

Aviación Civil e Impuestos en República Dominicana

Edgar Barnichta Geara (Agosto 2024)

Contenido

I.- Ley No.491-06, de Aviación Civil de la República Dominicana, Modificada por la Ley 17-24

II.- Ley No.8, Que Crea la Comisión Aeroportuaria

III.- Reglamento No.225-07, Sobre Tasas Aeronáuticas y Aeroportuarias

IV.- Impuestos

A) Normas Generales de la DGII Sobre Aeroportuarias

1) Norma General No.1-98, Sobre las Compañías de Transporte Aéreo Extranjeras

2) Norma General No.09-1998 Sobre Declaraciones Juradas de la Contribución de Salida

V.- Ley No.57-23, Que crea un Régimen de Incentivos Fiscales a la Aviación Civil Comercial Nacional e Internacional

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
Edgarbarnichta.do

I.- Ley No.491-06, Modificada por la Ley 17-24, De Aviación Civil de la República Dominicana

CONSIDERANDO: Que la aviación civil contribuye vigorosamente al desarrollo económico, social, educativo y deportivo de la República Dominicana;

CONSIDERANDO: Que el turismo es la fuente de ingreso económico más importante del país y su medio de entrada es el transporte aéreo;

CONSIDERANDO: Que el Estado dominicano es el compromisario de establecer las normas y los principios para que la aviación civil pueda desarrollarse de manera segura y regularizada y de que los servicios de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

CONSIDERANDO: Que es necesario fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo a fin de lograr el desarrollo constante y ordenado que nuestro país requiere en el área de la aviación general.

VISTA: La Constitución de la República Dominicana;

VISTO: El Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

VISTO: El Protocolo Relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

VISTO: El Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya;

VISTO: El Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional;

VISTA: La Ley No.505, de Aeronáutica Civil;

VISTA: La Ley No.541, Ley Orgánica de Turismo.

HA DADO LA SIGUIENTE

**LEY DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA
DOMINICANA**

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

**SECCIÓN I
DEFINICIONES**

Artículo 1.- (Modificado por la Ley 17-24). Para los fines de la presente ley y sus reglamentos, se entenderá por:

a) **Abordaje aéreo:** La colisión entre dos o más aeronaves encontrándose en vuelo, a lo menos, una de ellas.

b) **Accesorios:** Los instrumentos, equipos, aparatos, partes o piezas, que se utilizan o se tenga la intención de utilizar en la navegación y la comunicación, operación o control de aeronaves durante el vuelo (incluyendo paracaídas y equipos de comunicación, así como cualquier otro mecanismo o mecanismos instalados o adheridos a la aeronave durante el vuelo) y que no sean parte o partes de la aeronave, motores de la aeronave o hélices.

c) **Accidente de aviación:** Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

1) Toda persona que sufra lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o por exposición directa al chorro de un motor a reacción; excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas; o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera o dentro de las aéreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
Edgarbarnichta.do

2) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su desenvolvimiento o sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de alas, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

3) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

d) Aeródromo: Un área definida de tierra o agua, que comprende todas las instalaciones, edificaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

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

f) Aeronave civil: Cualquier aeronave que no sea aeronave de Estado.

g) Aeronave de Estado: La aeronave utilizada en servicios militares, de aduanas o policía.

h) Aeronave pilotada a distancia: Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

i) Aeronave en vuelo: El momento a partir del cual todas las puertas externas se cierran después del embarque, hasta el momento en que se abra una puerta para desembarcar, o en caso de aterrizaje forzoso, hasta que las autoridades competentes se encarguen de la responsabilidad de la aeronave, de las personas y de las propiedades que se encuentren a bordo.

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

k) AVSEC: Abreviatura en inglés, utilizada para definir la seguridad aeroportuaria y los actos ilícitos contra la aviación civil.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
Edgarbarnichta.do

- l) Anexos al Convenio de Chicago: Los documentos emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que contienen las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, aplicables a la aviación civil.

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

- n) Certificado de Autorización Económica (CAE): El certificado emitido por la Junta de Aviación Civil al comprobar que el interesado posee capacidad económica y financiera para realizar servicios de transporte aéreo.

- ñ) Certificado de Operador Aéreo (AOC): El certificado emitido por el Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), que autoriza a un operador aéreo nacional a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

- o) Certificado de Trabajo Aéreo: El certificado emitido por el Instituto Dominicano de Aviación Civil y firmado por el Director o Directora General, autorizando a un operador nacional a realizar servicios de trabajo aéreo, con o sin remuneración.

- p) Ciudadano de la República Dominicana:
 - 1) Persona considerada como dominicano de acuerdo a la Constitución y las leyes;

 - 2) Una persona jurídica, creada u organizada conforme a las leyes de la República Dominicana.

- q) Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA): Comisión encargada de la investigación de los accidentes e incidentes graves en la aviación civil en la República Dominicana.

- r) Convalidación: Aceptación por escrito de una medida adoptada por la Autoridad de Aviación Civil de otro país, en lugar de una medida que tome el Director o Directora General en ejercicio de las facultades que le confiere la presente ley.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
Edgarbarnichta.do

- s) Convalidación de licencias: La aceptación por parte del Estado dominicano, mediante la cual, en vez de otorgar su propia Licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado Contratante.
- t) Convenio de Chicago: La Convención de Aviación Civil Internacional, suscrita en el año de 1944, que entró en vigencia en el año 1947, cuyas disposiciones rigen las acciones de los Estados Contratantes en materia de seguridad en la aviación civil internacional a través de los anexos a dicho Convenio.
- u) Destrucción de aeronave: La destrucción de al menos más de las tres cuartas partes del volumen físico de la aeronave.
- v) Diario de abordo: El documento que deberá ser llevado en las aeronaves que operen en transporte aéreo comercial y en el que se asientan los datos relativos a la aeronave y su tripulación en cada operación. Es llamado también Libro de Vuelo y Mantenimiento o Bitácora de Vuelo.
- w) Director o Directora General: Es el funcionario responsable de la supervisión y control de la aviación civil y quien dirige el Instituto Dominicano de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en la presente ley.
- x) Dispositivo: Instrumentos, equipos, aparatos, partes, aditamentos o accesorios de cualquier tipo que se usan, pueden usarse o están destinados a usarse en la navegación, la operación o el control de una aeronave en vuelo (incluidos los paracaídas, equipo de comunicación y cualquier otro mecanismo instalado en la aeronave o sujeto a esta durante el vuelo) y que no forman parte de la aeronave ni de los productos aeronáuticos.
- y) Espacio aéreo navegable: El espacio aéreo sobre las altitudes mínimas de vuelo prescritas por los reglamentos dictados bajo esta ley y que incluye el espacio aéreo requerido para resguardar la seguridad en el despegue y aterrizaje de la aeronave.
- z) Estado Contratante: Estado Miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- aa) Hélice: Un término genérico para todas las partes, piezas y accesorios de una hélice.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
Edgarbarnichta.do

bb) Incidente de aviación: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

cc) Incidente grave: Aquel en que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

dd) Instalación de navegación aérea: Cualquier instalación utilizada o disponible, o cuyo uso sea designado para asistir en la navegación aérea, incluyendo aeródromos y aeropuertos, áreas de aterrizaje, luces, cualquier aparato o equipo para distribuir informaciones del tiempo, para señalización, para estaciones de radiogoniometría o para comunicaciones de radio y otras comunicaciones electromagnéticas o cualquier otra estructura o mecanismo con similares propósitos de guía o control de vuelo en el aire o en el aterrizaje y despegue de aeronaves.

ee) Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC): Ente público autónomo creado en virtud de la presente ley a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana, exceptuando las atribuciones conferidas por la presente ley a la JAC.

ff) Interferencia con la navegación aérea:

1) Quien con intención de interferir en la navegación aérea dentro de la República Dominicana, exhibe cualquier luz, señal, o comunicación en un lugar y de tal manera que pueda ser confundida con una luz o señal verdadera establecida de conformidad con esta ley, o por alguna luz o señal verdadera relacionada con un aeródromo u otra facilidad de navegación aérea, o que después de la debida advertencia por parte del Director o Directora General, se continúe manteniendo dicha luz o señal errónea, o;

2) Quien a sabiendas remueva, apague o interfiera con la operación de cualquier luz o señal verdadera.

gg) Junta de Aviación Civil (JAC): El organismo asesor del Poder Ejecutivo en lo relativo a la política del transporte aéreo nacional, así como regulador y ejecutor de los aspectos económicos de dicho transporte.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
Edgarbarnichta.do

hh) Mercancías peligrosas: Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medioambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o esté clasificado conforme a dichas instrucciones.

ii) Miembro de la tripulación: La persona a quien el operador asigna obligaciones que ha de cumplir abordo durante el período de servicio de vuelo.

jj) Miembro de la tripulación de cabina: El miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, cuando aplique, que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el operador o el piloto al mando de la aeronave, pero no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

kk) Miembro de la tripulación de vuelo: El miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

ll) Motor de Aeronave: Motor utilizado o que se tenga la intención de utilizar para la propulsión de aeronaves, incluyendo las partes, piezas y accesorios del mismo, exceptuando las hélices.

mm) Navegación de la aeronave: Una función que incluye pilotar el avión.

nn) OACI: La abreviatura de "Organización de Aviación Civil Internacional".

ññ) Operación Aviación General: Operación de aeronave civil distinta a la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

oo) Operación Transporte Aéreo Comercial: Una operación de aeronaves que envuelve el transporte de pasajeros, carga o correo con fines de remuneración.

pp) Operador: La persona, organización o empresa comprometida o que ofrece comprometerse con la operación de la aeronave en uso privado o comercial, de nacionales o de extranjeros, directa o indirectamente. Toda persona que cause o autorice la operación de la aeronave ya sea con o sin el control, en calidad de propietario, arrendador o de otro modo, de la aeronave, se considerará comprometida en la operación de la aeronave dentro del significado de esta ley.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

qq) Operador aéreo: Cualquier organización nacional dedicada o comprometida en el transporte aéreo comercial interno o internacional, de manera directa o indirecta, o mediante arrendamiento o cualquier otro arreglo.

xx) Operador aéreo extranjero: Cualquier operador que no sea nacional, que se encargue, sea directa o indirectamente, o mediante arrendamiento o cualquier otro acuerdo, a realizar operaciones de transporte aéreo comercial desde o hacia cualquier punto de la República Dominicana, ya sea en base a vuelos regulares o no regulares.

yy) Permiso de operación: El permiso expedido por la Junta de Aviación Civil a operadores aéreos extranjeros.

zz) Persona: Cualquier individuo, empresa, sociedad, corporación, compañía, asociación u organización, así como los representantes o apoderados de estas entidades.

aaa) Personal aeronáutico:

1) El piloto al mando de la aeronave o piloto, mecánico u otro miembro de la tripulación;

2) Cualquier individuo a cargo de la inspección, mantenimiento, acondicionamiento o reparación de la aeronave, así como los individuos a cargo de la inspección, mantenimiento, acondicionamiento o reparación de la aeronave, motores de aeronaves, impulsores o accesorios;

3) Individuos que presten servicios como encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo;

4) Individuos que presten servicios de Controlador de Tránsito Aéreo.

bbb) Piezas de repuesto: Cualesquiera piezas, partes y accesorios de la aeronave, que no sean motores de aeronaves, hélices de los motores de aeronaves y accesorios destinados a la instalación o al uso en una aeronave, o motor de aeronave, hélice o accesorio que no haya sido adherido a una aeronave.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

ccc) Territorio: Las áreas terrestres, aguas territoriales y el espacio aéreo que los cubre, que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato del Estado dominicano.”

aa) Abordaje aéreo: La colisión entre dos o más aeronaves encontrándose en vuelo, a lo menos, una de ellas.

bb) Accesorios: Los instrumentos, equipos, aparatos, partes o piezas, que se utilizan o se tenga la intención de utilizar en la navegación y la comunicación, operación o control de aeronaves durante el vuelo (incluyendo paracaídas y equipos de comunicación, así como cualquier otro mecanismo o mecanismos instalados o adheridos a la aeronave durante el vuelo) y que no sean parte o partes de la aeronave, motores de la aeronave o hélices.

cc) Accidente de aviación: Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

1) Toda persona que sufra lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o por exposición directa al chorro de un motor a reacción; excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas; o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera o dentro de las aéreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

2) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su desenvolvimiento o sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de alas, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

3) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- dd) **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.
- ee) **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.
- ff) **Aeronave civil:** Cualquier aeronave que no sea aeronave de Estado.
- gg) **Aeronave de Estado:** La aeronave utilizada en servicios militares, de aduanas o policía.
- hh) **Aeronave pilotada a distancia:** Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.
- ii) **Aeronave en vuelo:** El momento a partir del cual todas las puertas externas se cierran después del embarque, hasta el momento en que se abra una puerta para desembarcar, o en caso de aterrizaje forzoso, hasta que las autoridades competentes se encarguen de la responsabilidad de la aeronave, de las personas y de las propiedades que se encuentren a bordo.
- jj) **Aeropuerto:** Todo aeródromo de uso público designado por el Poder Ejecutivo como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduana, migración, salud pública, reglamentación veterinaria y fitozoosanitaria y otros requerimientos.
- kk) **AVSEC:** Abreviatura en inglés, utilizada para definir la seguridad aeroportuaria y los actos ilícitos contra la aviación civil.
- ll) **Anexos al Convenio de Chicago:** Los documentos emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que contienen las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, aplicables a la aviación civil.
- mm) **Aviación civil:** La operación de cualquier aeronave civil con el propósito de realizar operaciones de aviación general, de trabajos aéreos u operaciones de transporte aéreo comercial.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- m) Certificado de Autorización Económica (CAE): El certificado emitido por la Junta de Aviación Civil al comprobar que el interesado posee capacidad económica y financiera para realizar servicios de transporte aéreo.
- ñ) Certificado de Operador Aéreo (AOC): El certificado emitido por el Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), que autoriza a un operador aéreo nacional a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.
- oo) Certificado de Trabajo Aéreo: El certificado emitido por el Instituto Dominicano de Aviación Civil y firmado por el Director o Directora General, autorizando a un operador nacional a realizar servicios de trabajo aéreo, con o sin remuneración.
- pp) Ciudadano de la República Dominicana:
- 1) Persona considerada como dominicano de acuerdo a la Constitución y las leyes;
 - 2) Una persona jurídica, creada u organizada conforme a las leyes de la República Dominicana.
- qq) Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA): Comisión encargada de la investigación de los accidentes e incidentes graves en la aviación civil en la República Dominicana.
- rr) Convalidación: Aceptación por escrito de una medida adoptada por la Autoridad de Aviación Civil de otro país, en lugar de una medida que tome el Director o Directora General en ejercicio de las facultades que le confiere la presente ley.
- ss) Convalidación de licencias: La aceptación por parte del Estado dominicano, mediante la cual, en vez de otorgar su propia Licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado Contratante.
- tt) Convenio de Chicago: La Convención de Aviación Civil Internacional, suscrita en el año de 1944, que entró en vigencia en el año 1947, cuyas disposiciones rigen las

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

acciones de los Estados Contratantes en materia de seguridad en la aviación civil internacional a través de los anexos a dicho Convenio.

uu) **Destrucción de aeronave:** La destrucción de al menos más de las tres cuartas partes del volumen físico de la aeronave.

w) **Diario de abordaje:** El documento que deberá ser llevado en las aeronaves que operen en transporte aéreo comercial y en el que se asientan los datos relativos a la aeronave y su tripulación en cada operación. Es llamado también Libro de Vuelo y Mantenimiento o Bitácora de Vuelo.

ww) **Director o Directora General:** Es el funcionario responsable de la supervisión y control de la aviación civil y quien dirige el Instituto Dominicano de Aviación Civil, de conformidad con lo establecido en la presente ley.

xx) **Dispositivo:** Instrumentos, equipos, aparatos, partes, aditamentos o accesorios de cualquier tipo que se usan, pueden usarse o están destinados a usarse en la navegación, la operación o el control de una aeronave en vuelo (incluidos los paracaídas, equipo de comunicación y cualquier otro mecanismo instalado en la aeronave o sujeto a esta durante el vuelo) y que no forman parte de la aeronave ni de los productos aeronáuticos.

yy) **Espacio aéreo navegable:** El espacio aéreo sobre las altitudes mínimas de vuelo prescritas por los reglamentos dictados bajo esta ley y que incluye el espacio aéreo requerido para resguardar la seguridad en el despegue y aterrizaje de la aeronave.

zz) **Estado Contratante:** Estado Miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

aa) **Hélice:** Un término genérico para todas las partes, piezas y accesorios de una hélice.

bb) **Incidente de aviación:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

cc) **Incidente grave:** Aquel en que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

dd) Instalación de navegación aérea: Cualquier instalación utilizada o disponible, o cuyo uso sea designado para asistir en la navegación aérea, incluyendo aeródromos y aeropuertos, áreas de aterrizaje, luces, cualquier aparato o equipo para distribuir informaciones del tiempo, para señalización, para estaciones de radiogoniometría o para comunicaciones de radio y otras comunicaciones electromagnéticas o cualquier otra estructura o mecanismo con similares propósitos de guía o control de vuelo en el aire o en el aterrizaje y despegue de aeronaves.

ee) Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC): Ente público autónomo creado en virtud de la presente ley a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana, exceptuando las atribuciones conferidas por la presente ley a la JAC.

ff) Interferencia con la navegación aérea:

1) Quien con intención de interferir en la navegación aérea dentro de la República Dominicana, exhibe cualquier luz, señal, o comunicación en un lugar y de tal manera que pueda ser confundida con una luz o señal verdadera establecida de conformidad con esta ley, o por alguna luz o señal verdadera relacionada con un aeródromo u otra facilidad de navegación aérea, o que después de la debida advertencia por parte del Director o Directora General, se continúe manteniendo dicha luz o señal errónea, o;

2) Quien a sabiendas remueva, apague o interfiera con la operación de cualquier luz o señal verdadera.

gg) Junta de Aviación Civil (JAC): El organismo asesor del Poder Ejecutivo en lo relativo a la política del transporte aéreo nacional, así como regulador y ejecutor de los aspectos económicos de dicho transporte.

hh) Mercancías peligrosas: Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medioambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o esté clasificado conforme a dichas instrucciones.

ii) Miembro de la tripulación: La persona a quien el operador asigna obligaciones que ha de cumplir abordo durante el período de servicio de vuelo.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

jj) Miembro de la tripulación de cabina: El miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, cuando aplique, que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el operador o el piloto al mando de la aeronave, pero no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

kk) Miembro de la tripulación de vuelo: El miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

ll) Motor de Aeronave: Motor utilizado o que se tenga la intención de utilizar para la propulsión de aeronaves, incluyendo las partes, piezas y accesorios del mismo, exceptuando las hélices.

mm) Navegación de la aeronave: Una función que incluye pilotar el avión. nn) OACI: La abreviatura de "Organización de Aviación Civil Internacional".

ññ) Operación Aviación General: Operación de aeronave civil distinta a la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

oo) Operación Transporte Aéreo Comercial: Una operación de aeronaves que envuelve el transporte de pasajeros, carga o correo con fines de remuneración.

pp) Operador: La persona, organización o empresa comprometida o que ofrece comprometerse con la operación de la aeronave en uso privado o comercial, de nacionales o de extranjeros, directa o indirectamente. Toda persona que cause o autorice la operación de la aeronave ya sea con o sin el control, en calidad de propietario, arrendador o de otro modo, de la aeronave, se considerará comprometida en la operación de la aeronave dentro del significado de esta ley.

qq) Operador aéreo: Cualquier organización nacional dedicada o comprometida en el transporte aéreo comercial interno o internacional, de manera directa o indirecta, o mediante arrendamiento o cualquier otro arreglo.

xxi) Operador aéreo extranjero: Cualquier operador que no sea nacional, que se encargue, sea directa o indirectamente, o mediante arrendamiento o cualquier otro acuerdo, a realizar operaciones de transporte aéreo comercial desde o hacia cualquier punto de la República Dominicana, ya sea en base a vuelos regulares o no regulares.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

yy) Permiso de operación: El permiso expedido por la Junta de Aviación Civil a operadores aéreos extranjeros.

zz) Persona: Cualquier individuo, empresa, sociedad, corporación, compañía, asociación u organización, así como los representantes o apoderados de estas entidades.

aaa) Personal aeronáutico:

1) El piloto al mando de la aeronave o piloto, mecánico u otro miembro de la tripulación;

2) Cualquier individuo a cargo de la inspección, mantenimiento, acondicionamiento o reparación de la aeronave, así como los individuos a cargo de la inspección, mantenimiento, acondicionamiento o reparación de la aeronave, motores de aeronaves, impulsores o accesorios;

3) Individuos que presten servicios como encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo;

4) Individuos que presten servicios de Controlador de Tránsito Aéreo.

bbb) Piezas de repuesto: Cualesquiera piezas, partes y accesorios de la aeronave, que no sean motores de aeronaves, hélices de los motores de aeronaves y accesorios destinados a la instalación o al uso en una aeronave, o motor de aeronave, hélice o accesorio que no haya sido adherido a una aeronave.

ccc) Territorio: Las áreas terrestres, aguas territoriales y el espacio aéreo que los cubre, que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato del Estado dominicano.

SECCIÓN II
ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2.- La aeronáutica civil en la República Dominicana se rige por la presente ley y por los reglamentos emitidos para la aplicación de la misma y deberá ser aplicada sin perjuicio de lo estipulado en tratados y convenios internacionales ratificados por la República Dominicana. Sus disposiciones para fines de inspección,

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

vigilancia y control, alcanzan a toda aeronave civil, nacional o extranjera, sus propietarios, operadores, su tripulación, pasajeros y efectos transportados, así como cualquier persona que intervenga en la actividad aeronáutica que se encuentre en el territorio nacional, parta de él, aterrice, sobrevuele o de cualquier otra forma esté bajo la jurisdicción de la soberanía nacional.

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

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

SECCIÓN III
TERRITORIO, SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN

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

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

Artículo 7.- Quedan sometidos a la jurisdicción dominicana:

a) Los actos ejecutados, los hechos ocurridos, las faltas, delitos, crímenes o cualquier violación a las leyes y reglamentos dominicanos, cometidos a bordo de aeronaves dominicanas dentro del territorio de la República Dominicana o mientras vuelen sobre alta mar o sobre territorio no sometido a la soberanía de otro Estado;

b) Los actos ejecutados, los hechos ocurridos, las faltas, delitos, crímenes o cualquier violación a las leyes y reglamentos dominicanos, cometidos a bordo de aeronaves dominicanas mientras vuelen sobre territorio de un Estado extranjero, excepto en aquellos casos en que interesen a la seguridad o al orden público del Estado subyacente;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

c) Los actos ejecutados, los hechos ocurridos, las faltas, delitos, crímenes o cualquier violación a las leyes y reglamentos dominicanos, cometidos a bordo de aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio dominicano o se encuentren estacionadas en él, cuando tales hechos, actos, delitos o faltas interesen o incidan en la seguridad o el orden público de la República Dominicana o cuando se produzcan o se pretenda que tengan efecto en el territorio nacional;

d) Cuando se trate de un crimen, delito, falta o cualquier violación a las leyes y reglamentos dominicanos, cometido durante un vuelo de una aeronave extranjera, se aplicarán las leyes dominicanas si se realiza en la República Dominicana el primer aterrizaje posterior a la comisión del delito.

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

SECCIÓN IV
REQUISITOS GENERALES DE CIRCULACIÓN

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

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

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

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

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

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

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

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

Artículo 18.- Tanto los tripulantes como los pasajeros a bordo de las aeronaves están sometidos a la autoridad del piloto al mando.

Artículo 19.- Ninguna aeronave podrá ser operada en el territorio de la República Dominicana, a menos que:

- a) posea marca de nacionalidad y de matrícula;
- b) esté en condiciones de aeronavegabilidad;
- c) esté bajo la conducción de una tripulación de vuelo cuyos miembros estén certificados de acuerdo al rol asignado en la tripulación, y;
- d) esté de conformidad con la presente ley y los reglamentos aplicables.

DOCUMENTACIÓN DE A BORDO

Artículo 20.- Cualquier aeronave que esté efectuando un vuelo deberá llevar a bordo los siguientes documentos:

- a) certificado de matrícula;
- b) certificado de aeronavegabilidad;
- c) las licencias y las habilitaciones apropiadas que deberá poseer cada miembro de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina, cuando aplique;
- d) si la aeronave está provista de equipo de radiocomunicaciones, la licencia correspondiente;
- e) diario de a bordo, para todos los vuelos de transporte aéreo comercial;
- f) además de los requisitos anteriores, en vuelos internacionales:
 - 1) si la aeronave lleva pasajeros, una lista de los nombres de éstos, así como los lugares de embarque y destino;
 - 2) si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada de la misma.
- g) cualquier otro documento que determine el reglamento.

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

CAPÍTULO II **DEL INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC)**

SECCIÓN I **ORGANIZACIÓN DEL IDAC**

Artículo 22.- Mediante la presente ley se crea el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), como ente público especializado y técnico, con personalidad jurídica,

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

patrimonio propio, poder de reglamentación, de decisión y autoridad para implementar su organización interna. Dicho organismo sustituye a la Dirección General de Aeronáutica Civil, creada mediante la Ley 4119, publicada en la G.O. No. 7829 del 30 de abril del año 1955, modificada por la Ley 505, de Aeronáutica Civil de fecha 10 de noviembre del 1969, publicada en la G.O. No. 9165 del 22 de noviembre del 1969.

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

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

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

SECCIÓN II
ATRIBUCIONES DEL IDAC

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

- a) la fiscalización de toda actividad aeronáutica civil que se realice en el territorio nacional, conforme lo establece el Artículo 2 de la presente ley;
- b) velar por la seguridad de la navegación aérea;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- c) recomendar al Poder Ejecutivo, vía la Junta de Aviación Civil, la fijación de tasas y derechos aeronáuticos conforme a los Literales a); e); f); g); y h) del Artículo 284 de la presente ley;
- d) adoptar cualquier medida que sea necesaria para garantizar la seguridad operacional en la aviación civil, de conformidad con las normas, métodos y prácticas recomendadas en los Anexos al Convenio de Chicago;
- e) mantener la vigilancia de la seguridad operacional sobre las aeronaves, el personal aeronáutico y servicios de transporte aéreo en el territorio nacional, disponiendo las medidas preventivas que se consideren necesarias para garantizar la seguridad aérea;
- f) la dirección técnica de los servicios destinados a las ayudas y protección a la navegación aérea de todos los aeropuertos y aeródromos públicos y privados;
- g) ofrecer, vigilar y fiscalizar los servicios de control de tránsito aéreo y asegurarse que estos se realizan con el nivel óptimo de seguridad según los estándares de la OACI;
- h) elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago;
- i) llevar el Registro Nacional de Aeronaves;
- j) autorizar a la aeronave que se construya o adquiera en el extranjero, para volar con matrícula dominicana provisional, desde el lugar de construcción o adquisición, hasta el punto situado en el territorio nacional en que deban ser matriculadas de manera definitiva;
- k) otorgar, suspender y cancelar las licencias y habilitaciones al personal aeronáutico de conformidad a la presente ley y el reglamento vigente, y llevar el registro correspondiente;
- l) aplicar las sanciones administrativas que establezca la presente ley por violación a la misma y a sus reglamentos, que no sean de la competencia de otra autoridad;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- m) investigar, independientemente de las actuaciones que realicen las autoridades judiciales competentes, las infracciones a esta ley, los reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la actividad aeronáutica, cuya aplicación y control le corresponda;
- n) Velar para evitar que edificaciones, instalación de mástiles, torres y otros obstáculos constituyan a su juicio, un peligro para el tránsito aéreo alrededor de los aeropuertos y aeródromos y autorizar o no las construcciones, instalaciones y plantaciones en los aeropuertos y aeródromos y en sus superficies de aproximación;
- ñ) autorizar la operación de aeronaves particulares extranjeras, cuando su estadía en territorio dominicano exceda de noventa (90) días ininterrumpidos;
- o) autorizar al propietario u operador de una aeronave civil dominicana que desee radicarla en el extranjero para uso en operaciones de aviación general, por más de ciento ochenta (180) días sin tocar territorio dominicano o de explotación comercial, si demuestra que no existe impedimento legal contra su aeronave;
- p) conocer los contratos de utilización de aeronaves suscritos entre las partes y aprobarlos si procede, según están definidos en el Capítulo VI;
- q) ofrecer o supervisar los servicios de meteorología y previsión del estado del tiempo que requiera la navegación aérea;
- r) para el establecimiento de un aeródromo de uso público o privado, se requerirá la autorización del IDAC. Si se tratare de un aeropuerto, será necesario además, la aprobación previa del Poder Ejecutivo;
- s) autorizar y fiscalizar la construcción, puesta en funcionamiento y operación aeronáutica de los aeropuertos y aeródromos de uso público y privado del país;
- t) confeccionar y autorizar la cartografía y publicaciones de información aeronáutica para la navegación aérea, seguridad de vuelo, meteorología y toda otra información que tenga por objeto el conocimiento de todo usuario de las actividades de la aeronáutica civil;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- u) participar en representación del Estado en conferencias y reuniones de organismos internacionales en que se traten aspectos sobre las funciones que le otorga esta ley;
- v) otorgar los permisos o licencias al personal que conduce vehículos de motor que no sean aeronaves, en las áreas de plataformas, genéricas y estériles de los aeródromos y aeropuertos.
- w) **(Agregado por la Ley 17-24).** Aprobar y validar los certificados de aptitud psicofísica correspondientes a la clase de evaluación médica acorde al tipo de licencia emitida por el IDAC; y
- x) **(Agregado por la Ley 17-24).** Elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos necesarios para la implementación de las normas y métodos recomendados por la OACI, en materia de gestión de riesgo de la seguridad operacional.

SECCIÓN III
AUTONOMÍA FINANCIERA DEL IDAC

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

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

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

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

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

Artículo 31.- El Director o Directora General y el Subdirector o Subdirectora General del IDAC serán de nacionalidad dominicana, designados conforme a la aptitud para realizar el desempeño eficiente de los poderes y deberes concedidos e impuestos por la presente ley.

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

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

SECCIÓN V
RESPONSABILIDADES DEL DIRECTOR O DIRECTORA
GENERAL DEL IDAC

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

SECCIÓN VI
FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DEL IDAC

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

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

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

SECCIÓN VII
DECLARACIÓN DE POLÍTICA DE AUTORIDAD
DEL DIRECTOR O DIRECTORA GENERAL

Artículo 39.- (Modificado por la Ley 17-24). En el ejercicio y cumplimiento de los poderes y deberes asignados conforme a esta ley, el Director o Directora General considerará, dentro de otros asuntos, como de interés público, lo siguiente:

- a) La promoción, el incentivo y el fomento de la seguridad en la aviación civil;
- b) La reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible; y
- c) La implementación armonizada de las normas y métodos recomendados por la OACI, en materia de gestión de riesgos de la seguridad operacional, conforme al Anexo 19 del Convenio de Chicago de 1944.”

CAPÍTULO III
FUNCIONES ADMINISTRATIVAS DEL DIRECTOR O DIRECTORA
GENERAL DEL IDAC

SECCIÓN I
COOPERACIÓN CON OTROS ORGANISMOS

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

SECCIÓN II
ADQUISICIÓN DE BIENES

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

a) adquirir mediante compra, arrendamiento o de otro modo, derechos reales o personales, o intereses en los mismos, a favor del Estado dominicano, de conformidad con la Ley de Contratación Pública y con las demás leyes que rigen la materia, incluyendo instalaciones de navegación aérea, servidumbres u otros intereses en el espacio aéreo inmediatamente adyacente al mismo y necesario en conexión con esto, y

b) aceptar en nombre del Estado dominicano, cualquier, donación de dinero u otro bien real o personal o de servicios.

SECCIÓN III
AUTORIDAD PARA CONTRATAR

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

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

SECCIÓN IV

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

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

a) organismos gubernamentales de gobiernos extranjeros, mediante los organismos correspondientes del Gobierno dominicano, y

b) mantener relaciones y enlaces con los organismos extranjeros e internacionales afines.

SECCIÓN V

DELEGACIÓN DE FUNCIONES

DELEGACIÓN A FUNCIONARIOS, EMPLEADOS Y UNIDADES ADMINISTRATIVAS DEL IDAC

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

DELEGACIÓN A PERSONAS PRIVADAS

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

CAPÍTULO IV
PODERES Y DEBERES DEL DIRECTOR O DIRECTORA
GENERAL DEL IDAC

SECCIÓN I
GENERALIDADES

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

SECCIÓN II
AUTORIDAD PARA PARTICIPAR EN ACUERDOS REGIONALES DE
COOPERACION DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

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

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

SECCIÓN III
PUBLICACIONES

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

SECCIÓN IV
ÓRDENES, REGLAS Y REGLAMENTOS

EFFECTIVIDAD DE LAS ÓRDENES

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

EMERGENCIAS

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

SUSPENSIÓN Y MODIFICACIÓN DE ÓRDENES

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

SECCIÓN V
APLICACIÓN DE LA LEY DE PROCEDIMIENTO
ADMINISTRATIVO DEL ESTADO

Artículo 53.- El procedimiento que se aplicará para la elaboración de los reglamentos, órdenes y reglas a que se refiere la presente ley, se realizará conforme lo disponga el

reglamento dictado por el Director o Directora General, excepto en los casos que las leyes administrativas del Estado dispongan otra cosa.

SECCIÓN VI

CUMPLIMIENTO PÚBLICO

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

SECCIÓN VII

EXENCIONES

Artículo 55.- (Modificado por la Ley 17-24). El Director o Directora General puede otorgar exenciones a los requerimientos para cumplir todo reglamento prescrito bajo esta ley, si considera que dicha acción conviene al interés público, bajo las condiciones siguientes:

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

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) establecerá, mediante reglamento, el procedimiento para la emisión de exenciones, así como para evaluar los riesgos que se pudieran derivar de la aprobación de una exención o de un método alternativo de cumplimiento propuesto por el solicitante.

SECCIÓN VIII

FOMENTO DE LA AVIACIÓN CIVIL

Artículo 56.- El Director o Directora General está autorizado y facultado para motivar y fomentar el desarrollo seguro de la aviación civil en la República Dominicana.

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

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

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

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

SECCIÓN IX

CONTROL DEL ESPACIO AÉREO

USO DEL ESPACIO AÉREO

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

LIMITACIÓN DE AUTORIDAD

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

SECCIÓN X
FACILIDADES E INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA

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

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

SECCIÓN XI
REGLAMENTACIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

GENERALIDADES

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

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

FACILIDADES, INSTALACIONES Y PERSONAL

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

DEFENSA NACIONAL Y NECESIDADES CIVILES

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

SECCIÓN XII **ESCUELAS DE ENTRENAMIENTO**

AUTORIDAD PARA OPERAR

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

COMPENSACIÓN POR COSTOS DE ENTRENAMIENTO

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

SECCIÓN XIII **DE LA BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

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

El Director o Directora General es responsable de activar inmediatamente los mecanismos establecidos de búsqueda y salvamento. Asimismo está facultado para solicitar y recibir asistencia de todos los organismos del Estado, especialmente los que componen la Comisión Nacional de Emergencia, las Fuerzas Armadas y los clubes

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

aéreos y náuticos, además puede organizar y dirigir grupos voluntarios en las operaciones.

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

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

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

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

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

SECCIÓN XIV
INSPECTORÍA DE NORMAS DE VUELO

ESTABLECIMIENTO

Artículo 72.- El Director o Directora General tiene autoridad para establecer una dependencia que lo asista en llevar a cabo sus responsabilidades de conducir inspecciones continuas de la vigilancia de la seguridad operacional, certificar

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

aeronaves, operadores aéreos y de emitir licencias al personal aeronáutico. Esta dependencia se denominará Inspectoría de Normas de Vuelo.

INSTALACIONES, FACILIDADES Y PERSONAL

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

UNIDADES DE LA INSPECTORÍA DE NORMAS DE VUELO

Artículo 74.- (Modificado por la Ley 17-24). La Inspectoría de Normas de Vuelo deberá contar con las siguientes dependencias:

- a) Operaciones de Vuelo.
- b) Aeronavegabilidad.
- c) Licencias al Personal, y
- d) Medicina Aeronáutica.

El Director o Directora General empleará inspectores de seguridad operacional, quienes tendrán la obligación de realizar las inspecciones a las aeronaves o de los productos aeronáuticos destinados para uso del transporte aéreo mientras el titular de un AOC haga uso de estos, con el objetivo de determinar que dichas aeronaves están en condiciones seguras y reciben el mantenimiento para su operación en el transporte aéreo, así como dar asesoramiento y cooperar con cada explotador de servicios aéreos en la inspección y el mantenimiento que debe llevar a cabo el titular de un AOC.

SECCIÓN XV
CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS Y CERTIFICADOS

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

a) en decisiones sobre licencias al personal aeronáutico o certificado de aeronavegabilidad, el otro Estado deberá ser signatario del Convenio de Chicago;

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

SECCIÓN XVI
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA

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

SECCIÓN XVII
OBLIGACIONES INTERNACIONALES

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

TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES

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

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

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

CAPÍTULO V **DE LAS AERONAVES**

SECCIÓN I **NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE LAS AERONAVES**

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

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

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

Artículo 82.- Toda aeronave civil para adquirir la nacionalidad dominicana, será inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves a que se refiere la Sección II de este capítulo.

REQUISITOS PARA LA MATRÍCULA

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

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

ELEGIBILIDAD

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

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

CERTIFICADO DE MATRÍCULA

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

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

Artículo 88.- **(Modificado por la Ley 17-24.** Podrán obtener matrícula provisional:

- a) Las aeronaves adquiridas mediante contrato de compraventa, con pacto de reserva de propiedad o sometido al cumplimiento de una condición contractual;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- b) Las aeronaves que sean objeto de contrato de arrendamiento con opción a compra, siempre que el vendedor o arrendador en este contrato lo autorice; y
- c) Aquellas aeronaves sujetas a crédito internacional en cumplimiento con la Ley y el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD) correspondiente y las disposiciones del contrato.”

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

SOLICITUDES

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

PRUEBA DE PROPIEDAD

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

SECCIÓN II
ESTABLECIMIENTO DEL REGISTRO NACIONAL
DE AERONAVES

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

Artículo 93.- (Modificado por la Ley 17-24). En el Registro Nacional de Aeronaves se inscribirán:

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- a) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves registradas, con las especificaciones adecuadas para individualizarlas;
- b) Los títulos o instrumentos que constituyan, transfieran, reconozcan, modifiquen, extingan o afecten de alguna manera los derechos reales sobre una aeronave, y cualquier motor de aeronave, hélices, accesorios o piezas de repuesto que se intente utilizar en cualquier aeronave dominicana;
- c) Las decisiones judiciales que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan;
- d) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores de aeronaves;
- e) Los embargos, medidas preventivas o cautelares que pesen sobre las aeronaves;
- f) Los contratos de utilización de aeronaves, dentro de los cuales se encuentran los contratos de arrendamiento o de venta condicional de aeronaves, con reserva de dominio, que autoricen la matriculación de la aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves a cargo del IDAC;
- h) Los documentos corporativos de los propietarios de aeronaves dominicanas;
- i) Las pólizas de seguros constituidas sobre las aeronaves o los motores de aeronaves;
- j) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.”

CANCELACIÓN DE LA MATRÍCULA

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

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

- a) a solicitud del propietario de la aeronave, siempre que esta no estuviere gravada; en caso contrario, para llevar a efecto la cancelación se necesitará también el

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

consentimiento escrito debidamente legalizado sus firmas por un notario público, de la persona en favor de la cual existiere el gravamen, o

b) por destrucción, pérdida ó abandono de la aeronave, declarado por el Director o Directora General, según lo establecido en la presente ley.

VALIDAR ANTES DE ARCHIVAR

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

LEYES APLICABLES

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

SECCIÓN III
AERONAVES PERDIDAS Y ABANDONADAS

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

a) por declaración del propietario u operador bajo juramento de decir verdad, sujeta a comprobación por parte del IDAC, o

b) cuando transcurridos tres (3) meses desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

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

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

SECCIÓN IV
PRIVILEGIOS, HIPOTECAS Y EMBARGOS SOBRE AERONAVES.

PRIVILEGIOS

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

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

DE LA HIPOTECA

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

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

DEL EMBARGO

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

CAPÍTULO VI **DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES.**

DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES CON O SIN TRIPULACIÓN

Artículo 106.- (Modificado por la Ley 17-24). Un contrato seco o sin tripulación es aquel mediante el cual una persona, en calidad de arrendador, otorga el derecho exclusivo de posesión y uso de una aeronave determinada a otra persona en calidad de arrendatario por un tiempo específico, número específico de vuelos horas de vuelos o distancia a recorrer.

En los contratos de arrendamientos secos o sin tripulación, el control operacional de la aeronave pasará al operador aéreo dominicano, salvo que haya un acuerdo en contrario, de conformidad al artículo 78 de la presente ley.

Artículo 107.- (Modificado por la Ley 17-24). Un contrato húmedo o con tripulación es aquel mediante el cual una persona en su calidad de arrendador otorga el derecho exclusivo de posesión y uso de una aeronave determinada a otra persona en calidad de arrendatario, por un período de tiempo específico o un número determinado de vuelos o distancia a recorrer, con al menos un tripulante.

Los contratos de arrendamientos húmedos o con tripulación, en los cuales el arrendador entregue al operador aéreo dominicano, además del uso y posesión de la

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Aeronave, la Tripulación, el Mantenimiento y el Seguro (ACMI, por sus siglas en inglés).

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

DEL FLETAMENTO

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

DEL INTERCAMBIO DE AERONAVES

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

DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Artículo 111.- (Modificado por la Ley 17-24). Habrá contrato de arrendamiento financiero cuando el arrendador se obliga a transferir al arrendatario la tenencia de una aeronave, mediante el pago de una suma, que se aplicará al precio de la aeronave para el caso de que el arrendatario ejerza una opción de compra que el arrendador le otorga, en los términos y condiciones que las partes convengan.

El contrato de arrendamiento financiero o de crédito que autoriza la matriculación de la aeronave en el país, deberá indicar de forma expresa si el deudor consiente o autoriza que el acreedor obtenga la cancelación de la matrícula de la aeronave y la expedición a la autoridad competente del certificado de aeronavegabilidad para exportación, en los casos previstos en dicho contrato y particularmente en caso de incumplimiento de la obligación de pago por el deudor. El contrato de arrendamiento financiero o de crédito establecerá las condiciones o requisitos que deberán agotarse

en esos casos. Cuando el consentimiento a la cancelación de la matrícula por el acreedor no esté estipulado en el contrato de arrendamiento financiero o de crédito, la autoridad podrá requerirle al acreedor que provea evidencia de dicho consentimiento mediante un documento por separado.

Si el consentimiento para solicitar la cancelación de una matrícula o el certificado de aeronavegabilidad para exportación no consta de manera expresa en el contrato de arrendamiento financiero o de préstamo que se encuentre registrado, o en un documento por separado, se deberá proceder conforme disponga el tribunal competente.

CAPÍTULO VII

REGLAMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

SECCIÓN I

FACULTADES Y DEBERES GENERALES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

FOMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

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

a) reglamentos y reglas razonables, implementando como mínimo las normas de los Anexos al Convenio de Chicago;

b) las demás normas y reglamentos que sean razonables o normas mínimas que regulen otras prácticas, métodos y procedimientos, según considere el Director o Directora General, que sean necesarios para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil.

CONSIDERACIONES CON RESPECTO A LA

REGLAMENTACIÓN DE LOS OPERADORES AÉREOS

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

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

SECCIÓN II

LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO

AUTORIDAD PARA EXPEDIR LICENCIAS

Artículo 114.- (Modificado por la Ley 17-24). El Director o Directora General tiene la facultad para expedir las licencias y sus habilitaciones correspondientes, así como la facultad para validar, aprobar o autorizar la expedición de certificados médicos al personal aeronáutico con respecto a la capacidad psicofísica que los titulares de los mismos posean para ejercer sus funciones.

El Director o Directora General también tiene la facultad de supervisar la certificación, revalidación, convalidación, suspensión, reposición, revocación y cancelación de las licencias y las habilitaciones correspondientes, así como de los certificados médicos, según el procedimiento y los requisitos que establezca el reglamento correspondiente.

Artículo 115.- (Modificado por la Ley 17-24). El Director o Directora General tendrá la facultad de autorizar la expedición de los certificados médicos que soportan las licencias del personal aeronáutico. Dichos certificados tendrán el plazo de validez según categoría, clase y requisitos que fijen los reglamentos.

El IDAC, por sí o a través de terceros, conforme a los artículos 44 y 45 de la presente ley, tiene la facultad para certificar, vigilar y hacer realizar, en cualquier momento, exámenes médicos de aptitud psicofísica al personal técnico aeronáutico, así como para realizar en forma aleatoria exámenes toxicológicos, de conformidad con lo dispuesto por los reglamentos aplicables.

El IDAC se encuentra facultado para validar o rechazar los chequeos médicos que realicen los médicos examinadores autorizados a tales fines por el IDAC, así como las instalaciones, equipos e insumos que sean utilizados en la realización de evaluaciones médicas al personal técnico aeronáutico.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Las personas a las que se les expidan certificados médicos son responsables del uso inapropiado que se les dé a los mismos, y en caso de que los extravíen o les sean robados, tienen la obligación de notificarlo en un plazo no mayor a 48 horas al IDAC.

SOLICITUD Y EXPEDICIÓN

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

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

TÉRMINOS Y CONDICIONES

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

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

LICENCIAS PARA CIUDADANOS EXTRANJEROS

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara **edgarbarnichta.do**

Artículo 121.- Los operadores dominicanos podrán utilizar los servicios de técnicos extranjeros cuando carezcan de nacionales debidamente calificados, lo cual no podrá hacerse sino por el plazo que estrictamente se requiera para formar y preparar personal técnico dominicano en la o las especialidades en cada caso, de acuerdo a lo que determine el Director o Directora General.

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

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

CONTENIDO DE LA LICENCIA

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

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

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

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

SECCIÓN III

CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD.

AUTORIDAD PARA EXPEDIR CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

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

EXPEDICIÓN

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

TÉRMINOS Y CONDICIONES

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

APROBACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONAL

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

SECCIÓN IV **CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (AOC)**

AUTORIDAD PARA CERTIFICAR LÍNEAS AÉREAS Y PARA ESTABLECER NORMAS DE SEGURIDAD

Artículo 130.- (Modificado por la Ley 17-24). El Director o Directora General queda autorizado a expedir un certificado de operador aéreo (AOC) y a establecer normas mínimas de seguridad para las operaciones del operador aéreo a quien se le haya emitido dicho certificado, según lo establecido en los reglamentos.

El IDAC no expedirá un Certificado de Operador Aéreo (AOC) antes de que el solicitante obtenga el Certificado de Autorización Económica (CAE), expedido por la Junta de Aviación Civil (JAC).

Los Certificados de Operador Aéreo (AOC) serán reevaluados cada tres (3), años luego de su emisión, sin perjuicio de las inspecciones continuas de vigilancia de la seguridad operacional que realiza el Director o Directora General del IDAC, a través de la Inspectoría de Normas de Vuelo.

Los Operadores Aéreos que hayan terminado sus operaciones, ya sea por voluntad propia o porque el IDAC les haya suspendido, revocado o cancelado su Certificado de Operador Aéreo (AOC), deberán devolver al IDAC dicho certificado en un plazo no mayor de (30) días.

SOLICITUD Y EXPEDICIÓN

Artículo 131.- (Modificado por la Ley 17-24). Toda persona dominicana que desee prestar servicios como operador aéreo, puede presentar al Director o Directora General una solicitud de otorgamiento de Certificado de Operador Aéreo (AOC).

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Si después de efectuar una investigación y evaluación pormenorizadas, el Director o Directora General considera que el solicitante se encuentra satisfactoria y adecuadamente equipado, y que ha demostrado tener la capacidad de dirigir una operación segura, de acuerdo a las estipulaciones de la presente ley, así como de las reglas, reglamentos y normas aplicables conforme a la misma, el IDAC le expedirá al solicitante un certificado de operador aéreo. En adición a demostrar capacidad de dirigir una operación segura, el solicitante deberá demostrar que dispone de los fondos y recursos suficientes para solventar los costos de la operación planteada en su solicitud.

La solicitud para un certificado de operador aéreo puede ser denegada por el IDAC si dentro de la sociedad o empresa solicitante ocupa una posición gerencial clave, tal como este tipo de posición está descrita en el reglamento correspondiente, algún individuo que anteriormente causó o contribuyó a causar la cancelación de un certificado de operador aéreo de otra sociedad o empresa, o que usó o autorizó a otra sociedad para realizar un uso del certificado de operador aéreo diferente al aprobado por el IDAC.

CONTENIDO DEL CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

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

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

SECCIÓN V **ESCUELAS DE AVIACIÓN Y TALLERES DE** **MANTENIMIENTO.**

EXAMEN Y CALIFICACIÓN DE LAS ENTIDADES EDUCATIVAS

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

a) las escuelas civiles que imparten instrucción de vuelo o en la reparación, alteración, mantenimiento y reparación mayor de aeronaves, de motores de aeronaves, de hélices y de accesorios, en cuanto a la calidad del curso de instrucción, a la capacidad y aeronavegabilidad del equipo y a la competencia de los instructores; y

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

AUTORIZACIÓN PARA LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS

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

SECCIÓN VI
FORMULARIO DE SOLICITUD DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

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

SECCIÓN VII
DEBERES DE LOS OPERADORES Y DEL PERSONAL
AERONÁUTICO

DEBERES DE LOS OPERADORES Y TITULARES DE
CERTIFICADOS DE OPERADOR AÉREO

DEBERES DE LOS OPERADORES

Artículo 136.- Cada operador tendrá el deber o hará que se realice la inspección, el mantenimiento, la reparación mayor y reparación de todo el equipo utilizado en la aviación civil y de asegurarse que las operaciones conducidas estén realizadas

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

conforme a esta ley, las reglas, los reglamentos, directivas y órdenes emitidas por el Director o Directora General.

DEBERES DE LOS OPERADORES AÉREOS

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

DEBERES DEL PERSONAL AERONÁUTICO

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

DEBERES DE PERSONAS EN GENERAL

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

MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

SECCIÓN VIII
DERECHO DE ACCESO

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

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

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

SECCIÓN IX
AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR

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

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

b) asesorar a cada operador en la inspección y en el mantenimiento de estos aspectos.

AERONAVES, MOTORES, HÉLICES Y ACCESORIOS INSEGUROS

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

manera que ponga en peligro la aviación civil, hasta que el Director o Directora General determine que está en condiciones seguras de operación.

AUTORIDAD PARA IMPEDIR UN VUELO

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

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

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

SECCIÓN X
ENMIENDA, MODIFICACIÓN, SUSPENSIÓN Y CANCELACIÓN DE
CERTIFICADOS Y LICENCIAS

REINSPECCIÓN Y RE-EXAMEN

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

ACCIONES DESPUES DE LA RE-INSPECCIÓN O RE-EXAMEN

Artículo 148.- Si como resultado de cualquier repetición de inspección o examen, o de cualquier otra investigación efectuada por el Director o Directora General, se determina que está en riesgo la seguridad de la aviación civil o el transporte aéreo

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

comercial y lo requerido por el interés público; el Director o Directora General puede expedir una orden enmendando, modificando, suspendiendo o cancelando, por entero o en parte, cualquier certificado de aeronavegabilidad, licencia de personal aeronáutico, certificado de operador aéreo, o certificado de cualquier aeródromo, escuela y taller de mantenimiento aprobado, expedidos conforme a la presente ley.

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

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

RECURSOS ANTE EL IDAC

Artículo 150.- (Modificado por la Ley 17-24). Cualquier persona cuyo certificado, permiso o licencia le haya sido afectada por una orden temporal o definitiva o una sanción administrativa del Director o Directora General, podrá recurrir la decisión mediante los recursos administrativos previstos en la Ley núm.107-13, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo.

EFFECTIVIDAD DE ÓRDENES PENDIENTES DE APELACIÓN

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

SECCIÓN XI
PROHIBICIONES

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

- a) operar una aeronave civil que no tenga un certificado de aeronavegabilidad vigente o en violación a los términos del mismo certificado;
- b) servir, en cualquier puesto, como personal aeronáutico en conexión con cualquier aeronave civil, motor de aeronave, hélice o accesorio que se utilice o se tenga intención de utilizar sin una licencia de personal aeronáutico que autorice a dicha persona a servir en dicho puesto, o en violación de cualquier término, condición o limitación de esta licencia, o en violación a cualquier orden, regla, o reglamentación expedida conforme a esta ley;
- c) emplear los servicios relacionados con cualquier aeronave civil utilizada en la aviación civil a un personal aeronáutico que no tenga la licencia correspondiente que autoriza a esa persona a servir en el puesto para el cual ha sido empleada;
- d) conducir operaciones como operador aéreo sin un certificado o en violación a los términos de dicho certificado;
- e) operar una aeronave en la aviación civil en violación de cualquier regla, reglamentación o certificado expedido por el Director o Directora General conforme a la presente ley;
- f) mientras sea titular de un certificado expedido a una escuela o taller de mantenimiento aprobado, según lo estipulado en esta ley, violar cualquier término, condición, o limitación de la misma; violar cualquier orden, regla, o reglamentación hecha conforme a esta ley relacionada con el titular de dicho certificado;
- g) transportar en cualquier aeronave en servicio internacional, los artículos o sustancias que según los acuerdos internacionales suscritos y ratificados por la República, no sean de libre tráfico;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- h) transportar armas, bombas, artefactos o sustancias mortales o peligrosas en la aeronave, con intención de ocultarla y sin la debida autorización;
- i) transportar cadáveres o enfermos contagiosos o mentales, lo cual solo podrá realizarse con permiso de la autoridad sanitaria competente;
- j) volar por debajo de la altitud mínima establecida en ciertas regiones o localidades, en periodos determinados. Estas disposiciones podrán ser fijadas por el Director o Directora General por razones de interés público;
- k) hacer vuelos con maniobras acrobáticas sobre cualquier lugar poblado o hacer espectáculos públicos de acrobacia en lugares que no sean despoblados o en aeródromos, sin la previa autorización escrita del Director o Directora General;
- l) la operación de salto en paracaídas, paracaídas adheridos a botes, chichiguas, aeronaves no tripuladas, cohetes, fuegos artificiales y cualquier otro objeto, que no constituya una aeronave, que se eleve o que atraviere el espacio aéreo del país, cuando pudiesen constituir, en movimiento o fijo, un obstáculo a la navegación aérea, a menos que obtengan una aprobación previa del Director o Directora General. Estas actividades se efectuarán conforme al reglamento correspondiente.

DE LAS ZONAS PROHIBIDAS Y RESTRINGIDAS

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

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

**CAPÍTULO VIII
DE LA INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA**

**SECCIÓN I
AERÓDROMOS**

CLASIFICACIONES Y REQUISITOS

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

Artículo 156.- Son aeródromos públicos los destinados al uso general de la navegación aérea.

Son privados los destinados al uso particular de alguna persona o empresa.

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

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

Artículo 158.- Los operadores de aeródromos de uso público serán responsables por la explotación, administración, operación y mantenimiento de los mismos, de conformidad a las normas métodos y practicas recomendadas por la OACI y de la reglamentación nacional respectiva. Asimismo deberán mantener un nivel optimo de calidad en la prestación de los servicios que formen parte de sus obligaciones, sea que los realicen directamente o por intermedio de concesionarios o arrendatarios.

**SECCIÓN II
LIMITACIÓN A LA PROPIEDAD PRIVADA**

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

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

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

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

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

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

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SECCIÓN III

CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

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

Artículo 175.- Toda persona que desee operar un aeródromo que sea requerido esté certificado de acuerdo a lo establecido en esta ley y su reglamento, podrá presentar al Director o Directora General, una solicitud a fin de obtener el certificado de operador de aeródromo. Si después de una comprobación, el Director o Directora General considera que dicho aeródromo se encuentra equipado correctamente y está habilitado para llevar a cabo una operación segura de acuerdo a los requerimientos de esta ley, reglas, reglamentos y las normas prescritas conforme a la misma, éste le expedirá el certificado correspondiente.

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

a) la operación y el mantenimiento del equipo de seguridad adecuado, incluyendo los equipos de extinción de incendios y de rescate con capacidad de rápido acceso a cualquier parte del aeródromo utilizado para el aterrizaje, el despegue o la maniobra de la aeronave sobre la superficie, y

b) la condición y el mantenimiento de las pistas primarias y secundarias que el Director o Directora General determine como necesarias.

SECCIÓN IV
NORMAS DE SEGURIDAD PARA FACILIDADES E
INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA

NORMAS MÍNIMAS DE SEGURIDAD

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

CAPÍTULO IX
CLASIFICACIONES DE LOS SERVICIOS AÉREOS

SECCIÓN I
AVIACIÓN COMERCIAL

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

DEL TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

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

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

Artículo 180.- Son regulares, los servicios aéreos realizados en forma continua y sistemática, de acuerdo con condiciones prefijadas tales como, itinerarios, rutas y horarios. Los demás son no regulares.

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

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

DEL TRABAJO AÉREO

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

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

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

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

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

SECCIÓN II
AVIACIÓN NO COMERCIAL

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

CAPÍTULO X
DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

SECCIÓN I
GENERALIDADES

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

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

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

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR AÉREO NACIONAL O EXTRANJERO

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

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

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

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

DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR ABORDAJE O COLISIÓN DE AERONAVES

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

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

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

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

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

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

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

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRABAJO AÉREO

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

CAPÍTULO XI
DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL (JAC)

SECCIÓN I
GENERALIDADES

ESTABLECIMIENTO

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

DE LOS RECURSOS FINANCIEROS

Artículo 206.- La JAC contará con los recursos financieros suficientes para el desempeño de las funciones basado en el presupuesto de gastos anual aprobado por el Poder Ejecutivo, cuyos ingresos serán provenientes de los fondos del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

SECCIÓN II
COMPOSICIÓN DE LA JAC

Artículo 207.- (Modificado por la Ley 17-24). La Junta de Aviación Civil estará integrada por:

- a) Un presidente o presidenta, designado por el Poder Ejecutivo;
- b) El ministro o ministra de Turismo, quien sustituirá al presidente o presidenta en las reuniones, en caso de ausencia;
- c) El Director o Directora General del IDAC;
- d) El consultor jurídico o consultora jurídica del Poder Ejecutivo;
- e) Dos especialistas en transporte aéreo en representación del sector privado, nombrados por el Poder Ejecutivo;
- f) Un o una oficial general de la Fuerza Aérea de República Dominicana (FARD), quien deberá ser piloto, recomendado por el comandante general de la FARD y nombrado por el Poder Ejecutivo;
- g) El Director o Directora General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESAC);
- h) Un o una representante del sector turístico privado no regulado de la República Dominicana, nombrado por el Poder Ejecutivo;
- i) El Director o Directora del Departamento Aeroportuario; y,
- j) El ministro o ministra de Relaciones Exteriores.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

El Director o Directora General del IDAC no tendrá voto en las decisiones que tome la JAC, en relación a las emisiones o renovaciones de Certificados de Autorización Económica (CAE).

Artículo 208.- Dicha Junta tendrá un secretario, nombrado por el Poder Ejecutivo, quien estará a cargo de las funciones administrativas de dicho organismo, y quien tendrá voz pero no voto en las deliberaciones del organismo.

SECCIÓN III
DEL PERSONAL Y REPRESENTANTES DE LA JAC

Artículo 209.- La JAC contará con un personal especializado en transporte aéreo y una estructura orgánica que le permita cumplir con eficiencia las atribuciones puestas a su cargo.

Artículo 210.- El Presidente y el Secretario de la JAC deberán poseer experiencia comprobada por más de cinco (5) años en materia aeronáutica. Además, al igual que los especialistas en transporte aéreo nombrados por el Poder Ejecutivo, deberán acreditar su competencia en materia de transporte aéreo.

Artículo 211.- Ningún miembro de la JAC deberá poseer, a excepción de los representantes referidos en los Literales e) y h) del Artículo 207, acciones, ni participación económica o financiera, ni empleo subordinado remunerado, ni formar parte de sus consejos o directivas, en ninguna empresa de transporte aéreo.

Artículo 212.- Los representantes ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), serán el Presidente de la Junta de Aviación Civil, el Director o Directora General del IDAC y dos especialistas en transporte aéreo designados por el Poder Ejecutivo.

Artículo 213.- El representante permanente de la República Dominicana, ante el Consejo de la OACI y su suplente, si lo hubiere, deberán poseer experiencia comprobada por más de cinco (5) años en materia aeronáutica. Deberán además, acreditar su competencia en materia de transporte aéreo.

SECCIÓN IV
ATRIBUCIONES DE LA JAC

Artículo 214.- La Junta de Aviación Civil tiene a su cargo las siguientes atribuciones:

- a) definir las políticas y estrategias para el desarrollo del transporte aéreo en la República Dominicana;
- b) proponer al Poder Ejecutivo la adopción de los reglamentos relacionados con los aspectos económicos del transporte aéreo;
- c) dictar y modificar las resoluciones sobre asuntos de su competencia;
- d) recomendar al Poder Ejecutivo la fijación de tasas y derechos conforme a los Literales b); c), d) e i) del Artículo 284 de la presente ley;
- e) recomendar al Poder Ejecutivo la fijación de tasas y derechos aeronáuticos, conforme a la recomendación del IDAC, según los Literales a); e), f); g) y h) del Artículo 284 de la presente ley;
- f) dictar y modificar los reglamentos de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación;
- g) someter a la aprobación final del Poder Ejecutivo el otorgamiento de los certificados de autorización económica para las empresas nacionales y de los permisos de operación para transportistas aéreos extranjeros;
- h) establecer los riesgos y montos mínimos que deben ser asegurados en forma obligatoria por los operadores de aeronaves, en conformidad con los convenios internacionales sobre la materia ratificados por el Estado dominicano;
- i) conceder permisos especiales a favor de los operadores aéreos extranjeros que realicen operaciones comerciales internacionales no regulares o charter;
- j) aprobar o no las tarifas de transporte aerocomercial, de conformidad con lo estipulado en los acuerdos de transporte aéreo;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- k) autorizar y regular la capacidad de tráfico y frecuencias asignadas al operador aéreo, conforme a los acuerdos de transporte aéreo suscritos y ratificados por el Estado dominicano;
- l) aprobar o rechazar los acuerdos, tales como código compartido, sistema de reservas por computadora y cualquier otro similar que realicen las empresas aéreas nacionales entre sí y/o con empresas extranjeras;
- m) estudiar, negociar y concluir los proyectos, convenios o acuerdos internacionales para el establecimiento de servicios de transporte aéreo internacional y velar por el cumplimiento de los suscritos por el Estado dominicano;
- n) participar en representación del Estado en conferencias y reuniones de organismos internacionales en que se traten aspectos sobre políticas de transporte aéreo;
- ñ) proponer al Poder Ejecutivo la integración o modificación del Comité Nacional de Facilitación (CNF);
- o) **(Derogado por la Ley 17-24).**

SECCIÓN V
OBLIGACIONES INTERNACIONALES

Artículo 215.- En el ejercicio y desempeño de los poderes y deberes conforme a la presente ley, el Presidente de la JAC actuará en consistencia con cualquier obligación asumida por el Estado dominicano, conforme a cualquier tratado internacional, convención o acuerdo debidamente ratificado, suscrito entre el Estado dominicano y cualquier otro Estado.

CAPÍTULO XII
REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL OPERADOR
AÉREO Y DEL OPERADOR AÉREO EXTRANJERO

SECCIÓN I
DEL CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN ECONÓMICA

CERTIFICADO REQUERIDO

Artículo 216.- Ningún operador aéreo se dedicará a la actividad del transporte aéreo público, a menos que posea un certificado de autorización económica vigente emitido por la JAC.

Artículo 217.- Los operadores aéreos nacionales, además del certificado de autorización económica, deberán obtener del Director o Directora General del IDAC un certificado de operador aéreo (AOC) de conformidad con la presente ley y sus reglamentos.

Artículo 218.- Los certificados de autorización económica para la explotación de los servicios internacionales de transporte aéreo público, además de ajustarse a las prescripciones de esta ley, se otorgarán con sujeción a los tratados y convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Estado. A falta de tratados y convenios, el otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad.

SOLICITUD DEL CERTIFICADO

Artículo 219.- Para obtener un certificado se hará una solicitud por escrito a la JAC y se hará de tal forma que contenga la información que la JAC requiera de acuerdo a la reglamentación existente, tales como:

- a) nombre y nacionalidad de la persona solicitante;
- b) naturaleza del tráfico que desea explotar, sean vuelos regulares o no regulares, internos o internacionales;
- c) rutas o áreas que pretende operar;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- d) aeródromos o instalaciones que pretende utilizar, y
- e) los documentos necesarios para acreditar su idoneidad y su capacidad económica y financiera.

DE LOS REQUISITOS PARA LA AUTORIZACIÓN ECONÓMICA

Artículo 220.- Los servicios de transporte aéreo público internacional quedan reservados a operadores aéreos dominicanos, pudiendo éstos ser concedidos a operadores aéreos extranjeros, previsto el caso de que la República Dominicana haya firmado y ratificado convenios o tratados atinentes a la materia, y solo en concordancia con los términos de dichos acuerdos.

Artículo 221.- La JAC puede autorizar el transporte de pasajeros, carga o correo en aeronaves que pertenezcan a empresas extranjeras que operen regularmente en el país en casos de urgencia o necesidad, relacionados con el servicio público o por motivo de orden particular calificados por la misma Junta.

Artículo 222.- Las empresas de transporte aéreo regular, interno o internacional, deben publicar y mantener para conocimiento del público, además de sus itinerarios, frecuencias de vuelos, horarios, tarifas, y la información que determine la JAC.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 223.- Previo a expedir un certificado de autorización económica, la JAC verificará que el solicitante cumple con la contratación de una póliza de seguro o plan de auto-aseguramiento aprobado conforme a las especificaciones de la presente ley y del reglamento que a los efectos sea dictado. El certificado de autorización económica no permanecerá vigente a menos que el operador aéreo cumpla con las disposiciones de este artículo.

TÉRMINOS Y CONDICIONES DEL CERTIFICADO

Artículo 224.- Cada certificado emitido conforme a este capítulo, especificará los puntos terminales y puntos intermedios comprendidos, si los hubiese, entre los cuales el operador aéreo está autorizado a dedicarse al transporte aéreo comercial. Anexo a los privilegios otorgados por el certificado o cualquier enmienda al mismo, se

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

incluirán los términos, condiciones, y limitaciones razonables que sean requeridos para el interés público.

Artículo 225.- Un certificado expedido conforme a esta sección para dedicarse al transporte aéreo comercial internacional en base a un itinerario fijo o no, deberá especificar únicamente los puntos terminales y puntos intermedios que la Junta de Aviación Civil estime factibles, de lo contrario deberá especificar solamente la ruta o rutas generales que se seguirán.

Artículo 226.- Luego de la autorización correspondiente para iniciar los servicios de transporte aéreo, deberá fijarse a la empresa un término de seis (6) meses, a partir de la fecha de expedición para que inicie las operaciones. Este plazo podrá ser prorrogado hasta por sesenta (60) días más por la JAC, cuando a juicio de la misma se justificare y previa solicitud de la parte interesada. De no iniciarse los servicios dentro del plazo señalado, el certificado se considerará sin efecto alguno.

Artículo 227.- Los certificados de autorización económica son documentos personales e intransferibles.

Artículo 228.- Ningún certificado o permiso confiere propiedad o derecho exclusivo en el uso de algún espacio aéreo, rutas, aeropuertos, facilidades o servicios de navegación.

Artículo 229.- Los certificados de autorización económica pueden otorgarse por plazos de hasta diez años. Podrán ser otorgados plazos adicionales, cuando así se justifiquen, y en cada renovación no podrán exceder de diez (10) años.

**AUTORIDAD PARA MODIFICAR, SUSPENDER O CANCELAR
UN CERTIFICADO**

Artículo 230.- La JAC puede enmendar, modificar, suspender o cancelar cualquier certificado de autorización económica o permiso de operación, por entero o en parte, si se incumple con cualquier estipulación de este capítulo o con cualquier orden, regla o reglamentación emitida conforme a esta ley o a cualquier término, condición o limitación de dicho certificado.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Artículo 231.- Es causa de cancelación de un certificado de autorización económica el que una empresa de transporte aéreo, dé ventajas o preferencias injustas a alguna persona, entidad, localidad o aeropuerto, o someta a los mismos a tratos discriminatorios, parciales o injustos.

Artículo 232.- Toda persona interesada puede presentar a la JAC una protesta escrita en oposición a cualquier enmienda, modificación, suspensión o cancelación hecha a un certificado expedido de acuerdo con el artículo anterior. Para tal acción la JAC dará un plazo de diez (10) días hábiles a las personas interesadas a fin de que presenten los alegatos o pruebas que estimen convenientes en favor de sus intereses.

DE LOS PERMISOS ESPECIALES

Artículo 233.- Todo operador, nacional o extranjero, que cuente con un certificado de autorización económica o permiso de operación para servicios aéreos regulares, podrá realizar vuelos especiales entre puntos situados dentro de sus propias rutas o fuera de ellas, previo permiso escrito que en cada caso deberá obtener de la JAC.

Artículo 234.- La JAC podrá otorgar permisos para la realización de vuelos de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no exploradas o explotadas, con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo. Estos permisos se concederán por el término máximo de treinta (30) días, renovables si la necesidad así lo requiere.

Artículo 235.- En principio no se otorgará a un operador aéreo, nacional o extranjero, no regular, autorización para efectuar un vuelo o serie de ellos entre puntos servidos por un operador aéreo, nacional o extranjero, regular, a menos que concurren, simultáneamente, las siguientes circunstancias:

a) que la o las empresas establecidas con vuelos regulares no estén en condiciones de prestar por si mismas el servicio cuya autorización se recaba, y

b) que a juicio de la JAC, fehacientemente exista la necesidad de autorizar tal vuelo o serie de ellos.

**REQUERIMIENTOS CONTINUOS SOBRE EL CUMPLIMIENTO
DE LAS EMPRESAS AÉREAS COMERCIALES**

Artículo 236.- El requerimiento del presente capítulo de que cada solicitante de un certificado de autorización económica debe ser considerado, apto dispuesto y capacitado para ejercer adecuadamente el transporte señalado en su solicitud y estar conforme a las estipulaciones de la presente ley y a las reglas, reglamentos y requerimientos de la JAC, será un requerimiento continuo aplicable a cada operador aéreo con respecto al transporte autorizado por la misma. La JAC puede modificar, suspender, o cancelar dicho certificado u otra autorización, por completo o en parte, por el incumplimiento de dicho operador aéreo conforme a lo estipulado en este artículo.

**PROPIEDAD SUSTANCIAL Y CONTROL EFECTIVO DE LAS
LÍNEAS AÉREAS**

Artículo 237.- Tratándose de sociedades dominicanas constituidas de conformidad con las leyes dominicanas, se considerarán empresas nacionales.

- a) aquellas cuyo capital o propiedad sustancial pertenezca a dominicanos, en al menos un treinta y cinco (35%) por ciento y su consejo de directores este compuesto por dominicanos en igual proporción, y
- b) aquellas que la mitad más uno del personal directivo de la empresa, no miembros del consejo de directores, sean dominicanos, y
- c) que su oficina principal de negocios y comercial este basada en territorio nacional.

Artículo 238.- En el caso de que no pueda ser determinado que el treinta y cinco (35%) por ciento del capital es dominicano, se presume que esta sociedad no reúne las exigencias indicadas en el artículo anterior.

Artículo 239.- Solo podrán dedicarse, además del transporte aéreo público internacional, a explotar los servicios aéreos comerciales en operaciones internas o de cabotaje, las compañías aéreas dominicanas, que para el propósito de esta ley, al menos un cincuenta y un (51%) por ciento de su capital o propiedad sustancial

pertenezca a dominicanos, que las dos terceras partes de su personal directivo sean nacionales y que mantenga el control efectivo de su flota aérea.

SECCIÓN II
PERMISO PARA OPERADORES AÉREOS EXTRANJEROS

PERMISO REQUERIDO

Artículo 240.- Cuando una empresa extranjera solicitare un permiso de operación en un servicio internacional, además de cumplir con los requisitos aplicables del presente capítulo, acreditará:

- a) que ha sido designada y autorizada por su Estado para la explotación de los servicios aéreos internacionales solicitados,
- b) que su gobierno otorga o está dispuesto a otorgar reciprocidad a las empresas de transporte aéreo dominicanas, y
- c) en caso de no existir un acuerdo de servicio de transporte aéreo con el gobierno del que es nacional el operador aéreo extranjero solicitante, la JAC puede requerir al gobierno del que es nacional ese operador aéreo extranjero reciprocidad respecto de las empresas de transporte aéreo dominicana,
- d) que se somete, expresamente, a las disposiciones de esta ley y a la jurisdicción de las autoridades dominicanas y sus reglamentos.

Artículo 241.- En adición al permiso de operación otorgado por la JAC, el operador aéreo extranjero deberá obtener del IDAC las correspondientes especificaciones de operaciones, de conformidad con la presente ley y sus reglamentos respectivos.

Artículo 242.- Los permisos de operación serán documentos personales e intransferibles y pueden otorgarse por plazos de hasta diez años. Podrán ser otorgados plazos adicionales, cuando así se justifiquen, y en cada renovación no podrán exceder de diez (10) años.

Artículo 243.- La disposición que otorgue el permiso de operación aérea para una línea aérea internacional extranjera fijará el o los puntos inicial y terminal de este servicio en el país.

EMISIÓN DEL PERMISO

Artículo 244.- La Junta de Aviación Civil, al expedir un permiso considerará:

a) que el solicitante se encuentra apto, dispuesto y capacitado para realizar el transporte aéreo comercial internacional y cumplir con las estipulaciones de esta ley, reglamentos, reglas y requerimientos del Director o Directora General, y

b) que el solicitante se encuentra calificado y ha sido designado por su gobierno para realizar transporte aéreo comercial internacional bajo los términos de un acuerdo con el Estado dominicano o que dicho transporte sea de interés público.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 245.- Previo a expedir un permiso de operación, la JAC verificará que el solicitante cumple con la contratación de una póliza de seguro o plan de auto-aseguramiento aprobado conforme a las especificaciones de la presente ley y del reglamento que a los efectos sea dictado. El permiso de operación no permanecerá vigente a menos que el operador aéreo extranjero cumpla con las disposiciones de este artículo.

DE LA NEGACIÓN O SUSPENSIÓN DEL PERMISO

Artículo 246.- No deberá otorgarse y podrá suspenderse la vigencia de un permiso de operación, entre otras razones, en los casos siguientes:

a) a servicios irregulares, sin itinerario fijo o de frecuencias aisladas, cuando constituyan una competencia desleal a las líneas ya establecidas;

b) si las necesidades del tráfico, a juicio de la JAC, están completamente satisfechas, de modo que claramente se trate de un servicio anticomercial, que pretenda, por medio de una competencia desleal, eliminar los operadores aéreos, nacionales o extranjeros, ya establecidos;

c) si el gobierno de la nacionalidad del operador aéreo no le ha autorizado para que efectúe el servicio internacional correspondiente;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- d) si el gobierno de la nacionalidad del operador aéreo, no otorga reciprocidad a las líneas aéreas dominicanas, en los casos en que se pretenda establecer estos servicios;
- e) si el gobierno de la empresa solicitante impide la operación por su territorio o espacio aéreo a las líneas aéreas de terceros países que pretendan servir a puntos de territorio dominicano.

SECCIÓN III
PROCEDIMIENTOS PARA LOS CERTIFICADOS Y
PERMISOS

Artículo 247.- Presentada la solicitud del certificado de autorización económica o del permiso de operación a la JAC y si los antecedentes están completos, dicho organismo, de conformidad con el reglamento respectivo, citará a una audiencia pública para conocer del otorgamiento de los mismos.

Artículo 248.- La audiencia pública referida en el artículo anterior deberá informarse a través de avisos publicados en medios de comunicación de alcance nacional, de conformidad con el reglamento respectivo.

Artículo 249.- A la audiencia que señalan los dos artículos precedentes podrán concurrir los interesados que se consideren afectados en las rutas, áreas o servicios que pretende operar el solicitante, quienes tendrán derecho a oponerse.

Artículo 250.- Cerrada la audiencia pública previamente citada, la JAC resolverá, emitiendo su fallo. Si algún miembro de la JAC tuviere una opinión contraria a la mayoría, fundamentará su voto adverso. En caso de que los miembros de la JAC no lleguen a una decisión en ese momento, podrán sobreseer el caso que los ocupa, podrán tomar la decisión en un plazo breve que será fijado mediante reglamento.

Artículo 251.- Una vez concluido con lo anterior la JAC procederá a emitir una resolución aprobando o no la expedición del certificado o permiso correspondiente.

SECCIÓN IV
RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN
ECONÓMICA Y DEL PERMISO DE OPERACIÓN

Artículo 252.- Las renovaciones de los certificados de autorización económica y de los permisos de operación deberán ser solicitadas por escrito por la parte interesada a la JAC, con no menos de sesenta (60) días de anticipación a la fecha de su vencimiento.

Artículo 253.- La renovación de los certificados de autorización económica y de los permisos de operación, serán concedidos por la JAC cuando la empresa haya satisfecho plenamente las obligaciones establecidas en el certificado original y las condiciones existentes aconsejen el mantenimiento del servicio otorgado en beneficio del desarrollo de la aviación civil en el país.

SECCIÓN V
DE LOS RECURSOS

Artículo 254.- Las decisiones de la JAC serán susceptibles de los siguientes recursos:

- a) recurso de reconsideración ante la JAC. El plazo para presentar este recurso es de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de haber sido notificado el afectado de la decisión de la JAC.
- b) luego de haber agotado el recurso jerárquico, el interesado podrá interponer el recurso jurisdiccional por ante el Tribunal Superior Administrativo como órgano de la materia contenciosa administrativa. Para presentar este recurso el plazo es de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha de haber recibido el interesado la notificación sobre la decisión del recurso jerárquico.

SECCIÓN VI
REGISTRO Y ACCESO PÚBLICO

Artículo 255.- Se le dará entrada en un registro a todo acto oficial de la JAC y las actas del mismo estarán abiertas al público de conformidad con la Ley de Libre Acceso a la Información Pública, a menos que el presidente de dicha Junta determine necesario retenerlo para evitar su divulgación en beneficio del interés nacional. No

obstante todas las resoluciones serán de carácter público, teniendo todo usuario derecho al libre acceso, de conformidad con la ley.

CAPÍTULO XIII

ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL

SECCIÓN I

DEL CÓDIGO COMPARTIDO

Artículo 256.- El contrato de código compartido es aquel por el cual uno o más operadores aéreos, nacionales o extranjeros, comercializan uno o más vuelos, que son operados por uno sólo de ellos, utilizando sus códigos internacionales de individualización.

Artículo 257.- Los contratos de código compartido deberán constar por escrito y serán aprobados en todos los casos por la JAC. Esta última preservará la confidencialidad que surja de los mismos, salvo requerimiento judicial en contrario.

Artículo 258.- A los fines de la presente ley, la calidad de operador aéreo, nacionales o extranjeros, en los contratos de código compartido, la tiene la parte que realiza efectivamente él o los vuelos de que se trate.

Artículo 259.- Las partes en los contratos de código compartido, responden solidariamente frente a los pasajeros, carga y correo, sin perjuicio de cuales fueren las obligaciones fijadas en el respectivo contrato.

SECCIÓN II

SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

Artículo 260.- El sistema computarizado de reservas es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asientos o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo;
- b) se pueden hacer reservas de todas clases de servicios aéreos conexos y emitir los documentos respectivos;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- c) se puede emitir el billete de pasaje;
- d) se colocan todos o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.

Artículo 261.- Las disposiciones de la presente sección, se aplicarán a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de sistemas computarizados de reservas en territorio dominicano.

Artículo 262.- Los proveedores de sistemas computarizados de reservas, operadores aéreos participantes, nacionales o extranjeros, o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios, según se establezca en los acuerdos internacionales, debidamente suscritos y ratificados por el Estado dominicano.

Artículo 263.- Todo lo contenido en el presente capítulo será objeto de reglamentación conforme a lo establecido en acuerdos internacionales.

CAPÍTULO XIV
DE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

Artículo 264.- Con el propósito de facilitar y acelerar el transporte aéreo, en el despacho y la recepción de las aeronaves, en el embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, así como también en las revisiones que practiquen las autoridades aduaneras, sanitarias y de migración, se simplificará la tramitación y se procurará la uniformidad de procedimientos en la aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI.

Artículo 265.- Se constituye el Comité Nacional de Facilitación (CNF) como órgano encargado de los procedimientos y coordinaciones que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional. Este será un órgano adscrito a la JAC y su reglamento establecerá su composición, funciones y atribuciones.

Artículo 266.- Salvo necesidades imprescindibles de defensa nacional, conservación del orden público o asistencia y salvamento, no podrá ordenarse la desviación de su ruta de una aeronave en operación comercial, o el anticipo o retraso de su salida.

CAPÍTULO XV
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES
DE AVIACIÓN

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN

Artículo 267.- Se crea la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), la cual estará adscrita a la JAC; actuará con independencia funcional con respecto a las autoridades aeronáuticas y aeroportuarias, así como a cualquier otra cuyos intereses pudiesen estar en conflicto con la labor encomendada por la presente ley. La CIAA contará con los equipos, facilidades y el personal necesario para el desempeño de sus funciones así como con los recursos económicos necesarios consignados en el presupuesto anual de la JAC.

Artículo 268.- La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación tendrá:

a) la obligación de investigar los accidentes e incidentes graves que involucren aeronaves civiles dentro del territorio de la República Dominicana y los ocurridos a aeronaves de matrícula dominicana en aguas y espacio aéreo internacional que no estén bajo la soberanía de otro Estado;

b) la autoridad para participar en la investigación de accidentes e incidentes graves que involucren a una aeronave registrada en República Dominicana y que ocurra en el territorio de un país extranjero, en concordancia con cualquier tratado, convenio, acuerdo u otro arreglo entre República Dominicana y el país en cuyo territorio haya ocurrido el accidente.

Artículo 269.- El propósito de la investigación de un accidente o incidente grave por parte de la CIAA, consistirá en determinar las causas probables que produjeron el suceso, para adoptar las medidas necesarias que eviten en lo posible su repetición. Esta investigación será de naturaleza eminentemente técnica y se efectuará sin perjuicio de las demás investigaciones que se realicen por parte de otras autoridades, con propósitos distintos al señalado en este artículo.

Artículo 270.- El Director de la CIAA será de nacionalidad dominicana, recomendado por la JAC y nombrado por el Poder Ejecutivo conforme a la aptitud para realizar el desempeño eficiente de los poderes y deberes concedidos e impuestos por la presente ley. Deberá poseer títulos, certificados o licencias que acrediten su competencia y

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara **edgarbarnichta.do**

experiencia en aeronáutica civil, así como idoneidad para el ejercicio de sus funciones. Los demás funcionarios, miembros y empleados de la CIAA serán nombrados por la JAC previa propuesta del Director de la CIAA.

Artículo 271.- El Presidente de la JAC podrá solicitar al Poder Ejecutivo la designación de personal de la Fuerza Aérea Dominicana en la CIAA, el cual será seleccionado de conformidad con el Reglamento de Clasificación y Valoración de Cargos de la CIAA. Mientras preste servicio en la CIAA, el personal de la FAD estará bajo la dirección de dicho organismo.

Artículo 272.- El Director y los demás miembros de la CIAA no deberán poseer interés financiero, ni acciones, ni vínculos con empresas aeronáuticas, ni podrán comprometerse en ningún otro negocio, ocupación o empleo subordinado remunerado relacionado con la actividad aeronáutica.

Artículo 273.- El Director o Directora General tendrá la obligación de notificar de manera inmediata a la CIAA todos los accidentes o incidentes graves que ocurran, que deban ser objeto de su investigación.

Artículo 274.- (Modificado por la Ley 17-24). El Director o Directora General, a su vez, deberá investigar los accidentes e incidentes graves de aviación ocurridos en territorio dominicano, a fin de determinar posibles violaciones a la presente ley y sus reglamentos, sin perjuicio de la atribución de investigación de la CIAA.

El Director o Directora General podrá participar en la investigación de accidentes e incidentes graves que involucren una aeronave registrada en la República Dominicana y que ocurran en el territorio de un país extranjero, en concordancia con cualquier tratado, convenio, acuerdo u otro arreglo entre República Dominicana y el país en cuyo territorio haya ocurrido el accidente.

El Director o Directora General establecerá, mediante reglamento o resolución, el procedimiento para las investigaciones de accidentes e incidentes relacionados con una aeronave, ocurridos en el territorio o jurisdicción dominicano.”

Artículo 275.- El Director de la CIAA podrá solicitar la participación en la investigación de personal técnico calificado de cualquier institución.

REPORTES DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

Artículo 276.- Los propietarios, operadores y los miembros de la tripulación, de una aeronave civil, darán aviso inmediato al IDAC, de los accidentes e incidentes que sufran las aeronaves bajo su responsabilidad dentro del territorio nacional y los sufridos por las aeronaves de matrícula dominicana en el extranjero.

Artículo 277.- Toda autoridad que tenga conocimiento de la ocurrencia de un accidente estará obligada a notificarlo al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) por la vía más rápida.

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Artículo 278.- Al concluir las investigaciones, el Director de la CIAA remitirá al Director o Directora General del IDAC, el informe final de dicha investigación, con sus conclusiones y recomendaciones.

Artículo 279.- El Director o Directora General tomará cualquier acción correctiva que, en base a los hallazgos de las investigaciones de accidentes e incidentes, a juicio del Director o Directora General, tiendan a prevenir accidentes e incidentes similares en el futuro.

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DENTRO DE RECINTOS MILITARES

Artículo 280.- La investigación de un accidente e incidente que involucre a una aeronave civil, ocurrido dentro de recintos militares en la República Dominicana será de responsabilidad militar. No obstante, las autoridades militares darán participación a la CIAA en la investigación de accidentes e incidentes graves ocurridos a aeronaves civiles en recintos militares. En el caso de algún accidente e incidente que involucre solo a una aeronave militar de cualquier país extranjero ocurrido en la República Dominicana, será de responsabilidad militar.

Artículo 281.- Para el propósito de esta sección el término recintos militares se refiere a las áreas dentro de la República Dominicana que se encuentran bajo el control militar de las Fuerzas Armadas Dominicanas.

UTILIZAR COMO EVIDENCIA

Artículo 282.- Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la CIAA en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado, no podrán ser utilizados en acciones o demandas civiles en daños y perjuicios y sólo podrán ser utilizados para los fines propios de la investigación técnica.

Artículo 283.- La información referida en el artículo anterior, no podrá ser comunicada o cedida a terceros, salvo en los casos siguientes:

- a) cuando sea requerido por los órganos judiciales o del ministerio público para la investigación y persecución de delitos;
- b) cuando la comunicación de datos al IDAC o a las personas y organizaciones aeronáuticas afectadas, sea eficaz para prevenir un accidente o un incidente grave;
- c) en las actuaciones de colaboración desarrollada por la CIAA con otros organismos de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, de conformidad con lo establecido en las normas Internacionales sobre esta materia.

CAPÍTULO XVI **TASAS Y DERECHOS AERONÁUTICOS**

Artículo 284.- Las tasas y derechos aeronáuticos que deba percibir el IDAC por la actividad aeronáutica serán fijados por el Poder Ejecutivo por concepto de:

- a) los servicios de navegación aérea;
- b) los pasajeros transportados;
- c) la emisión de permisos de vuelos no regulares o chárter, de pasajeros y carga;
- d) el cobro de derecho por los certificados de autorización económica para operadores aéreos nacionales;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- e) por el cobro de derecho por la expedición de los permisos de operación a los operadores aéreos extranjeros;
- f) los certificados de matrícula;
- g) los certificados de aeronavegabilidad;
- h) las licencias del personal de tripulación y demás personal aeronáutico, e
- i) otras tasas y derechos aeronáuticos.

Artículo 285.- Corresponde al IDAC la percepción y cobro de las tasas, derechos aeronáuticos y otros cargos establecidos en el Artículo 284, de conformidad con las disposiciones establecidas en la presente ley.

CAPÍTULO XVII
PROCEDIMIENTOS DEL INSTITUTO DOMINICANO DE
AVIACIÓN CIVIL

SECCIÓN I
MANEJO DE PROCEDIMIENTOS

Artículo 286.- El Director o Directora General, sujeto a las estipulaciones de esta ley, dirigirá los procedimientos con equidad y justicia en procura del interés público.

Artículo 287.- El Director o Directora General puede imponer sanciones que incluyan sanciones administrativas o pecuniarias por violaciones a esta ley, sus reglamentos, órdenes y reglas expedidas bajo esta ley, a excepción de aquellas violaciones a casos que no sean de su competencia según lo prescribe el Artículo 26. La decisión final del Director o Directora General puede recurrirse de conformidad a lo establecido en el Artículo 150.

Artículo 288.- (Derogado por la Ley 17-24).

Artículo 289.- Toda sanción pecuniaria impuesta o acordada conforme a esta ley, puede ser cobrada mediante procedimientos en contra de la persona sujeta a sanción según lo dispuesto en el derecho común.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Artículo 290.- (Modificado por la Ley 17-24). La potestad sancionadora del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) será ejercida en el marco de un procedimiento sancionador administrativo, dividido en las etapas que se describen a continuación:

- a) Una etapa instructora, a cargo de la dependencia correspondiente del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), de acuerdo a la naturaleza de la investigación;
- b) Una etapa sancionadora, a cargo del Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

El procedimiento administrativo sancionador podrá iniciarse producto de la verificación realizada por la concurrencia de hechos que puedan constituir infracciones administrativas a esta ley y a los reglamentos dictados en materia de aviación civil por el IDAC. Esta verificación podrá hacerse de oficio o a solicitud presentada por terceros ante el IDAC.

Corresponderá al IDAC, a través de la dependencia correspondiente, como órgano instructor, realizar todas las investigaciones y ejecutar las acciones pertinentes para comprobar la existencia de indicios suficientes de que los hechos detectados constituyen infracciones administrativas y determinar si corresponde iniciar un procedimiento administrativo sancionador.

El órgano instructor tiene la potestad discrecional de iniciar o no el procedimiento sancionador.

Las actuaciones previas que realizan las dependencias del IDAC, como órgano instructor, que sean necesarias para permitir la recolección o constitución de pruebas, tendrán carácter reservado o de confidencialidad hasta la apertura del proceso administrativo sancionador.

Artículo 290.1.- (Agregado por la Ley 17-24). Una vez que la dependencia del IDAC, como órgano instructor, haya constatado los hechos que ameritan la imposición de una sanción administrativa, se dará inicio al proceso administrativo sancionador, emitiendo un pliego inicial de cargos, que deberá incluir la siguiente información:

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Identificación de la persona o personas físicas o jurídicas responsables;

Los hechos sucintamente expuestos que motivan el inicio del proceso administrativo sancionador, así como la formulación y formalización de los hechos sancionables y la infracción que constituyan;

- a) Indicación del derecho a formular alegaciones;
- b) Las normas infringidas.

Artículo 290.2.- (Agregado por la Ley 17-24). El pliego inicial de cargos será notificado por la dependencia correspondiente del IDAC como órgano instructor, al o a los presuntos responsables para que, en un plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de la recepción de la referida notificación, procedan a presentar, de manera formal, sus alegaciones de defensa.

En caso de que el o los presuntos responsables hayan presentado sus alegatos de defensa dentro del plazo establecido, el IDAC procederá a realizar de oficio, las actuaciones necesarias para examinar los hechos y alegatos de defensa formulados, a fin de reunir toda la información necesaria para determinar la existencia o no de responsabilidad administrativa sancionable y atribuible al o los presuntos responsables.

El IDAC, luego de recibir los alegatos de defensa, rendirá un informe motivado en un plazo de diez (10) días hábiles, en el cual deberán establecerse las conductas consideradas constitutivas de infracción, la descripción de la norma que tipifica las sanciones administrativas aplicables y la sanción que se propone para el caso de que se trate.

En caso de que el IDAC no encuentre infracciones algunas, emitirá un informe en el cual se declare la no existencia de responsabilidad administrativa.

Artículo 290.3.- (Agregado por la Ley 17-24). La dependencia del IDAC encargada de la investigación tendrá la responsabilidad de tramitar el informe motivado al Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil, como órgano sancionador, dentro del plazo previamente establecido, a quien corresponde la realización de los actos necesarios y pertinentes para la determinación, conocimiento y comprobación de las informaciones, sobre las cuales se deberá pronunciar la resolución del proceso.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

El Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) evaluará el informe presentado por la dependencia del IDAC encargada de la investigación y podrá disponer de las actuaciones complementarias necesarias, para una mejor sustanciación del proceso.

El Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), luego de ponderar el expediente formado a tales fines, emitirá una resolución que ponga fin al procedimiento administrativo sancionador, la cual será motivada y deberá resolver todas y cada una de las cuestiones planteadas, sin que se puedan aceptar hechos distintos de los determinados en el curso del procedimiento.

Artículo 290.4.- (Agregado por la Ley 17-24). El Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), de oficio o a solicitud de la dependencia del IDAC encargada de la investigación, en virtud de las disposiciones contenidas en el artículo 25 de la Ley núm. 107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo, en cualquier etapa del procedimiento administrativo sancionador y previo al dictado de la resolución definitiva, podrá dictar, levantar o modificar medidas provisionales, mediante decisión motivada, con la finalidad de:

- a) Garantizar la eficacia de la resolución que pudiese recaer, y el buen fin del procedimiento;
- b) Evitar el mantenimiento de los efectos de cualquier conducta presumiblemente antijurídica;
- c) Observar las exigencias del interés general;
- d) Proteger el interés general y la seguridad jurídica;
- e) En cualquier otra situación que lo amerite por razones de urgencias inaplazables.

Artículo 290.5.- (Agregado por la Ley 17-24). Las medidas provisionales que podrá dictar el Director o Directora General del IDAC estarán contenidas en un reglamento que dicte el organismo al efecto, enunciando las mismas con carácter no limitativo.

Artículo 290.6.- (Agregado por la Ley 17-24). Las sanciones impuestas en virtud de la presente ley seguirán el régimen de los recursos administrativos establecidos en la Ley núm.107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo; así como al régimen de recurso en sede jurisdiccional establecido en la Ley núm.13-07, del 5 de febrero de 2007, que crea el Tribunal Contencioso Tributario y Administrativo, y la Ley núm.1494, del 2 de agosto de 1947, que instituye la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y la Ley núm.107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo.

COMPARECENCIA

Artículo 291.- Cualquier persona requerida a comparecer ante el Director o Directora General o ante quien designe dicho Director, podrá hacerlo en persona o debidamente representada por abogados.

REGISTRO Y ACCESO PÚBLICO

Artículo 292.- Todo acto oficial del Director o Directora General será registrado y las actas del mismo estarán abiertas al público de conformidad con la Ley de Libre Acceso a la Información Pública, a menos que la Junta de Aeronáutica Civil determine retenerlo para evitar su divulgación, en beneficio del interés nacional.

SECCIÓN II **QUEJAS E INVESTIGACIONES MANEJADAS POR EL DIRECTOR O** **DIRECTORA GENERAL**

PRESENTACIÓN DE QUEJAS

Artículo 293.- Toda persona podrá presentar al Director o Directora General una queja por escrito, respecto a un hecho cometido u omitido por cualquier persona en violación a las estipulaciones de la presente ley y los requerimientos establecidos de conformidad con la misma y puede descartarla cuando considere que esta no expone hechos que ameriten una investigación.

INVESTIGACIONES

Artículo 294.- El Director o Directora General tendrá la facultad para iniciar una investigación en cualquier momento, por iniciativa propia, en cualquier caso, asunto o hecho dentro de su jurisdicción, bajo las estipulaciones de esta ley, respecto a una queja formal presentada ante el Director o Directora General, o respecto a cualquier inquietud que pudiese surgir acerca de las disposiciones de esta ley, o relacionadas con la aplicación de la misma. Asimismo, el Director o Directora General puede llevar a cabo investigaciones por iniciativa propia, como si éstas hubieran sido originadas mediante la presentación de una queja.

ÓRDENES DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO

Artículo 295.- Si el Director o Directora General determina, después de una notificación y audiencia sobre cualquier investigación respecto a asuntos dentro de su jurisdicción, que alguna persona ha faltado en el cumplimiento de esta ley o cualquier disposición establecida al respecto, el Director o Directora General, en concordancia con las estipulaciones de esta ley, podrá emitir una orden apropiada para que dicha persona cumpla.

SECCIÓN III **EVIDENCIAS**

GENERAL

Artículo 296.- El Director o Directora General para los fines de su competencia, puede llevar a cabo audiencias, firmar y expedir citaciones, así como recibir evidencias y testimonios en cualquier lugar de la República Dominicana.

CITACIONES

Artículo 297.- Para los propósitos de la presente ley, el Director o Directora General tiene la facultad de requerir mediante citación, la presencia y el testimonio de testigos y la elaboración de todos los informes y documentos relacionados a los asuntos que se encuentren bajo investigación.

CUMPLIMIENTO DE CITACIONES

Artículo 298.- La presencia de testigos y la elaboración de informes, comunicaciones o documentos podrán ser requeridas desde cualquier lugar de la República Dominicana, en cualquier lugar designado para la audiencia.

DECLARACIONES

Artículo 299.- El Director o Directora General podrá ordenar que se obtengan testimonios mediante declaración en cualquier procedimiento o investigación que esté pendiente ante él, en cualquier etapa de dicho procedimiento o investigación. Estas declaraciones podrán tomarse ante cualquier persona designada por el Director o Directora General.

SECCIÓN IV **DESIGNACIÓN DE AGENTES DE SERVICIO**

DESIGNACIÓN DE AGENTES O REPRESENTANTES

Artículo 300.- Es deber de los operadores aéreos nacionales y extranjeros con operaciones en República Dominicana, designar por escrito ante el Director o Directora General, a un representante en República Dominicana, a través del cual se le tramitarán las notificaciones, procesos, órdenes, decisiones y requerimientos del Director o Directora General. Las designaciones podrán ser cambiadas mediante una notificación subsiguiente.

SECCIÓN V **TRAMITACIÓN A TRAVÉS DE LOS AGENTES O** **REPRESENTANTES**

Artículo 301.- La tramitación de las notificaciones, procesos, órdenes, decisiones y requerimientos llevados a cabo por el Director o Directora General relativos a cualquier operador aéreo nacional o extranjero, podrán canalizarse a través de su representante designado para estos fines, ya sea en sus oficinas o en su domicilio en el país, el cual tendrá el mismo efecto como si se tratara de un servicio directo con el operador aéreo nacional o extranjero.

Artículo 302.- Si un operador aéreo nacional o extranjero está en falta y su agente o representante designado no tiene domicilio conocido en el país, la tramitación de cualquier aviso u otro procedimiento ante el Director o Directora General, o de cualquier falta ante una orden, requerimiento, dicha tramitación o notificación puede hacerse mediante el envío de dicho aviso, proceso, orden, requerimiento o decisión por ante la base de operación del operador aéreo nacional o extranjero.

TRAMITACIÓN GENERAL

Artículo 303.- La tramitación de avisos, procesos, órdenes, reglas y reglamentos relativa a cualquier entidad puede realizarse directamente o mediante un agente designado por escrito para estos fines, o a través de un correo registrado o certificado enviado a dicha persona o agente. Siempre que la tramitación sea realizada mediante un correo registrado o certificado, la fecha de dicho envío será considerada como la fecha en que fue tramitada la misma.

Asimismo se puede realizar la tramitación de avisos, procesos, órdenes, reglas y reglamentos por vía electrónica con la debida confirmación al emisor y de conformidad con la legislación correspondiente.

CAPÍTULO XVIII **PENALIDADES**

SECCIÓN I **SANCIONES ADMINISTRATIVAS**

Artículo 304.- (Modificado por la Ley 17-24). Las infracciones se clasificarán en leves, moderadas y graves, según lo establecido en la presente ley.

Son infracciones leves aquellas que no afectan el resultado de la actividad aeronáutica, ni presentan un riesgo inmediato a la seguridad operacional, aunque constituyen una infracción.

Son infracciones moderadas aquellas que pueden implicar un impacto negativo en la seguridad operacional y que requieren una medida de mitigación, a través de una orden o de una sanción.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Son infracciones graves aquellas que generan condiciones que pudieren resultar en consecuencias catastróficas o que representen un peligro inminente para la seguridad operacional; independientemente de cualquier medida correctiva que se tome a través de una orden, podrán ser susceptibles de ser sancionadas, dada la naturaleza de la infracción.

Artículo 305.- El ejercicio de la facultad sancionadora administrativa será independiente de la eventual concurrencia de delitos o faltas de naturaleza penal; en tal sentido la imposición de una sanción penal no excluye la aplicación de una sanción administrativa.

Artículo 306.- (Derogado por la Ley 17-24).

Artículo 307.- (Modificado por la Ley 17-24). El Director o Directora General, el inspector o funcionario designado del IDAC podrá tomar una de las siguientes acciones en respuesta a indicios de una infracción:

a) Emitir una carta de advertencia en la cual se describan los datos y hechos disponibles y se especifique que la conducta o el hecho descrito pudo haber constituido una infracción;

b) Emitir una carta de discrepancias, mediante la cual se advierta al administrado el hallazgo de situaciones irregulares susceptibles de corrección, y solicitando al mismo la determinación de acciones correctivas y plazos de implementación:

1) Las acciones correctivas y plazos de implementación propuestas por el administrado, destinatario de la carta para la subsanación de las irregularidades señaladas por el IDAC, deberán ser sometidos por este al IDAC para fines de ponderación y posible aceptación;

2) De no cumplir el administrado con las acciones correctivas aprobadas por el IDAC en los plazos establecidos, el administrado será sancionado de conformidad con lo previsto en la presente ley.

Artículo 307-Bis.- (Agregado por la Ley 17-24). Constituyen infracciones leves, y serán sancionadas con multa administrativa no menor a tres (3) ni mayor a cincuenta (50) salarios mínimos o suspensión de uno (1) a treinta (30) días del permiso,

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

certificado o licencia del infractor, los actos u omisiones siguientes, cometidos por o atribuibles a cualquier persona que no sea quien dirige una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional:

a) En relación a operadores de trabajos aéreos:

1) No mantener actualizado algún manual o documento requerido por la ley o el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD);

2) No proporcionar instrucciones adecuadas y procedimientos para la revisión y mantenimiento de los manuales y documentos requeridos por la ley o el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD);

3) No distribuir los manuales y políticas correspondientes al personal adecuado;

4) Realizar inspecciones inadecuadamente sin afectar la seguridad de las operaciones;

5) Cambio, anormalidad, dispositivo o pieza añadido o condición técnica que afecte el certificado de tipo, pero que no afecte la operación segura (real o potencial);

6) Operar o transitar una aeronave sin el certificado de aeronavegabilidad emitido, pero no abordo;

7) Operación de la aeronave con el certificado de aeronavegabilidad deteriorado;

8) Operar una aeronave con su certificado de matrícula debidamente emitido, pero no a bordo;

9) Operar una aeronave con certificado de matrícula deteriorado, en tal forma que no sea legible.

b) Relacionadas a operadores de talleres de mantenimiento:

1) No realizar adecuadamente las inspecciones o reparaciones de mantenimiento;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

2) No utilizar el personal calificado para realizar, supervisar e inspeccionar los trabajos para los que está habilitada la estación;

3) No contar con suficiente personal calificado de acuerdo a sus habilitaciones;

4) No mantener registros de personal de supervisión e inspección;

5) No mantener registros y reportes de desempeño;

6) No establecer una descripción adecuada del trabajo realizado;

7) Cambiar de ubicación, de instalaciones, sin previa autorización por escrito.

e) Relacionadas a escuelas de personal aeronáutico:

1) Violar las directrices de su manual de entrenamiento;

2) No contar, en su biblioteca técnica, con manuales, información técnica apropiada y vigente, de acuerdo al tipo de permiso, certificado, habilitación y categoría que tenga.

d) Relacionadas a personal aeronáutico de manera general:

1) No tener la información previa a la realización de un vuelo;

2) Permitir a un estudiante operar un vuelo solo sin el endoso requerido;

3) Operar una aeronave con el certificado de aeronavegabilidad deteriorado;

4) Operar una aeronave con su certificado de matrícula debidamente emitido, pero no a bordo;

5) No mantener altitud en el área de tráfico del aeropuerto en condiciones VFR;

6) Excederse de las limitaciones de velocidad en el área de tráfico;

7) No cumplir con los mínimos de visibilidad afuera del espacio aéreo controlado;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

8) No cumplir con los requerimientos de distancia de las nubes afuera del espacio aéreo controlado;

9) Excederse de los límites operativos;

10) No apegarse a las reglas de servidumbre de paso;

11) No cumplir con altitudes de crucero VFR;

12) No mostrar luces de posición en una aeronave.

e) Relacionadas con pruebas y uso de alcohol y drogas:

1) No informarle a cada individuo que está optando para realizar una función sensible a la seguridad, los requisitos de evaluación antes de contratarlo para dicha función;

2) No asegurarse de que las fechas para administrar pruebas aleatorias sean repartidas razonablemente a través del año calendario;

3) No conducir una prueba de alcohol antes de que el empleado se presente a realizar una función sensible a la seguridad, durante o antes de que el empleado termine la realización de una función sensible a la seguridad;

4) Después de la ocurrencia de un accidente, no preparar ni mantener en archivo los registros que establezcan las razones por las que no se administró la prueba de alcohol o drogas dentro de un plazo de 2 a 8 horas;

5) No asegurarse de que la prueba de alcohol de seguimiento de un empleado cubierto solo ocurra antes de que ese empleado esté listo para realizar funciones sensibles a la seguridad, durante o antes de que el empleado cese sus funciones cubiertas;

6) No someter un reporte anual de alcohol y drogas de acuerdo con el reglamento correspondiente;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

7) No mantener los registros relativos a todas las pruebas que han dado por el bajo de 0.02%, por el período de tiempo requerido;

8) No someter el reporte anual en la forma y manera prescrita por el IDAC;

9) Que el AME no verifique o mantenga los registros de los resultados negativos;

10) No avisar al empleado de las fuentes disponibles para que éste evalúe y resuelva los problemas asociados con el mal uso del alcohol;

11) No mostrar ni distribuir material informativo, un número de teléfono de servicio a la comunidad y las políticas del empleador con respecto al uso de drogas en el lugar de trabajo;

12) No conducir un entrenamiento supervisado con respecto al uso del alcohol;

13) No distribuir y/o documentar la distribución de material informativo de uso del alcohol a los empleados.

f) Relativas a operadores de aeronaves pequeñas pilotadas a distancia (DRON, RPAS o UAV, por sus siglas en inglés):

1) No reportar al IDAC, dentro de 10 días, peligro de colisión con otra aeronave a causa de su cercanía en vuelo;

2) No establecer un sistema de registro de los datos relativos a:

2.a) Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo;

2.b) Las deficiencias ocurridas antes de y durante los vuelos, para su análisis y resolución;

2.c) Los eventos significativos relacionados con la seguridad, y

2.d) Las inspecciones y acciones de mantenimiento y sustitución de piezas realizadas.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

3) No reportar por escrito una emergencia en vuelo que requiera acción inmediata;

4) No asegurarse de que haya suficiente energía disponible para que el sistema de la aeronave pequeña pilotada a distancia funcione durante todo el tiempo de vuelo previsto.

g) Relacionadas al personal que presta servicio en la Dirección de Navegación Aérea:

1) Desempeñar funciones aeronáuticas sin portar su licencia y/o certificado de aptitud médica vigentes;

2) No remitir la documentación requerida por el IDAC, dentro de los plazos, formatos y condiciones exigidas;

3) No informar a la autoridad aeronáutica sobre la organización y ejecución del ensayo del plan de emergencia (simulacro).

h) En el ámbito del control de desplazamiento en el área de movimiento:

1) Permitir el acceso al área de movimiento al personal que no cumpla con la protección personal requerida en el reglamento correspondiente;

2) Permitir que los vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones circulen en el área de movimiento de los aeródromos.

Artículo 308.- (Modificado por la Ley 17-24). Constituyen infracciones moderadas, y se sancionarán con multa administrativa no menor de cincuenta (50) ni mayor de ciento veinte (120) salarios mínimos del sector público, o con suspensión de dieciséis (16) a cuarenta y cinco (45) días del permiso, certificado o licencia del infractor, los actos u omisiones siguientes, cometidos por o atribuibles a cualquier persona que no sea quien dirige una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional:

a) Relacionadas con los operadores de trabajos aéreos:

a.1) Relativas a manuales y documentos requeridos por la ley o el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD):

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

1) No llevar a bordo de las aeronaves los documentos requeridos por la ley o el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD);

2) Negarse a permitir al inspector revisar los documentos de mantenimiento requeridos;

3) No presentar las inspecciones de mantenimiento realizadas a su aeronave;

4) Usar o disponer inadecuadamente de manuales no actualizados;

5) Operar aeronaves sin los documentos operacionales de la aeronave requeridos a bordo.

Relacionadas a especificaciones de las operaciones (EsOps):

1) No tener disponibles, por negligencia, las Especificaciones de Operaciones de mantenimiento para personal que lo requiere;

2) Usar inadecuadamente especificaciones de operaciones vencidas;

3) Usar especificaciones de operaciones sin firmas autorizadas.

Relativas a inspecciones:

1) Realizar inspecciones con faltas graves, inobservando detalles relevantes;
2) Realizar inspecciones con personal no autorizado;
3) Realizar inspecciones para liberar de forma inapropiada una aeronave para servicio.

Relativas a mantenimiento realizado:

1) Realización de mantenimiento por una persona sin licencia de técnico de mantenimiento en los casos requeridos por el reglamento correspondiente;

2) Realización de mantenimiento excediendo las limitaciones o privilegios de la licencia de técnico de mantenimiento;

3) No cumplir con las directivas de aeronavegabilidad.

Relativas a operación de aeronave que afecta el Certificado de Aeronavegabilidad:

1) Incurrir en un cambio, anormalidad, dispositivo añadido o condición técnica que afecte el certificado tipo y que tenga un efecto adverso en la seguridad de la operación;

2) Operar la aeronave sin las inspecciones de mantenimiento y/o inspección que sustentan la vigencia del certificado de aeronavegabilidad.

Relativa a operación de aeronave que afecte su Certificado de Matrícula:

1) Operar una aeronave con una matrícula exhibida en su fuselaje distinta a la de su certificado de matrícula emitido por el IDAC.

Otras actuaciones en trabajo aéreo:

1) Operar una aeronave por debajo de las alturas mínimas establecidas en el RAD, según el tipo de actividad;

2) Operar una aeronave en actividades de fumigación sin el equipo de protección al piloto;

3) Operar una aeronave en propaganda aérea con tripulación sin el debido entrenamiento;

4) Operar una aeronave sin el STC necesario para uso de los equipos adicionales;

5) Operar una aeronave sin el peso y balance, cuando así sea exigido por el RAD, con equipos adicionales instalados;

6) Impedir, obstruir o demorar el acceso a los inspectores del IDAC, debidamente acreditados, en ejercicio de sus funciones;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

7) Incumplimiento de los términos y condiciones establecidos en el certificado de Trabajo Aéreo emitido por el IDAC.

b) Relacionadas a operadores de talleres de mantenimiento:

1) No asegurarse del calibrado correcto de todo el equipo de inspección y de prueba dentro de los intervalos prescritos;

2) No registrar la información de mantenimiento, registros o reportes en la bitácora de vuelo;

3) No firmar o completar la documentación de la liberación de mantenimiento;

4) Inspección y aprobación del trabajo realizado para regreso al servicio por persona no calificada;

5) No tener un sistema de inspección adecuado que produzca un control de calidad satisfactorio;

6) No realizar adecuadamente el mantenimiento, reparaciones, alteraciones e inspecciones requeridas;

7) No reportar oportunamente defectos o falta de condiciones de aeronavegabilidad al IDAC;

8) No realizar las instalaciones de acuerdo a los requerimientos.

c) Relacionadas a escuelas de personal aeronáutico:

1) No instruir adecuadamente de acuerdo al programa autorizado;

2) Prestar servicios para los cuales no cuenta con la correspondiente aprobación, o servicios no contemplados en los permisos, certificados, habilitaciones o categorías;

3) Impedir, obstruir o demorar el acceso de los inspectores del IDAC, debidamente acreditados, cuando en ejercicio de sus funciones deben realizar una inspección;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

4) Incumplir con los términos y condiciones establecidos en los respectivos permisos, certificados, habilitaciones o categorías y que, a juicio del IDAC, no amerite la cancelación de la autorización;

5) No contar con un programa de entrenamiento y capacitación para el personal aeronáutico.

d) Relacionadas al personal aeronáutico:

1) No tener disponible la licencia o habilitación de personal aeronáutico, durante una operación;

2) Contar con un certificado médico vencido según el tipo de operación que realiza;

3) Operar con alguna incapacidad física conocida sin la debida autorización del IDAC;

4) Usar medicinas con efectos adversos en su posición de servicio;

5) Servirle bebidas alcohólicas o permitir el abordaje de una persona en aparente estado de embriaguez;

6) Negarse o impedir que se realice un examen como personal aeronáutico.

En prevuelo:

1) No realizar un chequeo de prevuelo antes de cada operación;

2) No utilizar la lista de verificación requerida antes de cada vuelo;

3) No realizar el chequeo del peso y el balance requerido antes de cada vuelo;

4) Por no realizar los documentos o reportes previos al vuelo.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

En el rodaje:

- 1) No apegarse a la autorización de rodaje o instrucción del ATC;
- 2) No tomar la debida precaución durante el taxeo o rodaje.

En ruta:

- 1) Desviarse de las instrucciones del ATC;
- 2) Inobservar las normas de vuelos visuales (VFR);
- 3) Operar dentro de un área restringida, prohibida, limitada o suspendida sin la debida autorización del IDAC;
- 4) Incurrir en mala administración de combustible;
- 5) No disponer de asientos reservados para los inspectores del IDAC para una inspección en ruta; y
- 6) No utilizar los aeropuertos autorizados en vuelos internacionales.

En aproximación de aterrizaje:

- 1) Exceder el límite de velocidad en las áreas de tráfico del aeropuerto.

Relacionadas con el aterrizaje:

- 1) Aterrizar en el aeropuerto equivocado;
- 2) Desviarse del procedimiento de aproximación por instrumentos;
- 3) Aterrizar con sobrecarga;
- 4) Aterrizar forzosamente por causas de negligencia;
- 5) Aterrizar con el tren de aterrizaje arriba por causas de negligencia;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

6) No cumplir con el sistema preferencial de pistas de aterrizaje;

7) Negarse a aterrizar en la forma y oportunidad que disponga el IDAC, o cuando corresponda, por la dependencia del ATC, conforme a las disposiciones vigentes;

8) Desviarse de una autorización o instrucción.

En relación a otros aspectos del vuelo:

1) Incurrir en admisión no autorizada a la cabina de mando;

2) Incapacidad para cerrar y poner seguro a la puerta de la cabina de mando.

Relativas a operaciones de los estudiantes:

1) Operación en un vuelo internacional.

Relativas a instructores de vuelo:

1) Excederse en las limitaciones del tiempo de vuelo.

En el ámbito de operación de aeronave:

1) Operar o transitar una aeronave sin el Certificado de Aeronavegabilidad abordo;

2) Operar una aeronave con una matrícula exhibida en su fuselaje distinta a la de su certificado de matrícula debidamente emitido;

3) Operar una aeronave con certificado de matrícula deteriorado, en tal forma que no sea legible;

4) Operar sin poseer la licencia de piloto o de certificado médico;

5) No cumplir con las condiciones especiales de certificado médico.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

En materia de instrucciones del Control de Tránsito Aéreo (ATC, por sus siglas en inglés) y procedimientos:

- 1) Desviarse de instrucción o autorización de control de tránsito aéreo;
- 2) No mantener radiocomunicaciones en el área de tráfico del aeropuerto sin causa justificada;
- 3) No cumplir con el patrón de tráfico de aeropuerto;
- 4) Operar en un espacio aéreo clase “B” sin, o contraria a autorización del ATC;
- 5) Operar en espacio aéreo clase “C” sin mantener contacto con ATC;
- 6) Utilizar indebidamente las frecuencias del ATC;
- 7) Incumplir con los NOTAM, instrucciones o normas emitidas por los Servicios de Navegación Aérea.

En operaciones relacionadas con condiciones meteorológicas:

- 1) No cumplir con los mínimos de visibilidad en espacio aéreo controlado;
- 2) No cumplir con los mínimos de aterrizaje IFR;
- 3) No cumplir con los procedimientos de aproximación por instrumentos.

Relativas a operaciones descuidadas o riesgosas:

- 1) Desatender una aeronave con el motor encendido;
- 2) Impulsar el avión sin que haya una persona calificada en los controles;
- 3) Taxear la aeronave fuera de la calle de rodaje, pista o de rampa.

Relativas a operaciones de pasajeros:

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

1) Transportar pasajero sin cinturón de seguridad autorizado o bajo la influencia de drogas o alcohol;

2) Transportar pasajeros sin la experiencia de vuelo reciente.

En el ámbito del paracaidismo:

1) Permitir el lanzamiento de paracaidistas con pasajeros a bordo;

2) Permitir el lanzamiento de paracaidistas sin la autorización del IDAC.

En operación bajo la influencia de drogas o alcohol en consumo dentro de las últimas 8 horas.

1) Negarse a someterse a una prueba de alcohol o drogas solicitadas por autoridad competente

Otras actuaciones:

1) Tirar o permitir que se arrojen objetos o sustancias desde la aeronave que puedan causar daños a personas y/o bienes en la superficie, salvo en casos debidamente comprobado de inminente peligro o con permiso del IDAC en operaciones de trabajos aéreos;

2) Remolque no autorizado;

3) No presentar el certificado de piloto, bitácora de vuelo y registros cuando sea requerido;

4) Operar una aeronave sin observar los procedimientos e instrucciones correspondientes o de manera distinta a las especificaciones establecidas en sus Manuales de Vuelo y/o Certificado de Aeronavegabilidad;

5) Estorbar o impedir el tránsito aéreo en los aeródromos o en ruta;

6) Negarse, sin causa justificada, a participar en la investigación de accidentes y/o incidentes aéreos que correspondan al IDAC o en las operaciones de búsqueda y salvamento;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- 7) Realizar operaciones aeronáuticas sin plan de Vuelo autorizado por la autoridad correspondiente;
- 8) Operar sin los instrumentos y/o equipos requeridos;
- 9) Operar dentro de un área restringida o prohibida sin la debida autorización;
- 10) No mantener altitudes mínimas requeridas sobre estructuras, personas o vehículos en áreas congestionadas; áreas poco pobladas;
- 11) No mantener escucha de radio mientras está bajo IFR;
- 12) No reportar puntos obligatorios de reporte;
- 13) No cerrar el plan de vuelo o registrar un aviso de llegada;
- 14) No comunicar inmediatamente al IDAC los incidentes y/o accidentes que ocurran o de aquellos que tenga conocimiento, por razones de sus funciones;
- 15) Permitir el ingreso a la cabina de mando a personal no autorizado;
- 16) Permitir el uso de aparatos electrónicos y/o de comunicación que pudieran interferir con la normal operación de la aeronave, al momento de la aproximación o despegue;
- 17) Operar una aeronave de matrícula extranjera sin el permiso de circulación requerido cuando su estadía exceda 90 días;
- 18) Violación de cualquier resolución, norma, limitación o reglamento relativos al plan de vuelo;
- 19) No ejecutar la lista de verificación en cualquiera de las diferentes fases del vuelo;
- 20) Operar cualquier objeto que no constituya una aeronave y que pudiese constituir un obstáculo a la navegación aérea;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

21) Cualquier intento de obstrucción, incidente o de cualquier modo desviar el objetivo de una investigación o inspección.

e) Relacionadas a propietarios y operadores diferentes a los miembros de la tripulación de vuelo requerido:

1) Incumplir con las directivas de aeronavegabilidad;

2) No realizar o realizar inapropiadamente el mantenimiento requerido;

3) Incapacidad o impedimento a distribuir el manual de política de mantenimiento al personal apropiado;

4) Operar aeronaves sin el permiso de circulación nacional vigente.

f) Relativas a talleres de reparación/ mantenimiento:

1) No asegurarse de que se realice la correcta calibración de todas las inspecciones y pruebas de equipos en los intervalos prescritos;

2) No describir adecuadamente el trabajo realizado;

3) No disponer de los mecanismos para hacer las entradas de datos, registros e informes;

4) No afirmar ni completar el relevo del mantenimiento;

5) No reportar los defectos o condiciones de no navegabilidad al IDAC de una manera oportuna;

6) No satisfacer los requerimientos de la instalación y edificación;

7) Cambiar de localidad, edificación o facilidades sin la aprobación escrita del IDAC;

8) Operar como taller de mantenimiento sin el certificado de taller de mantenimiento actualizado; y

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

9) No realizar la inspección apropiada de acuerdo al reglamento correspondiente.

g) Relativas a la placa de identificación:

1) Remover, cambiar o colocar inapropiadamente información de identificación en una pieza, accesorio o producto;

2) Presentar falsamente la identidad de un producto;

3) Incurrir en negligencia en el manejo del producto;

4) Remover o instalar inapropiadamente la placa de identificación; y

5) Negligencia.

h) Relacionadas a escuelas de pilotos:

1) No llenar la lista de chequeo o el manual del operador;

2) Acreditación o graduación negligente de estudiantes.

i) Relacionadas al personal de mantenimiento de aviación general:

1) No revisar los datos de la aeronave después de una reparación de alteración mayor;

2) Falla del mecánico en realizar la inspección apropiada;

3) Mantenimiento realizado por una persona que ha excedido la limitación de su licencia;

4) No realizar la entrada al registro de mantenimiento;

5) No establecer una descripción adecuada del trabajo realizado.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

j) Relacionadas a instructores en vuelo:

1) Excederse en la limitación del tiempo de vuelo.

k) Otras actuaciones de vuelo:

1) Operar sin tener consigo el certificado médico vigente;

2) Operar sin la habilitación de tipo o clase;

3) No cerrar el plan de vuelo o de presentar el aviso de llegada;

4) No obtener la información de prevuelo;

5) Desviarse de las instrucciones o autorizaciones del ATC;

6) No mantener comunicaciones de radio en el espacio aéreo Clase D;

7) No cumplir con el patrón del tráfico del aeródromo;

8) Operar en el espacio aéreo Clase B sin autorización o contrario a la misma;

9) Operar en el espacio aéreo Clase C sin mantener el contacto con el ATC;

10) Operar contrario a los NOTAM;

11) No mantener la altitud;

12) Sobrepasar las limitaciones de velocidad;

13) Operar sin el equipo o instrumentos requeridos;

14) No cumplir con las limitaciones de operación;

15) Operar sin autorización en el espacio aéreo Clase A;

16) No adherirse al derecho de paso;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- 17) Incumplir con las altitudes de crucero VFR;
- 18) No mantenerse alerta al radio durante vuelos IFR;
- 19) No reportar el punto de registro compulsivo en IFR;
- 20) No mantener las luces de posición;
- 21) No mantener un ajuste apropiado del altímetro;
- 22) Operar en áreas restringidas o prohibidas en espacio aéreo Clase A;
- 23) Soltar objetos desde la aeronave sin autorización;
- 24) Hacer un remolque no autorizado;
- 25) Hacer uso de frecuencia de radio sin autorización.

l) Relacionadas a operaciones descuidadas o temerarias:

- 1) Aterrizar con el tren arriba;
- 2) Incurrir en aterrizajes cortos o largos;
- 3) Aterrizar o despegar de pistas cerradas;
- 4) Dejar la aeronave inatendida con el motor encendido;
- 5) Taxear la aeronave fuera de la calle de rodaje, pista o rampa;
- 6) Operaciones descuidadas.

m) Relacionadas a operaciones de aeronaves:

- 1) Realizar acrobacias cuando no todos los pasajeros están equipados con paracaídas;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

2) Uso de paracaídas inapropiados;

3) Permitir el salto con paracaídas inapropiados;

4) Transportar pasajeros sin experiencia reciente de vuelo;

5) Operar sin asientos ni cinturones de seguridad aprobados para cada pasajero a bordo de la aeronave, requerido para tenerlos durante el despegue, en ruta de vuelo o aterrizaje.

n) Misceláneos:

1) Mal uso de un medio de identificación de un aeródromo aprobado.

o) Relacionadas a operación en aeródromo que requiera posición:

1) Realizar operaciones sin una reservación del ATC;

2) Realizar operaciones con una reservación del ATC, pero a una hora equivocada.

p) Aplicables a todos los individuos y entidades:

1) No entregar al IDAC todos los certificados, licencias, autorizaciones u otras aprobaciones que han sido suspendidas o revocadas.

q) Relacionadas a pruebas de alcohol y drogas: q.1) Actuaciones generales:

1) No realizar la prueba de drogas antes de contratación o de transferir a un individuo a una posición sensible a la seguridad si han pasado más de 180 días entre la prueba antes de la contratación y el momento de colocar es individuo en funciones sensibles a la seguridad;

2) No asegurarse de que las pruebas aleatorias de alcohol y drogas no sean anunciadas;

3) No asegurarse de que el empleado que es notificado para reportarse a una prueba aleatoria de alcohol o drogas proceda de inmediato al lugar de la prueba.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

4) Realizar la prueba de drogas a individuos supuestamente por causas razonables de que el empleado está utilizando una droga prohibida en la base de un comportamiento específico, físico, contemporáneo, realización indicadora de uso probable de drogas;

5) No preparar, ni mantener un archivo de los registros que establezcan la razón por la que la prueba no se administró dentro de un plazo de 2 a 8 horas;

6) No discontinuar las pruebas de seguimiento después de los 60 meses desde la fecha en que el individuo regresó a sus funciones;

7) No utilizar a un profesional en el área de abuso de uso de sustancias prohibidas para determinar el número y frecuencia de las pruebas de seguimiento;

8) Utilizar pruebas inapropiadas utilizando la autoridad del IDAC;

9) Utilizar a un empleado para que realice funciones sensibles a la seguridad después de obtener información de que este empleado ha violado las regulaciones correspondientes al uso del alcohol y drogas;

10) No realizar la notificación al IDAC de que un titular de certificado médico emitido bajo el reglamento correspondiente que ha dado positivo a la prueba de drogas dentro de los 12 días calendario;

11) No mantener los registros de rehabilitación del uso de drogas de un empleado, el proceso de recolección de la prueba de drogas, entrenamiento y/o resultados negativos de la prueba de drogas en el período de tiempo requerido;

12) No mantener los registros de los resultados de 0.02% o más de las pruebas de alcohol de los empleados por el período de tiempo requerido;

13) No mantener los registros relativos a las violaciones del reglamento correspondiente;

14) No mantener la documentación de las negaciones, calibración de la documentación, evaluaciones, referencias de los empleados y copias de los reportes anuales por el período de tiempo requerido;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

15) Que el médico examinador aeronáutico (AME, por sus siglas en inglés) no se asegure de que todos los registros que sean mantenidos por el anterior AME sean enviados al nuevo AME dentro del período de tiempo apropiado;

16) No tener, al servicio de la empresa, un AME requerido por el IDAC.

En la evaluación y referimiento a un profesional en el área de abuso de sustancias (SAP):

1) Que el SAP no conduzca una evaluación cara a cara con el empleado y que recomiende educación y/o tratamiento; y

2) Que el SAP no se asegure de que cada empleado que ha cometido una violación a las regulaciones de alcohol y drogas ha cumplido satisfactoriamente con las recomendaciones del SAP para educación y/o tratamiento antes de establecer un plan de pruebas de seguimiento.

En el Programa de Asistencia al Empleado:

1) No conducir un entrenamiento inicial al empleado;

2) No documentar el entrenamiento inicial supervisado sobre el uso de drogas al empleado.

Relacionadas a información sobre mal uso del alcohol, entrenamiento y requerimientos:

1) No promulgar las políticas de mal uso del alcohol.

r) Relacionadas a operadores de aeronaves pequeñas pilotadas a distancia (DRON, RPAS o UAV, por sus siglas en inglés):

1) No permitir al Inspector del IDAC (a requerimiento) hacer cualquier prueba o inspección del sistema de aeronave pequeña controlada a distancia, el piloto al mando a distancia, la persona que manipula los controles de vuelo de un sistema de aeronave pequeña pilotada a distancia, y, si procede, el observador visual para determinar el cumplimiento con el reglamento correspondiente;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- 2) No permitir que el inspector del IDAC realice la inspección;
- 3) Incurrir en cualquier intento de obstrucción, incidente o de cualquier modo desviar el objetivo de una investigación o inspección;
- 4) No reportar al IDAC, dentro de 10 días, lesiones graves o pérdida de conciencia a cualquier persona;
- 5) No reportar al IDAC, dentro de 10 días, daños a cualquier propiedad;
- 6) No ser capaz de demostrar en todo momento que la aeronave pilotada a distancia y sus sistemas asociados (RPAS) conservan las condiciones de aeronavegabilidad con las que fueron fabricados;
- 7) No cumplir con cualquier requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad declarado obligatorio por el fabricante;
- 8) Continuar el vuelo de una aeronave pequeña pilotada a distancia cuando él o ella sabe o tiene razones para saber que la aeronave pequeña pilotada a distancia ya no está en condiciones de operación segura;
- 9) Manipular los controles de vuelo de una aeronave pequeña pilotada a distancia o actuar como un piloto al mando a distancia, observador visual o participante directo en el funcionamiento de la aeronave pequeña pilotada a distancia si sabe o tiene razones para saber que él o ella tiene una condición física o mental que podría interferir con la operación segura de la aeronave pequeña pilotada a distancia;
- 10) Iniciar un vuelo de una aeronave pequeña pilotada a distancia sin haber designado antes o durante un piloto al mando;
- 11) No asegurarse de que la aeronave pequeña pilotada a distancia no represente ningún peligro para otras personas, aeronaves u otros bienes en caso de pérdida del control de la aeronave por cualquier motivo;
- 12) No asegurarse de que la operación de la aeronave pequeña pilotada a distancia, cumpla con todas las regulaciones aplicables del reglamento correspondiente;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

13) No tener la capacidad de dirigir la aeronave pequeña pilotada a distancia para asegurar el cumplimiento de las disposiciones aplicables del reglamento correspondiente;

14) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia desde una aeronave en movimiento;

15) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia desde un vehículo en movimiento en tierra o por el agua, a menos que la aeronave pequeña pilotada a distancia sea volada sobre una zona escasamente poblada y no transporte propiedades de otra persona por compensación o paga;

16) Negarse a someterse a una prueba para indicar el porcentaje por peso de alcohol en la sangre, cuando lo solicite una autoridad competente de acuerdo con el reglamento correspondiente;

17) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia durante la noche, sin el permiso del departamento de Operaciones de la Dirección de Normas de Vuelo del IDAC;

18) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia durante los períodos de crepúsculo civil a menos que la aeronave pequeña pilotada a distancia tenga iluminación anticolidión encendida, visible por lo menos a 5 kilómetros. El piloto al mando a distancia debe reducir la intensidad de la iluminación anticolidión si determina que, debido a las condiciones de operación, sería de interés para la seguridad el hacerlo;

19) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia con una visión que no sea ayudada por algún otro dispositivo que no sean lentes correctores, el piloto al mando a distancia, el observador visual (si se utiliza) y la persona que manipula el control de vuelo de la aeronave pequeña pilotada a distancia debe poder ver la RPA pequeña durante todo el vuelo para conocer la ubicación de la aeronave pequeña pilotada a distancia; determinar la actitud, la altitud y la dirección del vuelo de la aeronave pequeña pilotada a distancia; observar el espacio aéreo para cualquier otro tránsito aéreo o peligro; o determinar que la aeronave pequeña pilotada a distancia no pone en peligro la vida o la propiedad de otro;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

20) Operar o actuar como piloto al mando a distancia u observador visual en el funcionamiento de más de una aeronave pequeña pilotada a distancia al mismo tiempo;

21) No ceder el paso a las demás aeronaves, vehículos aerotransportados y vehículos por lanzamiento o reentrada; no pasar por encima, por debajo o por delante de ellos a menos que sea seguro y esté bien despejado;

22) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia sobre una persona a menos que esa persona que sea ajena a la actividad que se realiza;

23) No asegurarse de que cualquier objeto atado o transportado por la aeronave pequeña pilotada a distancia sea seguro y no afecte negativamente las características de vuelo o controlabilidad de la aeronave;

24) No asegurarse de que todos los enlaces de control entre la estación de control en tierra y las aeronaves pilotadas a distancias funcionan correctamente;

25) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia excediendo los 87 nudos (100 millas por hora) velocidad de tierra;

26) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia con una velocidad mínima de vuelo de 3 millas terrestres cuando se observa desde la ubicación de la estación de control;

27) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia sin una Declaración Jurada Simple de Responsabilidad Solidaria cuando tenga un peso máximo de despegue mayor de 0.55 lb (0.25 kg) y menor de 4.4 lb (2.0 kg) siempre que la misma se encuentre realizando operaciones recreativas.

s) Relacionadas al personal que presta servicio en la Dirección de Navegación Aérea [(CTA, por sus siglas en inglés de Área de Control); (FIC, por sus siglas en inglés de Centro de Información de Vuelos) (FIS, por sus siglas en inglés de Servicio de Información de Vuelos); (AIM, por sus siglas en inglés de Sistema de Gestión de Información) (CNS, por sus siglas en inglés de Comunicación, Navegación, Vigilancia) (CNS-ATM, por sus siglas en inglés de Gestión de Tránsito Aéreo) y (MET-AD, por sus siglas en inglés de Meteorología Aeronáutica)]:

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

1) Incumplir la reglamentación, cartas de acuerdo operacional suscritas entre dependencias nacionales e internacionales y/o manuales de procedimientos de los servicios de navegación aérea;

2) Retardar, obstaculizar o impedir de manera injustificada el aterrizaje o despegue de las aeronaves y/o dar a una aeronave en particular respecto de otra, preferencia injustificada de pase, secuencia de rodaje, despegue, aproximación, aterrizaje o cualquier otra instrucción que no responda a las prioridades de seguridad, facilitación y servicio señalada en los reglamentos;

3) No acatar la reglamentación que imparta el IDAC;

4) Incumplir con los manuales y procedimientos aprobados o convalidados por el IDAC;

5) Negarse a la recepción o trámite de reportes escritos o verbales, presentados de acuerdo a la reglamentación.

t) En el ámbito del manual de aeródromo:

1) No mantener actualizado el Manual del Aeródromo en el aeródromo, cumpliendo con el proceso de aprobación establecido por el IDAC;

2) No mantener el Manual de Certificación de aeródromo actualizado y disponible para inspección por parte del IDAC.

u) En el ámbito de vigilancia continua (inspección a las instalaciones del aeródromo):

1) No asegurarse ni mantener un registro de inspecciones realizadas en las instalaciones físicas de cada arrendatario del aeródromo que aprovisiona combustible;

2) No proveer el equipo y procedimientos necesarios para llevar a cabo un programa de inspecciones que asegure la corrección de los hallazgos encontrados durante la inspección.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

v) Relacionadas al operador del aeródromo (Personal):

1) No disponer de personal calificado suficiente para cumplir con los requerimientos del reglamento correspondiente;

2) No asegurarse de que el personal designado para suplir los servicios, requeridos en la normativa, para operación (y mantenimiento) de aeródromos, cuente con el entrenamiento y la capacidad necesarios para desempeñar la labor designada;

3) No asegurarse de que el personal de salvamento y extinción de incendios esté debidamente entrenado;

4) No asegurarse de que los agentes de aprovisionamiento de combustible y sus empleados estén debidamente entrenados.

w) En el ámbito del Programa de Mantenimiento del Área de Movimiento:

1) No dar mantenimiento y adecuación, conforme a la normativa, a las áreas no pavimentadas del aeródromo, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Aeródromo aprobado por el IDAC. (Plan de mantenimiento de zonas no pavimentadas).

x) Relacionadas con respuestas a emergencias:

1) Operar con una categoría de servicio que no corresponda con las operaciones y clasificación del aeródromo y/o no dar mantenimiento ni suplir el personal necesario y los vehículos, equipos, indumentarias y materiales que correspondan con la categoría de SSEI publicada en el AIP o que puedan afectar/disminuir la categoría publicada;

2) No asegurarse de que el personal de rescate salvamento y extinción de incendios esté equipado de acuerdo a las normativas publicadas por el Estado al respecto;

3) No establecer ni mantener, en el aeródromo, estándares para protección contra incendios y explosiones en los almacenes, dispensadores y otras manipulaciones de combustible, lubricantes y oxígeno en el aeródromo;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

4) No asegurarse de que el plan de emergencia del aeródromo sea revisado con todas las partes involucradas en el plan y que toda la información sea correcta.

y) Relacionada a ayudas a la navegación aérea:

1) No señalar ni iluminar, cuando sea apropiado, las áreas de construcciones o fuera de servicio, los equipos utilizados en construcción y cada camino o vía en construcción;

2) No proveer procedimientos para evitar el daño a los servicios existentes, cables, alambres, conductos, tuberías u otras facilidades soterradas.

z) En materia de Control de Desplazamiento en el Área de Movimiento:

1) No asegurarse de que los vehículos de motor y artificios mecánicos operando en las aéreas de movimiento de los aeródromos, cumplan con los requisitos establecidos en el reglamento correspondiente;

2) No limitar el acceso de los vehículos terrestres a las áreas de movimiento y de seguridad;

3) No establecer ni implementar procedimientos para que los vehículos terrestres accedan a las operaciones en las áreas de movimiento y de seguridad;

4) No asegurarse de que los vehículos terrestres operando en las áreas de movimiento sean controlados por comunicaciones de radio de dos vías o por otro medio aceptable;

5) No asegurarse de que cada persona operando un vehículo terrestre con acceso al área de movimiento esté familiarizado con los procedimientos del aeropuerto para operaciones de vehículos terrestres;

6) Permitir que se conduzca sin permiso de conducir en Área de Movimiento o con el mismo vencido.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

aa) En materia de control de obstáculos:

1) No mantener iluminadas o señalizadas apropiadamente las torres de antenas, parques eólicos, grúas elevadas, postes y cualquier elemento que pueda constituir un obstáculo para la navegación aérea;

2) Efectuar construcción de proyectos de viviendas, edificios y cualquier proyecto de edificación alta en las proximidades y áreas de influencia de un aeropuerto sin la autorización del IDAC.

bb) En materia peligrosa relacionadas a fauna silvestre:

1) No tomar medidas inmediatas para aliviar los peligros relacionados con la fauna silvestre;

2) No realizar una evaluación continua del peligro de fauna silvestre efectuada por un personal competente;

3) No tomar medidas para reducir y/o eliminar las fuentes que atraen fauna silvestre dentro del aeródromo (programa de gestión de fauna silvestre);

4) No implementar una evaluación de la fauna silvestre y la presentación al IDAC del respectivo plan de mitigación o un plan de manejo de peligros derivados de la fauna silvestre aprobada por el IDAC.

cc) Relacionadas a operadores de helipuertos:

1) Diseñar las áreas de aproximación y despegue hacia y desde el helipuerto pasando por encima de viviendas o lugares públicos donde se reúne público masivo.

SANCIONES PECUNIARIAS GENERALES

Artículo 308.- Toda persona, que no sea quien dirige una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional, que viole cualquier estipulación de esta ley o alguna regla, reglamentación u orden expedida conforme a la misma, estará sujeta a una sanción pecuniaria no menor a RD\$5,000.00 (cinco mil pesos dominicanos), ni mayor a RD\$200,000.00 (doscientos mil pesos dominicanos),

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

por cada violación. Si dicha violación es continua, cada día de la misma constituirá una falta separada.

Artículo 308-Bis.- (Agregado por la Ley 17-24). Constituyen infracciones graves y se sancionarán, en cada caso, con multa administrativa no menor a ciento veinte (120) ni mayor a trescientos (300) salarios mínimos del sector público, o suspensión de cuarenta y seis (46) a trescientos sesenta y cinco (365) días del permiso, certificado o licencia del infractor, o cancelación del permiso, certificado o licencia del infractor, los actos u omisiones siguientes, cometidos por o atribuibles a cualquier persona que no sea quien dirige una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional:

a) Relacionadas a operadores de trabajos aéreos:

1) Operar o intentar operar una aeronave sin estar en condiciones aeronavegables;

2) Hacer operaciones que van en contra de las Especificaciones de Operaciones por negligencia u orden o cualquier otra causa;

3) Falsificar o alterar las especificaciones de operaciones;

4) Hacer operaciones no autorizadas en las Especificaciones de Operaciones;

5) Certificado de Aeronavegabilidad Falsificado;

6) Operar la aeronave sin habersele emitido un certificado de matrícula;

7) Certificado de matrícula alterado o falsificado.

b) Relacionadas a operadores talleres de mantenimiento:

1) Dar mantenimiento o alterar un artículo sin utilizar datos técnicos, equipo o instalaciones requeridas;

2) Mantener o alterar la estructura del avión, la planta de energía, hélice, un instrumento, el radio o un accesorio para el cual no esté calificado.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

c) Relativas a escuelas de personal aeronáutico:

1) Ejercer los privilegios de los permisos, certificados, habilitaciones y/o categorías, cuando hayan sido suspendidos o cancelados por el IDAC o no se encuentren vigentes;

2) Infringir los requisitos de aeronavegabilidad exigidos por la Ley y el RAD en una aeronave operada por la escuela.

d) Relacionadas al personal aeronáutico:

1) o ser titular de la licencia y/o habilitación o certificado apropiado por la operación que realice;

2) Usar drogas alucinógenas en cualquier proporción;

3) Llevar alcohol en la sangre en las proporciones prohibidas por el reglamento aplicable;

4) Transportar ilegalmente sustancias controladas;

5) Despegar contrario a instrucciones o autorización;

6) Despegar por debajo de las especificaciones mínimas meteorológicas;

7) Despegar una aeronave sobrecargada;

8) Operar una aeronave sin condiciones de aeronavegabilidad;

9) Aproximarse por debajo de las especificaciones de mínimos meteorológicos;

10) Usar a un miembro de la tripulación no calificado;

11) Desempeñarse como miembro de la tripulación estando bajo la influencia de alcohol o drogas durante las últimas ocho (8) horas;

12) Impedir un ingreso autorizado a la cabina de mando.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Respecto a operaciones de estudiantes:

- 1) Operar con pasajeros a bordo;
- 2) Hacer uso comercial de una aeronave;
- 3) Operar por compensación o contratación.

Relacionadas a instructores de vuelo:

- 1) Endoso falsificado en la licencia de piloto estudiante;
- 2) Dar instrucción en un avión para el que no se está calificado.

Relacionadas a certificado de aeronavegabilidad y certificado de matrícula:

- 1) Operar una aeronave sin las inspecciones de mantenimiento y/o inspección que sustentan la vigencia del certificado de aeronavegabilidad;
- 2) Poseer un certificado de aeronavegabilidad alterado o falsificado;
- 3) Operar la aeronave sin habersele emitido un certificado de matrícula;
- 4) Poseer un certificado de matrícula alterado o falsificado;
- 5) Operar sin la licencia de piloto válida;
- 6) Operar con el certificado de piloto suspendido;
- 7) Operar sin certificado médico válido;
- 8) Operar por compensación o contratación sin licencia de piloto comercial;
- 9) Operar sin habilitación en categoría, clase y tipo;
- 10) Operar con incapacidad física conocida.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara edgarbarnichta.do

Relacionadas a instrucciones del Control de Tránsito Aéreo (ATC, por sus siglas en inglés) y procedimientos:

1) Rodaje, despegue o aterrizaje sin una autorización en donde la torre de ATC esté operativa.

Relativas a operaciones relacionadas con condiciones meteorológicas:

1) Operaciones VFR bajo mil pies del techo, dentro del espacio aéreo clase “D”.

En materia de operaciones descuidadas o riesgosas:

- 1) Mala administración/escape de combustible;
- 2) Aterrizaje con el tren de aterrizaje arriba;
- 3) Aterrizaje o despegue en una pista o área no autorizada;
- 4) Operaciones temerarias;
- 5) Operaciones descuidadas

En relación con operaciones de pasajeros:

- 1) Realización de acrobacia o maniobra no autorizada con pasajeros a bordo.

Operación bajo la influencia de drogas o alcohol en consumo dentro de las últimas 8 horas:

1) Operar bajo la influencia del alcohol o con una concentración de 0.4% por encima de los niveles de alcohol permitidos en la sangre.

Otras actuaciones:

- 1) Uso comercial de una aeronave sin la debida autorización del IDAC;
- 2) Realizar operaciones comerciales en una aeronave autorizada para uso privado;
- 3) Operar, por compensación o contratación, sin la debida certificación del IDAC;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- 4) Realizar vuelo acrobático sobre áreas congestionadas, por debajo de las altitudes mínimas;
- 5) Falsificar solicitudes, certificados, registros;
- 6) Despegar con combustible insuficiente;
- 7) Realizar operaciones que causen riesgo de colisión;
- 8) Utilizar una aeronave en actividades de narcotráfico;
- 9) Ser condenado por narcotráfico cuando una aeronave no haya estado involucrada;
- 10) Transportar armas, artículos peligrosos, materiales inflamables, explosivos y, en general, toda mercancía peligrosa, sin cumplir con las disposiciones correspondientes y/o sin contar con la autorización respectiva;
- 11) Iniciar un vuelo de una aeronave sin estar en condiciones de aeronavegabilidad;
- 12) Que altere de cualquier forma los documentos que presente al IDAC, tales como libro de vuelo, o los que sean expedidos por este;
- 13) Desobedecer las instrucciones del ATC sin causa justificada en diferentes causas del vuelo;
- 14) Desobedecer las instrucciones del ATC sin causa justificada en diferentes fases del vuelo;
- 15) Operar una aeronave en violación a las limitaciones establecidas en el manual de operaciones u otro documento de vuelo;
- 16) Operar una aeronave sin tener una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

17) Operar una aeronave por debajo de las alturas mínimas sobre personas o áreas pobladas, establecidas en el RAD;

18) Operar una aeronave sin tener vigentes los entrenamientos recurrentes requeridos para el tipo de licencia emitida o convalidada por el IDAC.

d) Relacionadas a propietarios y operadores diferentes a los miembros de la tripulación de vuelo requerido:

1) Operar la aeronave más allá del anual de 100 horas o inspección progresiva;

2) Operar aeronaves no navegables;

3) Entrar datos falsos o fraudulentos, reproducción o alteración en un registro informe.

e) En el ámbito de talleres de reparación/ mantenimiento:

1) No proveer las facilidades requeridas para el servicio apropiado, mantenimiento, reparación o inspección;

2) No proveer personal calificado que pueda realizar, supervisar e inspeccionar el trabajo para el cual el taller está habilitado;

3) No mantener los registros de supervisión o inspección de personal;

4) No mantener los registros;

5) Realizar una inspección de trabajo realizado, o aprobación para retorno al servicio por otra persona diferente al inspector calificado;

6) No tener un sistema de inspección adecuado que produzca el control de calidad satisfactorio;

7) Mantenimiento o alteración de un artículo (ítem) para el cual está habilitado sin utilizar los datos técnicos, el equipo y las facilidades requeridos;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

8) No realizar o realizar inapropiadamente el mantenimiento, reparación, alteración o inspección requerida para una línea aérea operador aéreo;

9) Mantenimiento o alteración del fuselaje, grupo motor, hélices, instrumentos, radio o accesorios para los cuales el taller no está habilitado;

10) No permitir que el inspector del IDAC realice la inspección;

11) Representar falsamente la identidad de un producto.

f) En el ámbito de las escuelas de piloto:

1) Permitir que una aeronave de una escuela sea utilizada para el transporte ilegal de sustancias controladas;

2) Rehusarse a que se inspeccionen las instalaciones, equipos, personal, registros y licencias;

3) Realizar publicidad falsa.

g) Relacionadas al personal de mantenimiento de aviación general:

1) No utilizar o realizar inapropiadamente el mantenimiento;

2) Falla del mecánico en registrar las inspecciones;

3) Mantenimiento realizado por una persona sin licencia;

4) Aprobación inapropiada para el retorno al servicio;

5) Alterar o falsificar los datos de los registros de mantenimiento.

h) En operaciones de estudiantes:

1) Llevar pasajeros a bordo;

2) Realizar vuelo solo, sin el endoso requerido;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- 3) Operar en vuelos internacionales;
- 4) Usar la aeronave para negocio;
- 5) Realizar operaciones por paga o compensación.

i) Relativas a instructores en vuelo:

- 1) Endoso falso al registro de cualquier estudiante a piloto;
- 2) Realizar la instrucción en una aeronave para la cual no está habilitada.

j) Otras actuaciones:

- 1) Operar cuando una licencia de piloto no ha sido emitida;
- 2) Operar cuando la licencia de piloto ha sido suspendida;
- 3) Operar sin un certificado médico vigente cuando no califique medicamente, pero cuya solicitud ha sido deferida;
- 4) Operar con conocimiento de deficiencias de salud;
- 5) Operar por pago o compensación cuando no ha sido emitida una licencia comercial;
- 6) Operar cuando no se ha emitido un certificado de aeronavegabilidad válido;
- 7) Realizar el taxeo, despegue o aterrizaje sin la autorización, donde una torre de control esté operando;
- 8) No cumplir con las Directivas de Aeronavegabilidad;
- 9) No mantener la altitud mínima requerida sobre estructuras, personas o vehículos en áreas congestionadas;
- 10) No mantener la altitud mínima requerida sobre estructuras, personas o vehículos en áreas de escasa población;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

11) Realizar vuelos acrobáticos en vías aéreas, sobre áreas congestionadas, debajo de las altitudes mínimas, etc;

12) Incurrir en mal manejo o agotamiento del combustible;

13) Operar de manera que cause peligro de colisión.

k) Operaciones observando el estado del tiempo:

1) Incumplir los mínimos de visibilidad en espacio aéreo controlado;

2) Incumplir los mínimos de visibilidad fuera del espacio aéreo controlado;

3) Incumplir la distancia de las nubes requerida en el espacio aéreo controlado;

4) Incumplir la distancia de las nubes requerida fuera del espacio aéreo controlado;

5) Realizar operaciones VFR bajo 1000 pies del techo dentro del espacio aéreo Clase D;

6) Incumplir los mínimos de aterrizaje IFR;

7) Incumplir con los procedimientos de aproximación por instrumentos.

l) Operaciones descuidadas o temerarias (violaciones independientes):

1) Aterrizar o despegar desde las rampas u otra área inapropiada;

2) Colisión durante el taxeo;

3) Realizar operaciones temerarias.

m) Operaciones de aeronaves:

1) Transportar pasajeros estando bajo la influencia del alcohol o drogas.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

n) Relativas a actuaciones bajo influencia de drogas o alcohol:

- 1) Actuar o intentar actuar como un miembro de la tripulación bajo influencia de drogas o alcohol;
- 2) Consumir alcohol dentro de 8 horas antes de operar la aeronave;
- 3) Operar bajo la influencia del alcohol;
- 4) Operar mientras usa cualquier droga que afecte las facultades de los miembros de la tripulación de vuelo de cualquier manera que afecte la seguridad;
- 5) Operar con una concentración de alcohol de 0.4 o más;
- 6) Rehusarse a someterse a una prueba de alcohol.

p) Relativas a falsificaciones:

- 1) Falsificar o alterar datos en una solicitud de licencia o habilitación;
- 2) Realizar una declaración incorrecta en una solicitud de certificado médico;
- 3) Rehusarse a proporcionar la licencia de piloto, registros o libro de registro de vuelo.

q) Misceláneos:

- 1) Permitir la manipulación de controles por parte de individuos no certificados;
- 2) Transportar drogas ilegales;
- 3) Conducir operaciones sin el certificado de operación requerido;
- 4) Realizar una declaración incorrecta en una solicitud de certificado médico;
- 5) Rehusarse a mostrar su licencia de piloto, libro de registro de vuelo o registros.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

r) Relativas al certificado médico de personal aeronáutico:

1) Realizar una declaración falsa o fraudulenta en una solicitud de Certificado Médico o en una solicitud para una expedición espacial, bajo el reglamento correspondiente;

2) Realizar una anotación falsa en un registro que es llevado, hecho o utilizado para mostrar cumplimiento bajo el reglamento correspondiente;

3) Reproducir un certificado médico para fines fraudulentos bajo el reglamento correspondiente;

4) Alteración del certificado médico bajo el reglamento correspondiente;

5) Realizar una declaración fraudulenta en la solicitud del certificado médico bajo el reglamento correspondiente.

r) Relacionadas a operadores/propietarios con respecto a la matriculación de aeronaves:

1) Operar aeronaves no matriculadas;

2) Operar aeronaves sin un certificado de matrícula válido a bordo bajo el reglamento correspondiente;

3) Operar fuera de la República Dominicana con una copia de matrícula;

4) Utilizar una aeronave no matriculada para llevar a cabo o facilitar actividades con drogas prohibidas.

s) Relacionadas a pruebas de alcohol y drogas:

1) No implementar ni mantener una cobertura continua de un programa antidroga exigido por el IDAC;

2) No incluir a los empleados sensitivos de seguridad, en los programas mandatorios de alcohol y drogas del IDAC;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

3) Permitir que un empleado de un contratista realice funciones que no estén cubiertas bajo el programa mandatorio de prevención del mal uso de alcohol y drogas del IDAC;

4) No realizar la prueba de drogas antes de contratar a un individuo y/o no esperar recibir el resultado negativo de drogas antes de contratar o transferir a ese individuo funciones sensibles a la seguridad;

5) No llevar a cabo las pruebas aleatorias de alcohol drogas;

6) No realizar una prueba de alcohol o drogas a cada empleado que ha realizado una función sensible a la seguridad, si el desempeño del empleado ya sea que contribuyó a un accidente o no pudo ser completamente descontinuado, como un factor contribuyente al accidente;

7) No realizar la prueba de alcohol a un empleado dentro de las 8 horas después de ocurrir un accidente;

8) No realizar la prueba de alcohol y/o drogas a cada empleado que realiza funciones sensibles a la seguridad y de quien se sospecha razonablemente que utiliza una droga prohibida o está haciendo mal uso del alcohol;

9) No remover un empleado de funciones sensibles a la seguridad que está bajo la influencia o impedido por el alcohol;

10) No realizar una prueba de drogas antes de que un individuo sea retornado al servicio para realizar funciones sensibles a la seguridad después de que este individuo se rehusó a someterse a la prueba de drogas requerido o si este recibió un resultado positivo;

11) No recibir un resultado negativo de la prueba de drogas para el regreso al servicio;

12) No administrar una prueba de alcohol de regreso al servicio en un individuo con una conducta prohibida;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

13) No asegurarse de que el empleado ha recibido un resultado a la prueba de alcohol con una concentración de menos de 0.02% en una prueba de regreso al servicio;

14) No implementar un programa razonable de pruebas no anunciadas por cada individuo que ha sido contratado para realizar o regresar al servicio después de rehusarse a someterse a la prueba, recibiendo un resultado positivo de prueba de drogas o presentando una conducta prohibida derivada del uso del alcohol;

15) No administrar por lo menos 6 pruebas de seguimiento en los primeros 60 meses desde la fecha en que el individuo regresó a sus funciones;

16) No reexaminar a los empleados cubiertos que han presentado una prueba de alcohol con una concentración mayor de 0.02% y de menos de 0.04% cuando un empleador ha elegido permitir que el empleado realice sus funciones dentro de las 8 horas del uso del alcohol;

17) Permitir a un individuo con una concentración de alcohol de 0.02% o por encima de esto a regresar al servicio, a menos que hayan pasado 8 horas o que el individuo sea reexaminado y la prueba dé menos de 0.02%;

18) No permitir que un inspector del IDAC examine los registros;

19) Dar información sobre la prueba de alcohol y drogas sin la debida autorización;

20) No mantener los registros en un lugar seguro que tenga acceso controlado;

21) Dar información sobre los resultados de las pruebas de alcohol sin la debida autorización.

Relacionadas con el Médico Examinador Aeronáutico (por sus siglas en inglés AME):

1) Que el AME no revise, interprete y verifique los resultados positivos de las pruebas;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- 2) Que el AME no entreviste a un empleado o solicitante que ha dado un resultado positivo a una prueba de drogas;
- 3) Que el AME no transmita los resultados al empleador;
- 4) Que el AME no procese el requerimiento del empleado para el examinado con una muestra dividida;
- 5) Que el AME no mantenga los registros en confidencialidad y solo los dé a conocer de acuerdo con las provisiones de acuerdo al reglamento correspondiente;
- 6) Que el AME no mantenga los registros concernientes a los resultados de pruebas de drogas confirmados positivos por el laboratorio por el período de tiempo requerido;
- 7) Que el AME no investigue si el individuo es titular de un certificado médico emitido bajo el reglamento correspondiente o si requiere ser titular de dicho certificado para poder realizar los deberes para la posición para la cual el solicitante está aplicando;
- 8) Que el AME no verifique los primeros resultados de las pruebas hechas cuando se espera el resultado de otra muestra.

Evaluación y referimiento a un profesional en el área de abuso de sustancias (SAP):

- 1) Utilizar un individuo no calificado para realizar los servicios de SAP.

En el ámbito del Programa de Asistencia al Empleado:

- 1) No conducir un entrenamiento inicial y recurrente supervisado al empleado.

Relacionadas a prohibiciones de drogas y alcohol:

- 1) No remover a un individuo de funciones sensibles a la seguridad por uso de estas en el servicio, antes y uso después de un accidente, por rehusarse a someterse a una prueba de drogas que dio positiva y/o a una prueba de alcohol que tuvo resultados de 0.04 o más;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

2) Permitir que un empleado cubierto que utilizó alcohol dentro de las ocho horas de un accidente realice o continúe realizando funciones sensibles a la seguridad;

3) No realizar la notificación al médico aeronáutico que el titular de un certificado médico de acuerdo al reglamento correspondiente recibió un resultado positivo de droga y/o recibió un resultado de una prueba de alcohol con una concentración de alcohol de 0.04 o más;

4) Permitir al titular del certificado médico, de acuerdo al Reglamento Aeronáutico Dominicano, realizar deberes sensibles a la seguridad para un empleador después de una violación de uso del alcohol y/o un resultado positivo a la prueba de droga;

5) No realizar la notificación al IDAC que un titular de licencia de acuerdo al reglamento correspondiente se rehusó a someterse a las pruebas requeridas.

Relacionadas a un individuo no certificado:

1) Rehusarse a ser sometido una prueba de alcohol o drogas;

2) Obtener un resultado positivo de droga o resultado de la prueba de alcohol de 0.04 o por encima en cualquier prueba de alcohol y drogas;

3) Realizar funciones sensibles a la seguridad para un empleador después de recibir un resultado positivo verificado a las pruebas sin el apropiado seguimiento de los procedimientos de regreso al servicio;

4) Realizar funciones sensibles a la seguridad para un empleador mientras tiene una concentración de alcohol de 0.04 o más;

5) Realizar funciones sensibles a la seguridad para un empleador mientras utiliza drogas prohibidas o alcohol durante el servicio;

6) Realizar funciones sensibles a la seguridad para un empleador dentro de 8 horas, después de consumir cualquier bebida alcohólica;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

7) Realizar funciones sensibles a la seguridad para un empleador dentro de 4 horas, después de consumir cualquier bebida alcohólica;

8) Tener conocimiento real de un accidente que involucre una aeronave para la cual este ha realizado funciones sensibles a la seguridad en un tiempo cercano al accidente y que usó el alcohol dentro de 8 horas después del accidente.

Relacionadas a un individuo certificado:

1) Rehusarse el titular de la licencia emitida bajo el reglamento correspondiente, a someterse a una prueba de alcohol o drogas;

2) Un resultado positivo a las pruebas de drogas y un resultado a la prueba de alcohol de 0.04 o por encima del titular de la licencia emitida bajo el reglamento correspondiente en cualquier prueba de alcohol y drogas;

3) Que un individuo no informe al Médico Examinador Aeronáutico (AME, por sus siglas en inglés) que este es titular de un certificado médico emitido bajo el reglamento correspondiente o que se le requiera ser titular de dicho certificado para poder realizar los deberes de la posición para la cual está solicitando;

4) Realizar funciones sensibles a la seguridad para un empleador después de recibir un resultado positivo a una prueba sin el apropiado seguimiento a los procedimientos de regreso al servicio;

5) Realizar funciones sensibles a la seguridad para un empleador mientras tiene una concentración de alcohol de 0.04 o más;

6) Realizar funciones sensibles a la seguridad para un empleador mientras está utilizando drogas prohibidas o alcohol en el servicio;

7) Realizar funciones sensibles a la seguridad (instrucciones de vuelo, tripulante de cabina, controlador de tráfico aéreo) para un empleador mientras dentro de 8 horas después de haber consumido cualquier bebida alcohólica;

8) Tener conocimiento real de un accidente que involucra una aeronave para la cual este estuvo realizando funciones sensibles a la seguridad en un tiempo cercano al accidente y usa el alcohol dentro de 8 horas después del accidente.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

t) Sobre las prohibiciones de ruido:

1) Operar aeronaves sin cumplir con los Niveles de Ruido de la Etapa 3;

2) Operar una aeronave importada para proveer transporte aéreo en la República Dominicana sin cumplir con los niveles de ruido de la Etapa 3.

u) Relacionadas a operadores de aeronaves pequeñas pilotadas a distancia (DRON, RPAS o UAV, por sus siglas en inglés):

1) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia en una zona prohibida o restringida a menos que esa persona tenga permiso del Departamento de Operaciones de la Dirección de Normas de Vuelo del IDAC;

2) Cualquier registro o reporte fraudulento o intencionalmente falso que se requiera, que sea guardado o que se use para demostrar cumplimiento de cualquier requisito bajo el reglamento correspondiente;

3) Cualquier reproducción o alteración, con fines fraudulentos, de cualquier licencia o certificado, habilitación, autorización, registro o informe bajo el reglamento correspondiente;

4) Falsificación de la tarjeta de una aeronave pequeña pilotada a distancia;

5) Falsificación de la etiqueta de una aeronave pequeña pilotada a distancia;

6) No poseer una licencia o certificado que lo habilita como piloto a distancia con una habilitación en sistema de aeronave pequeña pilotada a distancia (RPAS pequeño);

7) Manipular los controles de vuelo de un sistema de aeronave pequeña pilotada a distancia sin una licencia o un certificado de piloto a distancia con una habilitación en RPA pequeña y cumpla con los requisitos del reglamento correspondiente;

8) Manipular los controles de vuelo de un sistema de aeronave pequeña pilotada a distancia sin la supervisión directa de un piloto al mando a distancia, el cual tenga la

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

habilidad de tomar inmediatamente el control directo del vuelo de la aeronave pequeña pilotada a distancia;

9) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia a menos que esté en condiciones de operación segura (antes de cada vuelo, el piloto al mando a distancia debe verificar la aeronave pequeña pilotada a distancia para determinar si está en condiciones de operación segura);

10) Operar un sistema de aeronave pequeña pilotada a distancia de manera descuidada o temeraria, de modo que ponga en peligro la vida o la propiedad de otro;

11) Dejar caer un objeto desde una aeronave pequeña pilotada a distancia de manera que pueda crear un peligro indebido para las personas o propiedades en superficie;

12) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia o que actúe como un piloto al mando o como un observador visual bajo influencia del alcohol o la droga;

13) Transportar mercancía peligrosa en una aeronave pequeña pilotada a distancia;

14) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia tan cerca de otra aeronave como para crear un peligro de colisión;

15) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia en las clases de espacios establecidos en la República Dominicana, sin autorización previa del Departamento de Operaciones de la Dirección de Normas de Vuelo y en coordinación con el Control de Tráfico Aéreo (ATC, por sus siglas en inglés);

16) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia de manera que interfiera con las operaciones y patrones de tráfico en cualquier aeródromo, dentro de un radio de 5 millas náuticas (9 kilómetros);

17) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia por encima de los 400 pies sobre el nivel del suelo (AGL), sin tener el permiso correspondiente;

18) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia dentro de un radio de 400 pies de una estructura, sin tener el permiso correspondiente;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

19) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia a más de 400 pies sobre la parte más alta de la estructura inmediata, sin tener el permiso correspondiente;

20) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia con un peso entre 0.55 lb (0.25 kg) y 55 lb (25kg), inclusive, sin contar con una cobertura para daños a terceros en la superficie;

21) Operar una aeronave pequeña pilotada a distancia cuyo peso es mayor de 0.55 lb (0.25Kg) y menor a 55 lb (25Kg), sin estar registrado en el Departamento de Registro Nacional de Aeronaves del IDAC.

v) Relacionadas al personal que presta servicio en la Dirección de Navegación Aérea [(CTA, por sus siglas en inglés de Área de Control); (FIC, por sus siglas en inglés de Centro de información de vuelos) (FIS, por sus siglas en inglés de Servicio de información de vuelos); (AIM, por sus siglas en inglés de Sistema de Gestión de Información) (CNS, por sus siglas en inglés de Comunicación, Navegación, Vigilancia) (CNS-ATM, por sus siglas en inglés de Gestión de Tránsito Aéreo) y (MET-AD, por sus siglas en inglés de Meteorología Aeronáutica)]:

1) Destruir, ocultar, alterar y/o modificar archivos, documentos, mensajes, fajas de progreso de vuelo, registros (grabaciones de las comunicaciones y grabaciones de vídeo) referidos a incidentes y/o accidentes de aviación;

2) Realizar funciones aeronáuticas bajo la influencia de alcohol y/o sustancias psicoactivas;

3) Realizar funciones aeronáuticas, bajo la influencia de fármacos indicados o no indicados o medicina tradicional, sin tener evidencia de que la entidad en la que el IDAC ha delegado la evaluación médica y el otorgamiento del aval médico, haya comprobado que estos no afecten la seguridad de las operaciones aéreas;

4) Realizar funciones aeronáuticas en estado fisiológico y de salud, que sea motivo de suspensión del aval médico, según la normatividad vigente, y que estas condiciones no sean comunicadas oficialmente a la entidad en la cual el IDAC ha delegado la evaluación médica y el otorgamiento del aval médico;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

5) Realizar funciones operacionales sin licencia o habilitación válida correspondiente;

6) No informar al IDAC, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, la ocurrencia de incidentes y/o accidentes de aviación que se susciten en su área de responsabilidad o aquellos que tengan conocimiento por razones de sus funciones;

7) No brindar las facilidades que correspondan a los Inspectores de la DVSO, para el ejercicio de sus funciones de inspección, supervisión y control;

8) Permitir la operación de tripulantes técnicos y/o de aeronaves que carezcan de permiso de vuelo, permiso de operación, certificados de aeronavegabilidad, estén paralizadas o con algún tipo de impedimento en las operaciones, dispuesto por el IDAC;

9) No informar al IDAC, durante su jornada de labor, sobre el ingreso al espacio aéreo nacional y/o el aterrizaje o salida de aeronaves que no cuenten con la debida autorización;

10) Interferir o hacer uso indebido de las instalaciones, equipos y sistemas de los servicios de navegación aérea;

11) Autorizar la realización de vuelos en el aeródromo a su cargo sin la presentación del correspondiente plan de vuelo;

12) Emitir avisos, modificar y/o reemplazar los NOTAM referidos a reserva temporal de espacio aéreo, sin autorización expresa requerida;

13) Retirarse de su puesto durante las horas de servicio establecidas para la dependencia, sin haber entregado aquel servicio a un reemplazo calificado que supla sus funciones;

14) Poner en peligro la seguridad de las aeronaves, aeródromos o instalaciones auxiliares de navegación, mediante acto u omisión que contravenga los anexos técnicos y/o regulaciones que rigen la prestación de los servicios de navegación aérea;

15) Exceder las horas máximas de trabajo diario o incumplir el período mínimo de descanso establecido en la reglamentación, sin autorización del IDAC.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

x) Relacionadas a operadores de aeródromos:

1) Operar sin un certificado o sin una autorización provisional actualizada de acuerdo a la Ley núm.491-06, el Reglamento Aeronáutico Dominicano, Circulares de Asesoramiento (AC, por sus siglas en inglés) y toda normativa relativa a la Certificación de Aeródromos, establecida por el Estado dominicano;

2) No cumplimiento de las condiciones de operación establecidas en el Certificado o en la Autorización provisional de operación expedido por el IDAC, de acuerdo con el reglamento correspondiente, y cualquier otra normativa aplicable;

3) No cumplimiento del procedimiento establecido para renovación, enmienda y traspaso del certificado de aeródromo y/o Certificado Provisional, de acuerdo al reglamento correspondiente;

4) Operaciones en violación a un certificado o sin una autorización provisional actualizada expedida de acuerdo al reglamento correspondiente;

5) Construir aeródromos o aeropuertos y/o modificar sus características, sin contar con la autorización previa del IDAC o apartándose de las especificaciones aprobadas para tal fin, sin perjuicio de la obligación de regularizar el trámite de autorización correspondiente;

6) No dar respuesta y soluciones viables a las No Conformidades encontradas en las inspecciones regulares y extraordinarias realizadas por el IDAC;

7) Incumplir el Manual de Aeródromo aprobado;

8) No incluir toda la información requerida en el Manual de Aeródromo conforme a lo establecido en el reglamento correspondiente;

9) No permitir que un inspector del IDAC tenga acceso al aeródromo y sus instalaciones con fines de inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipos del aeródromo, inspeccionar los documentos y registros del Operador del aeródromo y verificar el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS, por sus siglas en inglés) del aeródromo, así como también, no cooperar con la realización de la misma;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

10) Ejercer coacción o amenazar a un funcionario o inspector del IDAC en el ejercicio de sus funciones;

11) No realizar la vigilancia a las actividades de aprovisionamiento de combustible ejecutada por agentes de aprovisionamiento de combustible en el aeródromo;

12) No realizar autoinspecciones del aeródromo como es requerido en la normativa;

13) Retardar, obstaculizar o impedir, de manera injustificada, el aterrizaje o despegue de las aeronaves;

14) No establecer un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS, por sus siglas en inglés) para el aeródromo que esté estructurado conforme a lo establecido en la reglamentación;

15) No dar mantenimiento efectivo ni reparar adecuadamente las instalaciones del aeródromo de acuerdo con lo establecido en el Manual de Aeródromo aprobado por el IDAC;

16) No mantener ni reparar el pavimento de cada pista, calle de rodaje, plataforma de carga y área de estacionamiento;

17) No proveer ni mantener un área de seguridad en el aeródromo seguridad de extremo de pista (RESA) para todas las pistas aplicables en el aeródromo;

18) No proveer ni mantener un sistema de marcas y señales claras requerido para las operaciones de las aeronaves en plataformas, marcas de tipos de aeronaves, calles de rodajes y pistas conforme a lo establecido en la normativa;

19) No proveer ni mantener un sistema de luces para las operaciones aéreas cuando el aeródromo esté abierto durante las horas de oscuridad o durante condiciones bajo los mínimos VF;

20) No dar mantenimiento adecuado y procurar el reemplazo de equipos, cuando lo amerite, a los vehículos que prestan servicio a las aeronaves y pasajeros en

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

el área de movimiento incluyendo los equipos y vehículos del servicio de salvamento y extinción de incendios;

21) No proveer ni mantener la capacidad, el equipo y vehículos requeridos para dar el servicio de salvamento y extinción de incendios durante las operaciones, definidas por la categoría del aeródromo;

22) No responder una emergencia durante las operaciones aéreas o no demostrar cumplimiento con los requerimientos de respuesta a los llamados de emergencia;

23) No responder a una llamada de emergencia dentro del tiempo de respuesta requerido;

24) No desarrollar ni mantener un plan de emergencia;

25) No dar cumplimiento al procedimiento establecido para dar respuesta a emergencias contenidas en el Plan de Emergencia del Aeródromo, anexo al Manual de Aeródromo, aprobado por el IDAC;

26) No asegurarse de que haya disponible suficiente personal de salvamento y extinción de incendios durante todas las horas de operación del aeródromo;

27) No realizar el ensayo del plan de emergencia (simulacro) en períodos mayores de dos años;

28) No establecer ni mantener procedimientos para la protección de personas y propiedad privada en el aeródromo durante el manejo y almacenamiento de materiales peligrosos;

29) No proveer indicadores de tráfico y dirección del viento;

30) Violentar los límites de velocidad especificados para vehículos en el área de movimiento;

31) No asegurarse de que los obstáculos sean removidos, señalizados o iluminados.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

32) No prevenir la construcción de instalaciones que puedan inhabilitar la operación de una ayuda electrónica o visual a la navegación aérea y de una facilidad de Control de Tránsito Aéreo (CTA o ATC, por sus siglas en inglés) en el aeródromo;

33) Instalar torres de antena, parques eólicos, grúas elevadas o postes, sin la debida autorización del IDAC;

34) No cumplir con respetar el límite de la altura aprobada y las disposiciones establecidas en la certificación de aprobación de construcción de antenas, parques eólicos, grúas elevadas, postes y cualquier proyecto de edificación alta, emitida por el IDAC;

35) Violar las superficies de protección, zonas libres de obstáculos y áreas de servidumbre establecidas por el IDAC a favor de un aeródromo (de uso público);

36) No registrar e informar al IDAC sobre los impactos con fauna silvestre.

x.1) En materia de notificación de información al IDAC:

1) No prever la recolección y diseminación de información para la navegación aérea sobre las condiciones del aeródromo;

2) No restringir las operaciones aéreas a las porciones de seguridad del aeródromo;

3) No informar al IDAC, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, sobre cualquier incidente o accidente que ocurra en el desarrollo de sus operaciones, así como las limitaciones temporales o permanentes que afecten el uso del aeródromo;

4) No informar al IDAC, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, sobre cualquier acto de interferencia ilícita, que se produzca en su ámbito de responsabilidad, en el desarrollo de sus operaciones;

5) Proporcionar información falsa que ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo, las operaciones aeroportuarias o que obligue a cancelar o retrasar cualquier operación aeronáutica.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

y) Relacionadas a operadores de helipuertos:

- 1) Construir y operar un helipuerto sin la autorización del IDAC;
- 2) Construir o modificar un helipuerto no cumpliendo con las normativas establecidas por el IDAC en el reglamento correspondiente;
- 3) No proveer y mantener el nivel de protección de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios correspondiente a la categoría del helipuerto.

z) Otras actuaciones:

- 1) En el caso de los propietarios de un aeródromo privado, negar el acceso a este para actividades aéreas en casos de emergencia, y/o negarse a brindar cualquier información sobre las operaciones efectuadas, según sea solicitado por el IDAC;
- 2) Proporcionar información falsa que ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo, las operaciones aeroportuarias o que obligue a cancelar o retrasar cualquier operación aeronáutica;
- 3) Realizar operaciones en aeródromos o aeropuertos, sin contar con la autorización previa del IDAC;
- 4) En el caso de aeroclubes y/o escuelas, no ejercer una adecuada vigilancia sobre la aptitud de sus pilotos o tripulantes afiliados, sobre el mantenimiento y operaciones de las aeronaves o permitir que estos incumplan las normas que les atañen o ejecutar operaciones indebidas;
- 5) Ejercer coacción o amenazar a un funcionario o inspector del IDAC;
- 6) Dar u ofrecer dinero u otro beneficio a un funcionario o inspector del IDAC para que realice o se abstenga de realizar un acto que deba ejecutar en el desempeño de sus funciones o para que realice un acto que sea contrario a la ley o los reglamentos.

**SANCIONES PECUNIARIAS APLICABLES AL TRANSPORTE
AÉREO COMERCIAL**

Artículo 309.- (Modificado por la Ley 17-24). Constituyen infracciones leves, y serán sancionadas con multa administrativa no menor nueve (9) ni mayor doscientos (200) salarios mínimos del sector público, o suspensión de uno (1) a quince (15) días del permiso, certificado o licencia del infractor, los actos u omisiones siguientes, cometidos por o atribuibles a cualquier persona que conduce una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional:

a) Relacionadas a manuales y documentos requeridos por la ley o el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD):

- 1) No mantener actualizado un manual de política de mantenimiento;
- 2) No mantener o no proporcionar instrucciones adecuadas y procedimientos para la revisión y mantenimiento del manual de política de mantenimiento;
- 3) No distribuir el manual de política de mantenimiento al personal apropiado.

b) Relacionadas a Especificaciones de las Operaciones (EsOps):

- 1) No tener Especificaciones de Operaciones de mantenimiento disponibles para personal autorizado que lo requiere.

c) En el ámbito de registros e informes de mantenimiento exigidos durante el tiempo requerido:

- 1) No elaborar un resumen preciso de interrupción mecánica y ponerlo a disposición;
- 2) No elaborar informes de confiabilidad mecánica.

d) Relacionadas con la operación de aeronaves sin su certificado de aeronavegabilidad:

- 1) Operar, transitar o intentar transitar una aeronave sin el Certificado de Aeronavegabilidad abordo, pero emitido;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

2) Operar una aeronave con el certificado de aeronavegabilidad deteriorado en forma tal que no sea legible.

e) Relativas a operaciones:

1) No mantener un manual de operaciones actualizado;

2) No proporcionar instrucciones y procedimientos adecuados para la revisión y actualización del manual de operaciones;

3) No distribuir el manual de operaciones al personal apropiado;

4) No entrenar su personal sobre el contenido del manual de operaciones;

5) No operar o intentar operar una aeronave sin los documentos requeridos a bordo Relativas a Especificaciones de las operaciones (EsOps):

6) No tener disponible las especificaciones de operaciones para el personal que lo requiere.

f) Relacionadas al programa de entrenamiento, experiencia y/o chequeo requerido:

1) No mantener y poner a disposición los récords o registros de otros tripulantes no pilotos y personal aeronáutico de tierra;

2) No poner a disposición los récords de tripulantes que hayan cesado en el servicio;

3) No ingresar información en las hojas de trabajo;

4) No mantener los registros de los empleados;

5) No mantener registros en sentido general.

g) Operación de la aeronave sin su Certificado de Matrícula:

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

1) Operar una aeronave sin su certificado de matrícula abordo, pero válidamente emitido por el IDAC;

2) Operar una aeronave con certificado de matrícula deteriorado en tal forma que no sea legible.

h) Relacionadas al Certificado de Operación (AOC):

1) Realizar operaciones sin copia del AOC a bordo de la aeronave;

2) No tener visible el AOC en la base principal de operaciones del Operador Aéreo y en cada una de las estaciones si las tuviera;

3) Tener en franco deterioro y forma ilegible el AOC tanto en la aeronave, así como su base de operaciones.

Artículo 309-Bis.- (Agregado por la Ley 17-24). Constituyen infracciones moderadas, y serán sancionadas con multa administrativa no menor a doscientos (200) ni mayor a seiscientos (600) salarios mínimos del sector público, o suspensión de dieciséis (16) a ochenta y nueve (89) días del permiso, certificado o licencia del infractor, los actos u omisiones siguientes, cometidos por o atribuibles a cualquier persona que conduce una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional:

a) En el ámbito de mantenimiento:

a.1) Relativas a manuales y documentos requeridos por la ley o el Reglamento Aeronáutico Dominicano:

1) Usar o disponer de manuales de mantenimiento no actualizados;

2) Operar o intentar operar una aeronave sin los documentos requeridos a bordo.

Especificaciones de las Operaciones (EsOps).

1) Usar o disponer inadecuadamente de especificaciones de Operaciones de mantenimiento, vencidos o no actualizados.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

En el ámbito de las inspecciones:

- 1) Realizadas por personal no autorizado por parte del operador aéreo y/o de su personal directivo;
- 2) Realizadas para liberar de forma inapropiada una aeronave para servicio.

Relativas al mantenimiento realizado:

- 1) Realizar mantenimientos sin licencia de Técnico de Mantenimiento en los casos requeridos por el RAD;
- 2) Usar personal no autorizado en tareas de mantenimiento;
- 3) No cumplir con las Directivas de Aeronavegabilidad.

En materia de registros e informes de mantenimiento exigidos durante el tiempo requerido:

- 1) No poner a disposición informes de alteraciones o reparaciones mayores;
- 2) No ingresar el registro requerido en la bitácora de la aeronave.

Relacionadas a operaciones de aeronaves sin certificado de aeronavegabilidad:

- 1) Incurrir en cambio, anormalidad, dispositivo o pieza añadido o condición técnica que afecte el certificado de tipo, pero que no afecte la operación segura (real o potencial);
- 2) Operar, transitar o intentar transitar una aeronave sin el Certificado de Aeronavegabilidad emitido.

b) Relacionadas a operaciones:

b.1) Relativos a manuales y documentos requeridos por la ley y el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD):

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

1) Usar o disponer inadecuadamente de manuales de operaciones no actualizados.

Sobre las especificaciones de las operaciones (EsOps):

1) Operaciones que van en contra de las Especificaciones de Operaciones;

2) Usar o disponer de Especificaciones de Operaciones, vencidas o no actualizadas;

3) Usar Especificaciones de Operaciones sin firmas autorizadas.

En el ámbito de programa de entrenamiento, experiencia y/o chequeo requerido:

1) No tener o no mantener un programa de entrenamiento para el personal de operaciones;

2) No entrenar adecuadamente al personal de operaciones;

3) Usar instructores de tierra no autorizados en los entrenamientos requeridos;

4) Usar personal de pilotos sin el entrenamiento requerido;

5) Incurrir en falta de chequeo requerido al personal entrenado;

6) No mantener los registros de tiempo de vuelo, de servicio y de descanso de los tripulantes;

7) No poner a la disposición los registros del piloto;

8) No poner a la disposición los manifiestos de pasajeros cuando sea requerido;

9) No poner a disposición los registros de peso y balance de las operaciones de las aeronaves;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

10) No poner a disposición cualquier otro tipo de récord exigido;

11) No ingresar información en la bitácora del avión.

Relativas al Médico Examinador Aeronáutico (AME, por sus siglas en inglés):

1) No tener al servicio de la empresa un AME requerido por el IDAC.

SANCIONES PECUNIARIAS AL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículo 310.- (Modificado por la Ley 17-24). Constituyen infracciones graves y serán sancionadas con multa administrativa no menor a seiscientos (600) ni mayor a mil cien (1,100) salarios mínimos del sector público o suspensión de noventa (90) a trescientos sesenta y cinco (365) días del permiso, certificado o licencia del infractor o cancelación del permiso, certificado o licencia del infractor, los actos u omisiones siguientes, cometidos por o atribuibles a cualquier persona que conduce una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional:

a) Relacionadas al mantenimiento:

a.1) a.1) Relativas a Especificaciones de las Operaciones (EsOps):

1) Realizar operaciones que van en contra de las Especificaciones de Operaciones de mantenimiento;

2) Hacer uso de Especificaciones de Operaciones de mantenimiento sin firmas autorizadas;

3) Incurrir en falsedad en Especificaciones de Operaciones de mantenimiento;

4) Realizar operaciones comerciales en una aeronave que no esté registrada en las Especificaciones de las Operaciones de un Operador Aéreo.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

a.2) En materia de inspecciones:

- 1) Realizar inspecciones con faltas graves de inobservancia de detalles relevantes;
- 2) Realizar inspecciones inadecuadamente.

En el ámbito de mantenimiento realizado:

- 1) Exceder las limitaciones o privilegios de la Licencia de Técnico de Mantenimiento.

Relacionadas en operaciones de Aeronaves sin su Certificado de Aeronavegabilidad:

- 1) Incurrir en cambio, anomalía, dispositivo añadido o condición técnica que afecte el certificado tipo y que tenga un efecto adverso en la seguridad de la operación;
- 2) Operar una aeronave sin las inspecciones de mantenimiento y/o inspección que sustentan la vigencia del certificado de aeronavegabilidad;
- 3) Contar con un certificado de aeronavegabilidad falsificado.

b) Relacionadas a operaciones:

En el ámbito de las Especificaciones de las operaciones (EsOps):

- 1) Incurrir en falsedad en Especificaciones de Operaciones.

Relativas al programa de entrenamiento, experiencia y/o chequeo requerido:

- 1) Incurrir en falsedad en registros de entrenamientos del personal requerido;
- 2) Hacer uso de Instructores de vuelo no autorizados para los fines de hacer entrenamientos requeridos;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

3) Incurrir en falsedad en contratos de entrenamiento para el personal de operaciones;

4) Falsificar registros o reportes.

En materia de operación de la aeronave sin Certificado de Matrícula:

1) Operar la aeronave sin habersele emitido un certificado de matrícula;

2) Operar una aeronave matriculada en más de un país;

3) Tener un certificado de matrícula alterado o falsificado.

Relacionadas al Certificado de Operación (AOC):

1) Explotar servicios de transporte aéreo o comercial sin haber completado un proceso de certificación y haber obtenido un AOC;

2) Falsificar o alterar un AOC.

Atribuibles al AME:

1) No utilizar a un individuo calificado para realizar las funciones de aeronáutico.

Operación de la aeronave sin póliza de seguro vigente:

1) Operar una aeronave sin tener una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente.

Artículo 310.1.- (Agregado por la Ley 17-24). Constituyen infracciones moderadas, y serán sancionadas con multa administrativa no menor a doscientos (200) ni mayor a seiscientos (600) salarios mínimos del sector público, o suspensión de treinta (30) a ciento cincuenta (150) días del permiso, certificado o licencia del infractor, los actos u omisiones siguientes, cometidos por o atribuibles a cualquier persona que se ofrezca a transportar o acepte transportar, por vía aérea, mercancías peligrosas:

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

a) Relacionadas a operadores aéreos:

1) Incurrir en aceptación inapropiada de mercancía peligrosa para su transporte por aire (cantidad marcada, etiquetado, empacado y documento de envío);

2) No notificar al IDAC apropiadamente de un incidente o discrepancia en el envío de mercancías peligrosas;

3) No informar al piloto al mando del transporte de mercancías peligrosas;

4) Incurrir en otras violaciones al reglamento sobre el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y a las instrucciones técnicas de mercancías peligrosas.

Artículo 310.2.- (Agregado por la ley 17-24). Constituyen infracciones graves y serán sancionadas con multa administrativa no menor a seiscientos (600) ni mayor a mil cien (1,100) salarios mínimos del sector público o suspensión de ciento cincuenta y un (151) a trescientos sesenta y cinco (365) días del permiso, certificado o licencia del infractor o cancelación del permiso, certificado o licencia del infractor, los actos u omisiones siguientes, cometidos por o atribuibles a cualquier persona que se ofrezca a transportar o acepte transportar, por vía aérea, mercancías peligrosas:

a) Atribuibles a operadores aéreos de mercancías peligrosas o que utilizan o manejan mercancías peligrosas en su actividad:

1) No realizar la inspección de envío de mercancía peligrosa apropiadamente;

2) Almacenaje/aseguramiento inapropiado de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave;

3) No efectuar el entrenamiento en mercancías peligrosas, no mantener los registros de entrenamiento o no reunir los requerimientos mínimos para entrenamiento en mercancías peligrosas;

4) Utilizar personal no entrenado o mal entrenado en mercancías peligrosas, no mantener los registros de entrenamiento en mercancías;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

5) Violaciones que resultaron en muerte, daños graves o severos o destrucción sustancial de propiedad;

6) Envío declarado de mercancías peligrosas sin contar con el apropiado etiquetado, marcado, empaque, entrenamiento o que pueda contaminar el medioambiente;

7) Envío sin declarar dentro de las limitaciones de cantidades de mercancías peligrosas;

8) Envío sin declarar de mercancías peligrosas, mercancías peligrosas prohibidas o que exceda la limitación de cantidad en un avión de pasajeros;

9) Envío sin declarar de mercancías peligrosas o mercancías prohibidas o que exceda la limitación de cantidad para toda la aeronave;

10) Violación a los reglamentos sobre el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea e instrucciones técnicas de mercancías peligrosas;

11) Violación a los reglamentos sobre el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea e instrucciones técnicas con resultados de daños a personas o destrucción de la propiedad privada.

CONSIDERACIONES SOBRE SANCIONES PECUNIARIAS

Artículo 311.- (Modificado por la Ley 17-24). En caso de que una sanción pecuniaria impuesta no sea pagada en el plazo de treinta (30) días hábiles luego de la notificación de la misma al infractor, el IDAC podrá disponer la suspensión del certificado, permiso o licencia del infractor hasta tanto sea satisfecho dicho pago, sin perjuicio de las medidas y acciones que el IDAC se encuentra legalmente facultado a tomar para hacer efectivo el cobro de la sanción pecuniaria impuesta al infractor.

Artículo 312.- (Modificado por la Ley 17-24). En la imposición de una sanción administrativa, se tomará en cuenta la gravedad de la infracción, así como las circunstancias atenuantes o agravantes, si las hubiere.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- a) Se considerarán como circunstancias atenuantes las siguientes:
- 1) Presentarse voluntariamente ante la autoridad aeronáutica e informar sobre la falta;
 - 2) Haber reconocido la existencia de una infracción, en el curso del proceso;
 - 3) Haber colaborado con la investigación durante el curso del proceso en que el investigado esté involucrado;
 - 4) Haber resarcido, de forma voluntaria y por iniciativa, propia los daños que pudiere haber causado a los particulares o terceros;
 - 5) Que no existan antecedentes en la comisión de infracciones.
- b) Se considerarán como causas agravantes las siguientes:
- 1) Reincidencia;
 - 2) El carácter continuo de una falta;
 - 3) La afectación del servicio de transporte aéreo y operaciones comerciales;
 - 4) La afectación del interés público;
 - 5) La clandestinidad;
 - 6) La obtención de beneficios económicos por parte del infractor;
 - 7) La afectación a particulares y terceros;
 - 8) Obrar en coparticipación o con complicidad de otro;
 - 9) Tener tres (3) cartas de advertencia en menos de 24 meses;
 - 10) Generar situación de peligro con o sin consecuencias para la seguridad operacional o la seguridad de la aviación civil;

- 11) Aportar documentos falsos a la autoridad aeronáutica;
- 12) Cometer la falta con la intención de ejecutar u ocultar otra.”

AJUSTE POR INFLACIÓN

Artículo 313.- (Derogado por la Ley 17-24).

Artículo 314.- (Derogado por la Ley 17-24).

Artículo 315.- (Derogado por la Ley 17-24).

CONSIDERACIONES SOBRE CANCELACIÓN DE LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO

Artículo 316.- (Modificado por la Ley 17-24). Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 148, 308-Bis, 310 y 310.2 de la presente ley, el Director o Directora General, conforme a la presente ley, podrá cancelar la licencia del personal aeronáutico, cuando ocurra una o más de las siguientes situaciones:

- a) Haber sido condenado mediante sentencia por la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada, por homicidio o lesiones graves en el desempeño de sus funciones;
- b) Haber sido objeto con más de dos sanciones por infracciones graves a la navegación aérea en un período de 24 meses;
- c) Haber sido condenado a pena de detención o reclusión por tráfico ilícito de drogas;
- d) Haber sido condenado por delitos cometidos contra la seguridad del Estado o cualquier otra infracción grave;
- e) Usar la aeronave como medio para la comisión de un crimen;

f) Utilizar documentos falsos frente a la autoridad aeronáutica, con el fin de obtener un certificado o licencia.

SECCIÓN II

SANCIONES DE LOS HECHOS CONSIDERADOS CRÍMENES Y DELITOS

Artículo 317.- Las disposiciones contenidas en la presente sección son supletorias a las establecidas en el derecho penal dominicano.

VIOLACIÓN DE CERTIFICADOS, LICENCIAS O AUTORIZACIONES

Artículo 318.- Toda persona que, a sabiendas y con intención dolosa falsifica, altere o elabore cualquier certificado, licencia o autorización para ser utilizada conforme a esta ley; o usa o intenta usar dicho certificado, licencia o autorización de manera fraudulenta, así como la persona que con conocimiento de causa y de forma intencional exhibe, causa o haga que se exhiba en cualquier aeronave marcas falsas en cuanto a la nacionalidad o matrícula de la aeronave, será culpable del crimen de falsedad y será sancionado con las penas establecidas en el Código Penal Dominicano.

INTERFERENCIA ILÍCITA CONTRA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 319.- Toda persona que incurra de forma intencional en el delito de interferencia ilícita contra la navegación aérea, será sancionada a una pena de 2 a 5 años de reclusión.

VIOLACIONES A REPORTES Y ARCHIVOS

Artículo 320.- Todo operador, funcionario, agente, empleado o representante del mismo que, a sabiendas e intencionalmente, falte o se rehúse a hacer un reporte al Director o Directora General, según lo requerido en la presente ley; o si falta o se rehúsa a mantener o preservar las cuentas, los registros y los memorandos en la forma y de la manera prescrita o aprobada por éste; o si daña o altera cualquier reporte, cuenta, expediente o memorando; o presenta un reporte, cuenta, expediente o memorando falsos será pasible de ser considerado de negligencia en sus funciones.

NEGATIVA A TESTIFICAR O A PRODUCIR EXPEDIENTES

Artículo 321.- Toda persona que se niegue o se rehúse a elaborar informes o documentos, cuya tramitación este bajo su responsabilidad, incumpliendo a un requerimiento legal del Director o Directora General, puede serle suspendida o cancelada su licencia, certificado o permiso, sin perjuicio a lo establecido en los Artículos 148 y 306, Literales c) y d) de la presente ley.

INTERFERENCIA CON MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Artículo 322.- Cualquiera persona que esté a bordo de una aeronave dentro de la jurisdicción dominicana que, con sus actuaciones y existiendo la intención, interfiera en el desempeño de los deberes de los miembros de la tripulación, o disminuya la capacidad de los mismos para realizar sus deberes, podrá ser sancionado con la pena de hasta seis (6) meses de prisión y multa que no exceda de RD\$100,000.00 (cien mil pesos dominicanos).

REMOCIÓN DE PIEZAS DE AERONAVES INVOLUCRADAS EN ACCIDENTES

Artículo 323.- Toda persona que, intencionalmente y sin autorización, remueva, esconda o retenga cualquier parte de alguna aeronave accidentada o cualquier propiedad que haya estado a bordo de dicha aeronave al momento del accidente, será considerado un delito y serán sancionados con las penas establecidas en la ley que rige la materia.

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículo 324.- Las faltas consideradas graves en el Reglamento para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, pueden constituir delitos, siempre que exista la intención de provocar daño a la persona, aeronaves e instalaciones aeroportuarias y serán sancionadas con las penas que contemple la ley sobre la materia.

SECCIÓN III
JURISDICCIÓN PENAL

Artículo 325.- El proceso judicial de todo crimen o delito cometido en violación a la presente ley será conocido en los tribunales competentes de la República Dominicana, sin perjuicio de las demás sanciones establecidas en legislaciones y acuerdos internacionales que el país sea signatario.

Artículo 325-Bis.- (Agregado por la Ley 17-24). Mediante reglamento el presidente de la República podrá especificar o graduar las sanciones establecidas en esta ley, acorde con las infracciones, tomando como base las circunstancias y condiciones de la comisión de las mismas faltas.

CAPÍTULO XIX
DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 326.- Se concede un plazo de noventa (90) días, contados a partir de que entre en vigor la presente ley, a los operadores aéreos, operadores aéreos extranjeros, operadores de aeródromos, talleres aeronáuticos y escuelas, para que obtemperen a los requerimientos necesarios para cumplir con esta ley.

CAPÍTULO XX
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 327.- Las normas, métodos y prácticas internacionales sobre seguridad de la aviación civil contenidas en el Anexo (17) al Convenio de Chicago, serán de aplicación por la autoridad competente AVSEC designada por el Estado dominicano, para lo cual deberá coordinar con el Instituto de Aviación Civil como órgano del Estado responsable ante la OACI del cumplimiento de los Anexos al Convenio y con la JAC como órgano responsable de establecer la política superior de la aviación civil de la República Dominicana.

Artículo 328.- La presente ley deroga, específicamente la Ley Número 505 de Aeronáutica Civil del 10 de noviembre de 1969 y modifica en cuanto sea necesario cualquier otra ley, reglamento o disposición legal que le sean contrarias.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

DADA en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los dos (2) días del mes de noviembre del año dos mil seis (2006); años 163 de la Independencia y 144 de la Restauración.

DADA en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los veinte (20) días del mes de diciembre del año dos mil seis (2006); años 163° de la Independencia y 144° de la Restauración.

PROMULGO la presente Ley y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento. DADA en Santo Domingo de Guzmán, capital de la República Dominicana, a los veintidós (22) días del mes de diciembre del año dos mil seis (2006), años 163 de la Independencia y 144 de la Restauración.

II.- Ley No.8, Que Crea la Comisión Aeroportuaria

Considerando: Que los aeropuertos, aeródromos y pistas de aterrizaje civiles, con fines comerciales, establecidos en el país, desempeñan un papel vital en el desarrollo del turismo;

Considerando: Que los supra indicados lugares deben estar bajo el control de un organismo especializado con la autoridad necesaria para velar eficazmente por la administración, uso y mantenimiento de los mismos, de manera que cumplan adecuadamente sus funciones esenciales;

Considerando: Que por razones circunstanciales, ya desaparecidas, se confió la administración de todos los aeropuertos con fines comerciales, a la Corporación de Fomento Industrial, aunque dejando la operación de los mismos en cuanto a la técnica administrativa se refiere, bajo la responsabilidad de un organismo creado para esos fines denominado Comisión Administrativa Aeroportuaria;

Considerando: Que tal situación caracterizada por la ausencia de una clara delimitación de atribuciones, ha dificultado en la práctica una racional coordinación entre organismos y funcionarios, siendo fuente de obstáculos y entorpecimientos en la implementación de los planes y proyectos de desarrollo y modernización de nuestros aeropuertos;

Ha dado la siguiente Ley

Artículo 1. Para los fines, de la presente Ley, estarán comprendidos bajo la denominación de aeropuerto, los aeropuertos propiamente dichos, los aeródromos y pistas de aterrizaje civiles, que tengan fines comerciales, establecidos en la actualidad o que se establezcan en el futuro en el territorio de la República Dominicana.

Artículo 2. Todos los aeropuertos del país estarán bajo el control y la responsabilidad de un organismo especializado con personalidad jurídica y patrimonio propio denominado Comisión Aeroportuaria el cual velará por la administración, uso y mantenimiento de los mismos, a fin de que estos cumplan eficazmente sus funciones esenciales.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Artículo 3. La Comisión Aeroportuaria estará integrada por el Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones o su representante, quien la presidirá; Los Directores Generales de Aduanas, Migración y Aeronáutica Civil, el Director Nacional de Turismo e el Director del Departamento Aeroportuario, quien fungirá como Secretario, con voz pero sin voto y dos ciudadanos dominicanos que serán designados por el Poder Ejecutivo.

Artículo 4. La Comisión Aeroportuaria seleccionará el personal Técnico y Administrativo del Departamento Aeroportuario, cuya designación solicitará al Poder Ejecutivo.

Artículo 5. La Comisión Aeroportuaria estará adscrita a la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y a través del Departamento Aeroportuario que será su órgano permanente, tendrá a su cargo la operación, administración y funcionamiento de los aeropuertos comerciales.

Artículo 6. El Departamento Aeroportuario estará a cargo de un funcionario que se denominará Director, el cual será designado por el Poder Ejecutivo y tendrá como atribuciones principales cumplir y hacer cumplir 4as medidas adoptadas por la Comisión Aeroportuaria, desempeñará las funciones de Secretario de la misma, y tomará todas la medidas encaminadas a hacer cumplir las disposiciones de la presente Ley y de su Reglamento.

Artículo 7. Habrá un Administrador para cada aeropuerto, que será designado por el Poder Ejecutivo, previa recomendación de la Comisión Aeroportuaria. Cada Administrador estará bajo la supervisión del Director del Departamento Aeroportuario. El personal de los aeropuertos será designado por la Comisión Aeroportuaria previa recomendación del respectivo Administrador bajo cuyas órdenes directas vaya a estar el empleado de que se trate.

Párrafo I: Cada Administrador tendrá a su cargo la operación, Administración y funcionamiento del respectivo Aeropuerto sujeto a la supervisión y control de la Comisión Aeroportuaria.

Párrafo II: El Poder Ejecutivo queda facultado para designar con fines de seguridad, uno o más supervisores, los cuales no tendrán funciones Administrativas.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Artículo 8. La Comisión Aeroportuaria tendrá las siguientes atribuciones:

a) Negociar créditos y financiamientos tendientes al mantenimiento de los Aeropuertos, siempre que los mismos puedan ser pagados con los recursos generados por la operación del aeropuerto de que se trate y con la previa autorización del Poder Ejecutivo;

b) Suscribir acuerdos con organismos nacionales e internacionales, referentes a la operación de los aeropuertos relacionados con la función de administración de los mismos, con la previa autorización del Poder Ejecutivo y sujeto a los trámites legales correspondientes;

c) Otorgar concesiones, arrendar espacios de los aeropuertos y contratar servicios para el buen funcionamiento, mantenimiento y mejoramiento de los mismos, con la previa autorización del Poder Ejecutivo;

d) Realizar con la aprobación del Poder Ejecutivo, las gestiones que sean necesarias para la operación de los aeropuertos, tales como: Compra y Venta de equipos y maquinarias; construcción de las instalaciones que sean precisas, establecimientos de mejoras, ampliación de las áreas destinadas a servicios y facilidades de los aeropuertos que fueren menester y demás actividades inherentes a su función de administradora;

e) Fijar y regular tarifas para el uso de los servicios y facilidades proporcionados en los aeropuertos, bajo su administración con la aprobación del Poder Ejecutivo;

f) Dictar reglamentos sobre las siguientes materias: Establecimientos de límites para las áreas y el control del uso de los aeropuertos; sanciones administrativas a los que violen sus regulaciones; operación de las aeronaves cuando están estacionadas en las terminales de carga: y de pasajeros; y la forma más conveniente de operar los aeropuertos; todo ello sujeto a la aprobación del Poder Ejecutivo;

g) Solucionar los problemas que surjan en ocasión de sus funciones;

h) Conocer los informes que deberá rendirle el Director del Departamento Aeroportuario para los fines correspondientes;

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

i) Velar por la buena marcha y funcionamiento de los aeropuertos, del Departamento a su cargo y realizar cuantas operaciones lícitas sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 9. Los ingresos regulares provenientes de la operación de cada aeropuerto serán destinados por la Comisión Aeroportuaria a cubrir en primer lugar, los gastos administrativos, de mantenimiento, de ampliación y equipamiento de dichos aeropuertos. El superávit que produzca la administración de los mismos, deberá ser depositado en una cuenta especial destinada a financiar proyectos de ampliación, equipamiento y modernización de los aeropuertos comerciales, para la realización de los cuales, el Poder Ejecutivo impartirá su aprobación en cada caso. Mensualmente la Comisión Aeroportuaria suministrará un estado de los ingresos y egresos de cada aeropuerto a la Secretaría de Estado de Finanzas para los fines correspondientes.

Artículo 10. La Comisión Aeroportuaria someterá al Poder Ejecutivo, treinta días después de la publicación de la presente Ley, los reglamentos que a su juicio fueren necesarios para la mejor aplicación de la misma.

Artículo 11. La presente Ley no restringe las atribuciones acordadas por leyes especiales a la Dirección General de Aduanas y Puertos, a la Dirección General de Aeronáutica Civil, a la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y otras instituciones del Estado.

Artículo 12. La presente Ley deroga y sustituye la Ley No.419 del 24 de marzo de 1969 y cualquier otra disposición que le sea contraria.

Dada en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los diecisiete días del mes de noviembre del año mil novecientos setenta y ocho; años 150 de la Independencia y 160 de la Restauración.

III.- Reglamento No.225-07, Sobre Tasas Aeronáuticas y Aeroportuarias

Dispone a igualar las tasas aeronáuticas y aeroportuarias que actualmente pagan como agentes de retención las líneas aéreas comerciales regulares y no regulares (charters) por los pasajeros transportados en entrada y salida desde y hacia República Dominicana.

Considerando: Que es necesario actualizar y uniformar las tasas y derechos que actualmente se perciben por los servicios aeronáuticos y por los servicios aeroportuarios que se le ofrecen a los pasajeros transportados y a las líneas aéreas comerciales regulares y no regulares (charters) que operan desde y hacia la República Dominicana, de forma tal de que en lo adelante los mismos se cobren en igualdad de condiciones y sobre la base de un trato no discriminatorio.

Considerando: Que en los últimos años los turistas que nos visitan lo hacen indistintamente a través de vuelos no regulares o charters o vuelos regulares o de itinerario fijo, por lo que se hace necesario que todos Sean tratados equitativamente desde el punto de vista del pago de las tasas aeronáuticas y aeroportuarias, evitando así la imposición de tasas desiguales en función de la naturaleza del servicio aéreo que hayan seleccionado.

Considerando: Que en el mismo sentido se hace necesario actualizar y uniformar los derechos y tarifas que la autoridad aeronáutica cobra a las líneas aéreas comerciales por la asistencia a la navegación aérea en las aproximaciones y despegues, con la finalidad de que los vuelos regulares y los vuelos no regulares o charters paguen dichos derechos y tarifas, en igualdad de condiciones, con independencia de la naturaleza de sus servicios.

Considerando: Que es igualmente pertinente uniformar y actualizar los valores que se cobran por el conjunto de los servicios aeroportuarios que se prestan a los usuarios y a las líneas aéreas en general, con la finalidad de que estos continúen siendo un soporte importante para la seguridad aeroportuaria (Avsec), la seguridad operacional de la navegación aérea (Safety) y para el cumplimiento de las disposiciones previstas en el Literal A del Artículo 176 de la Ley de Aviación Civil No.491-06, del 22 de

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

diciembre de 2006, en cuanto respecta a las obligaciones de los aeródromos y aeropuertos internacionales (CFR).

Considerando: Que se hace imprescindible que el Estado dominicano cuente con los mecanismos de vigilancia aérea necesarios para contribuir a la mayor seguridad de nuestro espacio aéreo, la supervisión y control de vuelos ilegales y la prevención de actos ilícitos o de interferencia a la navegación aérea.

Considerando: Que el resultado de los reajustes señalados anteriormente se traducirán en una más adecuada distribución de los ingresos generados por el sector transporte aéreo, los servicios aeroportuarios y la actividad aeronáutica, lo cual permitirá optimizar los diversos servicios prestados y mantener las inversiones en programas y proyectos de desarrollo de obras de infraestructuras turísticas, aeronáuticas y aeroportuarias, así como la promoción de la imagen turística de la República Dominicana, todo en beneficio ultimo del publico viajero, las líneas aéreas, la seguridad del transporte aéreo, las actividades turísticas, la protección del espacio aéreo dominicano y los usuarios en sentido general.

Vista: La Ley 491-06 de Aviación Civil de fecha 22 de diciembre del año 2006.

Vista: Las disposiciones emanadas del Poder Ejecutivo relacionadas con el presente decreto.

Visto: El Convenio de Aviación Civil Internacional y sus anexos. En el ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

Decreto

Artículo 1.- A partir de la entrada en vigencia del presente Decreto, quedan igualadas las tasas aeronáuticas y las tasas aeroportuarias que actualmente pagan como agentes de retención las líneas aéreas comerciales regulares y no regulares (charters) por los pasajeros transportados en entrada y salida desde y hacia la República Dominicana, por el uso de los servicios aeronáuticos y de los servicios aeroportuarios, de forma tal de que, todas las líneas aéreas, sin distinción, paguen, respectivamente, con carácter uniforme y sobre la base de un trato no discriminatorio, la misma tasa aeronáutica que actualmente pagan los vuelos regulares de US\$12.50 (Doce Dólares de los Estados

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Unidos de América con Cincuenta Centavos) por cada pasajero transportado en entrada y salida.

Artículo 2.- Se establece un aumento de US\$1.25 (Un Dólar con Veinte y Cinco Centavos de los Estados Unidos de América) por los pasajeros transportados en entrada y salida desde y hacia la República Dominicana, con cargo a las líneas aéreas comerciales regulares y no regulares (charters) en su condición de agentes de retención, por lo cual, a partir de la entrada en vigencia del presente decreto, la tasa uniforme por servicios aeronáuticos y por servicios aeroportuarios a que se refiere el Artículo anterior, queda fijada, respectivamente, en US\$13.75 (Trece Dólares con Setenta y Cinco Centavos de los Estados Unidos de América) por cada pasajero transportado en entrada y salida.

Artículo 3.- La tasa aeronáutica uniforme prevista en el Artículo anterior de US\$13.75 (Trece Dólares con Setenta y Cinco Centavos de los Estados Unidos de América) continuara siendo cobrada y percibida por el Instituto Dominicano de Aviación Civil, de conformidad con las disposiciones de la Ley No. 491-06 del 22 de diciembre de 2006, y en lo adelante será proporcionalmente distribuida de la siguiente manera:

(A) US\$4.50 por cada pasajero transportado en entrada y salida al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC);

(B) US\$7.00 por cada pasajero transportado en entrada y salida a la Secretaria de Estado de Turismo;

(C) US\$0.50 por cada pasajero en entrada y salida al Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA);

(D) US\$0.75 por cada pasajero transportado en entrada y salida en favor de la Fuerza Aérea Dominicana (FAD) para cubrir la adquisición y financiamiento de aeronaves militares que contribuyan a la vigilancia y control del espacio aéreo dominicano y al fortalecimiento de la seguridad de las operaciones aéreas realizadas desde y hacia nuestro país, de acuerdo con las autorizaciones que para estos fines disponga el Poder Ejecutivo; y

(E) US\$1.00 por cada pasajero en entrada y salida a los aeropuertos concesionados y privados, monto que continuaran cobrando directamente los

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara **edgarbarnichta.do**

operadores aeroportuarios a las líneas aéreas para cumplir con las previsiones de los decretos Nos.374-00 del 8 de agosto del año 2000 y 1027-01 del 16 de octubre del año 2001, que destinan dichos fondos para compensar los gastos correspondientes a las entidades y servicios gubernamentales en las terminales aéreas.

Párrafo I: Los US\$7.00 por pasajeros transportados que le corresponde a la Secretaria de Estado de Turismo, a su vez, serán especializados conforme al siguiente criterio: US\$3.00 para ser destinados a la promoción de la imagen turística de la República Dominicana y US\$4.00 para ser destinados a los fondos del Comité Ejecutor de Infraestructuras de Zonas Turísticas (CEIZTUR).

Párrafo II: Las líneas aéreas comerciales pagaran las tasas aeronáuticas que corresponden al Estado dominicano en dólares de los Estados Unidos de América, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto No.442-06 del 3 de octubre de 2006, mediante cheques certificados o transferencias bancarias girados a nombre del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Artículo 4.- La tasa por servicios aeroportuarios por pasajeros transportados continuara siendo cobrada y percibida en dólares de los Estados Unidos de América por los aeropuertos concesionados y privados o sus empresas subconcesionarias, de conformidad con sus contratos con el Estado dominicano y las disposiciones vigentes emanadas del Poder Ejecutivo, y para los efectos de la aplicación del presente Decreto, que establece una tasa uniforme de US\$13.75 (Trece Dólares con Setenta y Cinco Centavos de los Estados Unidos de América) por los servicios aeronáuticos y US\$13.75 (Trece Dólares con Setenta y Cinco Centavos de los Estados Unidos de América) por los servicios aeroportuarios, respectivamente, los aeropuertos concesionados a través de Airsafe y los aeropuertos privados o sus empresas subconcesionarias, quedan autorizados asimismo a cobrar directamente en dólares a las líneas aéreas regulares y no regulares (charters), en su condición de agentes de retención, el reajuste resultante de la tasa aeroportuaria uniforme de US\$2.60 (Dos Dólares con Sesenta Centavos de los Estados Unidos de América) por cada pasajero transportado en entrada y salida.

Párrafo I: Del monto señalado anteriormente de US\$2.60 (Dos Dólares con Sesenta Centavos de los Estados Unidos de América) que corresponde a los aeropuertos concesionados y privados y/o sus empresas subconcesionarias, estos pagaran directamente al Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA) la cantidad de US\$0.50 (Cincuenta Centavos de Dólar de los Estados Unidos de

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

América) por cada pasajero transportado en entrada y salida, valores que serán destinados a su fortalecimiento institucional y al mejoramiento y optimización de sus infraestructuras físicas y de servicios, en coordinación con los operadores aeroportuarios; y pagaran directamente a la Fuerza Aérea Dominicana la cantidad de US\$0.25 (Veinte y Cinco Centavos de Dólar) por cada pasajero transportado en entrada y salida, para ser destinados a los mismos fines señalados en la letra (D) del Artículo 3 del presente Decreto.

Párrafo II: En atención a lo previsto en el Artículo Tercero del Decreto No. 1026-01 del 16 de octubre de 2001, la tasa aeroportuaria uniforme de US\$13.75 (Trece Dólares con Setenta y Cinco Centavos de los Estados Unidos de América) por servicios aeroportuarios a que se refiere el presente Artículo será desglosada por los aeropuertos concesionados y privados o sus empresas subconcesionarias de conformidad con sus respectivos contratos con el Estado dominicano y las disposiciones aplicables del Poder Ejecutivo, desglose que podrá ser asimismo certificado por el Presidente de la Junta de Aviación Civil .

Artículo 5.- El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) queda autorizado a igualar el cargo que actualmente cobra a las líneas aéreas comerciales por los servicios de asistencia a la navegación aérea por aproximaciones y despegues, de forma tal de que todas las líneas aéreas comerciales paguen, sin distinción y con carácter uniforme, los mismos valores que actualmente pagan los transportistas aéreos no regulares o charters por los servicios anteriormente señalados.

Párrafo: La Junta de Aviación Civil queda autorizada a establecer mediante Resolución la relación de valores que deberán pagar con carácter obligatorio todas las líneas aéreas comerciales por igual, en base al peso máximo de despegue de las aeronaves, tomando en cuenta los actuales montos que pagan por dichos servicios los transportistas aéreos no regulares o charters. Quedan exceptuadas de las disposiciones de este decreto las operaciones aéreas de la aviación general.

Artículo 6.- A partir de la entrada en vigencia del presente Decreto, todas las líneas aéreas comerciales regulares y no regulares (charters) que operan servicios de transporte aéreo desde y hacia la República Dominicana, deberán cumplir con carácter obligatorio y sin retardo alguno con el pago de todas las obligaciones económicas puestas a su cargo en virtud de este Decreto, a favor del Instituto Dominicano de Aviación Civil y de los aeropuertos concesionados y privados y sus empresas subconcesionarias, pudiendo la Junta de Aviación Civil tomar las medidas

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

complementarias que fueren necesarias para disponer las sanciones que consideren pertinentes en interés de asegurar el estricto cumplimiento y adecuada interpretación de las presentes disposiciones.

Artículo 7.- El presente Decreto entrara en vigencia el día 1ro. de junio del año 2007 y derogara cualquier otro decreto, disposición o norma que le sea contrario.

Artículo 8.- Envíese a al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), a la Secretaría de Estado de Turismo, la Junta de Aviación Civil (JAC), al Departamento Aeroportuario, a la Comisión Aeroportuaria, a la Fuerza Aérea Dominicana (FAD), al Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA), a los aeropuertos concesionados y privados y a la Asociación de Líneas Aéreas de la República Dominicana (ALA), para su cumplimiento y fines de lugar.

Dado en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los diecinueve (19) días del mes de abril del año dos mil siete (2007); años 164 de la Independencia y 144 de la Restauración.

IV.- Impuestos

A) Impuesto sobre la Renta.

1) Código Tributario.

Artículo 297. Tasa del Impuesto a las Personas Jurídicas. (Modificado por la Ley No.253-12, publicada el 13 de Noviembre del 2012). Las personas jurídicas domiciliadas en el país pagarán el veintinueve por ciento (29%) sobre su renta neta gravable.

A los efectos de la aplicación de la tasa prevista en este artículo, se consideran como personas jurídicas:

a) Las sociedades comerciales, accidentales o en participación y las empresas individuales de responsabilidad limitada.

b) Las empresas públicas por sus rentas de naturaleza comercial y las demás entidades contempladas en el artículo 299 de este título, por las rentas diferentes a aquellas declaradas exentas.

c) Las sucesiones indivisas.

d) Las sociedades de personas.

e) Las sociedades de hecho.

f) Las sociedades irregulares.

g) Cualquier otra forma de organización no prevista expresamente cuya característica sea la obtención de utilidades o beneficios, no declarada exenta expresamente de este impuesto.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Párrafo I. La tasa establecida en este artículo aplicará para todos los demás artículos que establecen tasas en el Título II del Código Tributario, a excepción de los artículos 296, 306, 306 bis, 308 y 309.

Párrafo II. A partir del ejercicio fiscal del año 2014 se reducirá la tasa prevista en la parte capital del presente artículo en la forma siguiente:

- i) Ejercicio fiscal 2014: 28%;
- ii) A partir del ejercicio fiscal 2015: 27%

Artículo 274. Rentas Obtenidas por Empresas de Transporte. Se presumirá que las rentas que obtengan las compañías de transporte extranjeras en operaciones efectuadas desde la República a otros países son de fuente dominicana y equivalentes al diez por ciento (10%) del monto bruto a que alcancen los fletes por pasajes y cargas. Las compañías nacionales de transporte serán objeto de esta presunción cuando no se pudiere determinar la renta neta obtenida. El Reglamento establecerá las disposiciones pertinentes para la aplicación de esta disposición.

Párrafo. Las rentas que obtengan las compañías nacionales de transporte serán consideradas como originadas en la República, cualesquiera que sean los puertos entre los cuales se efectúe el tráfico.

2) Reglamento 139-98, para el Impuesto sobre la Renta.

Artículo 5. Definición de Empresa de Transporte.

A los efectos del Artículo 274 del Código, se entenderá como empresa de transporte, aquella que opere el transporte de personas y/o cargas de cualquier naturaleza independientemente de que sea propietaria o no de la nave o vehículo.

Artículo 6. Renta de Empresas Extranjeras de Transporte. Renta Neta Presunta.

Las empresas extranjeras de transporte no estarán gravadas con el Impuesto sobre la Renta en la República Dominicana, por las rentas obtenidas de operaciones efectuadas desde el exterior al país. No obstante, de acuerdo con el Artículo 274 del Código, se presume que las rentas que obtengan en operaciones efectuadas desde la República Dominicana a otros países son de fuente dominicana y estarán gravadas con el

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara **edgarbarnichta.do**

Impuesto sobre la Renta en la República Dominicana, sobre una renta neta presunta, equivalente al diez por ciento (10%) del monto bruto a que alcancen los fletes por pasajes y cargas, cualquiera que sea el lugar donde o desde el cual se efectúe el pago.

Párrafo I. Las empresas estarán obligadas a llevar contabilidad fidedigna y organizada, contabilizando en cuentas independientes las sumas percibidas por pasajes o cargas desde la República Dominicana al exterior y las percibidas por este concepto desde el exterior a la República Dominicana.

Párrafo II. Cuando se trate de transporte destinados a puertos extranjeros que no tengan línea directa con República Dominicana, y deban ser transbordados en puerto extranjero y transportados desde allí por transportistas extranjeros, se considerará como puerto de destino, para los efectos de este Artículo, el puerto o lugar de transbordo. En este caso se registrará el flete por pasaje y carga percibido y lo que corresponda a cada armador que interviene en el transporte.

Párrafo III. Se considerará como importe bruto de los fletes por pasajes y carga, la suma total que las empresas de transporte perciban por la conducción de cargas y pasajeros, sin deducción por ningún concepto. El impuesto sobre servicio de transportación aérea al extranjero, establecido en el Artículo 382 del Código, no será considerado parte del importe bruto.

Párrafo IV. Las empresas nacionales de transporte deberán tributar sobre la renta neta obtenida, fundamentada en contabilidad fidedigna y organizada, de acuerdo con las normas generales; considerándose todas las rentas que obtengan como originadas en la República Dominicana. Sin embargo, si no se pudiere determinar esta renta neta, dichas empresas tributarán sobre la renta presunta establecida en el citado Artículo 274 del Código. En este caso, la Administración dejará constancia de las circunstancias que impiden determinar la renta real y efectiva, comprobará el monto bruto obtenido por fletes de pasajeros y carga, y calculará el diez por ciento (10%) de dichos montos brutos como renta imponible del ejercicio.

Artículo 7. Agentes o Representantes de Empresas Extranjeras de Transporte como Agente de Retención. Se instituye como agente de retención a las personas o entidades que funjan como agentes o representantes en el país de las compañías extranjeras de transporte y, en su defecto, a los consignatarios de las naves.

B) ITBIS.

1) Código Tributario.

Artículo 335. Establecimiento del Impuesto. (Modificado por la Ley No.147-00, del 27 de diciembre del 2000). Se establece un impuesto que grava:

La transferencia de bienes industrializados.

La importación de bienes industrializados.

La prestación y la locación de servicios.

Artículo 341. Tasa. (Texto Actualizado al 2034). Tasa 18%. Este impuesto se pagará con una tasa del 18% sobre la base imponible, según se establece en el artículo 339 del presente Código.

2) Reglamento 293-11, del ITBIS.

Artículo 3. Delimitación de los hechos Gravados.

3) La Prestación y Locación de Servicios. A estos fines se considerará como servicio, la realización de una actividad que no conlleve la producción o transferencia de un bien o producto tangible, cuando se reciba a cambio un pago en dinero o en especie, comisión, prima, tarifa, o cualquier otra forma de remuneración o sin contraprestación. Cuando la actividad la desempeñe una persona física en relación de dependencia con el beneficiario u otra persona, la misma no será considerada como servicio a los fines del Artículo 335 del Código Tributario. En consecuencia, sin que esta enumeración se considere limitativa, se encuentran gravados los servicios que se describen a continuación:

b) Servicios de transporte aéreo y marítimo: Los servicios de transportación aérea y marítima de personas y mercancías dentro de la República Dominicana, incluyendo mensajería, courier, tasas o tarifas portuarias y aeroportuarias, con exclusión del servicio postal; así como el servicio de transpone en altamar y costero dentro de la República Dominicana.

Párrafo I: Se consideran gravados con el impuesto los servicios de transportación aérea y marítima de personas desde la República Dominicana al extranjero y viceversa, cuando el pasaje haya sido adquirido en la República

Dominicana. Asimismo, estarán gravados con el impuesto los pasajes adquiridos en el exterior, cuando el punto de partida se encontrare en la República Dominicana.

Párrafo II: Se considerara gravado con este impuesto el cobro que hacen las naves o aeronaves por exceso de equipaje y cualquier otro servicio conexo al transpore aéreo y marítimo de personas. Sin embargo, no estará gravado con este impuesto el servicio de alimentación y bebidas ofrecido por naves y aeronaves en la transportación aérea y marítima internacional de personas.

C) Normas Generales de la DGII Sobre Aeroportuarias

1) Norma General No.1-98, Sobre las Compañías de Transporte Aéreo Extranjeras

Artículo 1.- Las líneas aéreas extranjeras establecidas en el país deben tener un número de Registro Nacional de Contribuyente (RNC) distinto al de su (s) representante (s), consignatario (s) o mandatario (s), sometiendo para obtenerlo una instancia dirigida a esta Dirección General con indicación de quién es el funcionario, presidente, gerente o administrador responsable de la misma y llenar el formulario 3267 de lugar con los documentos requeridos.

Artículo 2.- La línea aérea extranjera debe presentar su Declaración Jurada y efectuar sus pagos tanto de Renta como del Impuesto Selectivo al Consumo con un número de RNC independiente, al de su representante, consignatario o mandatario.

Artículo 3.- El representante legal, consignatario o mandatario responsable de la línea aérea debe presentar y pagar su Declaración Jurada del ISR en base al conjunto de sus ingresos, los obtenidos por su relación contractual con la línea aérea extranjera y los obtenidos por otras vías, de conformidad con los artículos 296 ó 297 del Código Tributario, según sea el caso.

Dada en la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los ocho (8) días del mes de enero del año Mil Novecientos Noventa y Ocho (1998).

2) Norma General No.09-1998 Sobre Declaraciones Juradas de la Contribución de Salida

Artículo 1. A partir del 1ro de enero del 1999, la declaración y pago de la contribución de salida aplicada a los pasajeros de vuelos regulares, deberá hacerse por la Línea Aérea correspondiente, a más tardar el día laborable siguiente a la salida del vuelo. Dicha declaración y pago se hará mediante el formulario que para tal fin disponga la Dirección General de Impuestos Internos.

Párrafo I: En el caso de la contribución de salida aplicada a pasajeros de vuelos origen y destino, denominados "charters", la declaración jurada y pago de la contribución de salida, deberá ser hecha mensualmente, dentro de los primeros 10 días del mes siguiente al que fueron realizados dichos vuelos.

Párrafo II: El pago de la contribución deberá ser efectuado por la Línea Aérea o su representante en la Colecturía o Administración Local de la jurisdicción en la que se cobre la contribución de salida, mediante cheque en dólares, certificado o de administración.

Artículo 2: Los comprobantes de pago de la contribución de salida deberán ser otorgados por la Línea Aérea, en los casos que sea requerido.

Artículo 3: El incumplimiento a las disposiciones de la presente norma, constituye una infracción, y por tanto pasible de la aplicación de sanciones, recargos e intereses moratorios, tal como lo establecen los artículos 27, 252 y 257 del Código Tributario.

Dada en Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los diez (10) días del mes de diciembre del año Mil Novecientos Noventa y Ocho (1998).

V.- Ley No.57-23

Que crea un Régimen de Incentivos Fiscales a la Aviación Civil Comercial Nacional e Internacional

Considerando primero: Que es un mandato de orden constitucional la promoción de planes para impulsar la competitividad, la integración y el desarrollo de los sectores productivos de la República Dominicana.

Considerando segundo: Que el comercio de servicios de transporte aéreo genera un impacto social y económico de trascendencia para la nación, al mismo tiempo que repercute en sectores claves de nuestra economía, tales como el turismo, el comercio, el sector agropecuario, además de facilitar la captación de inversión.

Considerando tercero: Que la Ley núm.1-12, de fecha 25 de enero de 2012, de Estrategia Nacional de Desarrollo, establece, en el Objetivo General 3.3, sobre competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social, dentro de las líneas de acción del Estado, está el implementar programas de promoción y desarrollo sostenible de la aviación civil dominicana, acorde con la dinámica de los mercados; debido a su aporte a la economía nacional a través de la afluencia de turistas, la generación de empleos, el ingreso de divisas, el aumento de la productividad y bienestar social en el país.

Considerando cuarto: Que el Estado debe apoyar y fomentar la aviación civil, debido a las particularidades y dificultades que enfrenta el transporte aéreo internacional en el ámbito tributario. En consecuencia, se requiere de una legislación que tome en consideración las características y naturaleza de las empresas de aviación civil, en tanto que son actores de la economía nacional e internacional.

Considerando quinto: Que es perentorio que dicha legislación sea implementada con acciones estratégicas que permitan lograr un alto grado de uniformidad entre las leyes y normas que formen parte del sector aviación, facilitando con esto los procesos de regulación y proporcionando una mejora pertinente en la navegación aérea.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Considerando sexto: Que la ubicación geográfica de la República Dominicana debe ser aprovechada para promover nuestro territorio como el más importante punto de interconexión de pasajeros y carga de toda la región, lo que coadyuvará al desarrollo de la economía nacional y creará un impulso a la inversión internacional.

Considerando séptimo: Que, de conformidad con el Decreto núm.453-18, del Poder Ejecutivo, de fecha 29 de diciembre de 2018, que declaró el 2019 como el "Año de la Innovación y la Competitividad", se insta a las instituciones públicas y privadas para que colaboren en aras de fomentar iniciativas y programas que amplíen y profundicen los procesos de modernización, innovación y competitividad de la economía dominicana; así mismo, se insta a profundizar alianzas entre los sectores público y privado para coadyuvar con la facilitación del comercio, simplificación de las regulaciones e internacionalización de las empresas y marcas dominicanas.

Considerando octavo: Que la precitada Ley núm.1-12, tiene entre sus objetivos convertir al país en un centro logístico regional, aprovechando sus ventajas de localización geográfica, así como expandir la cobertura, mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística, orientándolos a la integración del territorio, al apoyo del desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales.

Considerando noveno: Que la República Dominicana, de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago en el año 1944, ha asumido el objetivo de promover el desarrollo de la aviación civil internacional, en el contexto de las líneas directrices emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que contienen las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales en beneficio del sector.

Vista: La Constitución de la República Dominicana.

Vista: La Resolución núm.964, del 11 de agosto de 1945, que aprueba la Convención de Aviación Civil Internacional, el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional y el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional.

Vista: La Resolución núm. 2-95, del 20 de enero de 1995, que aprueba los acuerdos en que se incorporan los resultados de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales, suscritos el 15 de abril de 1994, en Marrakech, por las

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Partes Contratantes del GATT, la cual crea la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Vista: La Resolución núm.357-05, del 5 de agosto de 2005, que aprueba el Tratado de Libre Comercio suscrito entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de América.

Vista: La Resolución núm.453-08, del 27 de octubre de 2008, que aprueba el Acuerdo de Asociación Económica entre los Estados del CARIFORUM, por una parte, y la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por otra parte.

Vista: La Ley núm.11-92, del 16 de mayo de 1992, que aprueba el Código Tributario de la República Dominicana.

Vista: La Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, Ley de Aviación Civil de la República Dominicana.

Vista: La Ley núm. 1-12, del 25 de enero de 2012, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

Vista: La Ley núm.253-12, del 9 de noviembre de 2012, sobre el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible.

Vista: La Ley núm. 67-13, del 24 de abril de 2013, que introduce modificaciones a la Ley núm.491-06, de Aviación Civil de la República Dominicana.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY

CAPÍTULO I
DEL OBJETO, OBJETIVOS,
ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1.- Objeto. Esta ley tiene como objeto crear un régimen de incentivos fiscales a la aviación civil comercial en la República Dominicana.

Artículo 2.- Objetivos. Los objetivos de esta ley son los siguientes:

1) Fomentar y aumentar la competitividad de la industria aérea nacional a través de incentivos fiscales.

2) Promover el aumento de visitantes al territorio nacional vía aérea.

3) Establecer nuevas rutas internacionales desde y hacia mercados estratégicos de la República Dominicana, y

4) Fortalecer el posicionamiento de la República Dominicana como punto de conexión para el transporte, logística de pasajeros, el comercio y la inversión internacional.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación. Esta ley aplica a los operadores aéreos nacionales, así como extranjeros con establecimiento permanente en el país, que se dediquen a la explotación comercial de aeronaves civiles para el transporte internacional de pasajeros desde y hacia la República Dominicana.

Párrafo.- Quedan excluidas del ámbito de esta ley, las aeronaves del Estado, las aeronaves de uso personal o que no fuesen dedicadas al transporte aéreo internacional de pasajeros de forma regular.

Artículo 4.- Definiciones. Para los efectos de esta ley se entiende por:

1) **Aeronave civil:** Cualquier aeronave que no sea aeronave de Estado.

2) **Aviación civil:** La operación de cualquier aeronave #3 vil con el propósito de realizar operaciones de aviación general, de trabajos aéreos u operaciones de transporte aéreo comercial.

3) **Operador:** La persona, organización o empresa comprometida o que ofrece comprometerse con la operación de la aeronave en uso privado o comercial, de nacionales o de extranjeros, directa o indirectamente. Toda persona que cause o autorice la operación de la aeronave, ya sea con o sin el control, en calidad de propietario, arrendador o de otro modo, de la aeronave, se considerará comprometida en la operación de la aeronave dentro del significado de esta ley.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

4) **Operador aéreo:** Cualquier organización nacional, dedicada o comprometida en el transporte aéreo comercial interno o internacional, de manera directa o indirecta, o mediante arrendamiento o cualquier otro arreglo.

5) **Operación transporte aéreo comercial:** Una operación de aeronaves que envuelve el transporte de pasajeros, carga o correo con fines de remuneración.

6) **Rutas estratégicas:** Son rutas aéreas no operadas comercialmente u operadas a una capacidad no óptima, las que representan una oportunidad de incremento de pasajeros internacionales hacia los diferentes destinos de República Dominicana y que tienen sentido económico.

CAPÍTULO II
DE LOS INCENTIVOS FISCALES A LA AVIACIÓN
CIVIL COMERCIAL NACIONAL

Artículo 5.- Incentivos fiscales. Se establece en favor de las empresas operadoras de transporte aéreo comercial nacional o internacional, con operaciones en el territorio nacional, los incentivos fiscales siguientes:

1) Exención total de la retención del impuesto por concepto de pagos de rentas al exterior por arrendamiento de aeronaves o motores de aeronaves y los servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves, las partes del motor y otras piezas de aeronaves.

2) Retención de carácter única y definitiva de solo el cinco por ciento (5%) del impuesto por concepto de pagos al exterior por entrenamientos y capacitaciones al personal de tripulación, por parte de no residentes; uso y mantenimiento de programas informáticos y software relacionados a la operación de la aeronave y por el seguro de la aeronave.

3) Exención del pago del Impuesto sobre la Transferencia de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS) en la venta de vuelos completos por parte de empresas operadoras dominicanas a empresas en el exterior (fletamento), siempre y cuando se trate de vuelos originados en el extranjero con destino a República Dominicana.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

4) Exención del pago de Arancel y del ITBIS sobre la importación de naves y aeronaves de las subpartidas 8802.30.00 correspondiente a aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 2.000 kg, pero inferior o igual a 15.000 kg y la subpartida 8802.40.00 correspondiente a aviones y demás aeronaves, de peso en vacío superior a 15.000 kg;

5) Exención del pago del Impuesto sobre los Activos declarados en la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

Párrafo I.- Los beneficios detallados en este artículo no aplicarán para contratos de arrendamiento suscritos con entidades situadas en países considerados como jurisdicciones con regímenes fiscales preferentes, de baja o nula tributación o paraísos fiscales, según la Dirección General- de Impuestos Internos (DGII), en base a las disposiciones del artículo 281 de la Ley núm. 11-92 y sus modificaciones y del artículo 19 del Reglamento 78-14 sobre Precios de Transferencia.

Párrafo II.- Los contratos de arrendamiento suscritos con entidades en el exterior deberán ser registrados ante las instituciones competentes del país, incluyendo la Dirección General de Impuestos Internos.

Artículo 6.- Plazo. Se establece un plazo de 15 años para los incentivos fiscales dispuestos en el precedente artículo 5, dicho plazo comenzará a correr a partir de la promulgación de la presente ley.

Párrafo.- En el caso de la exención del impuesto sobre los activos, el período de disfrute será de máximo cinco ejercicios fiscales, contados a partir de la instalación y puesta en operación de la empresa.

CAPÍTULO III
DEL ÓRGANO RESPONSABLE Y SUS ATRIBUCIONES

Artículo 7.- Órgano responsable y sus atribuciones. La Junta de Aviación Civil (JAC), en adición a las atribuciones dadas por la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, Ley de Aviación Civil de la República Dominicana, tendrá las siguientes atribuciones:

1) Analizar y determinar las necesidades de desarrollo de nuevas rutas aéreas, e intensificar y profundizar las rutas existentes, conforme a la necesidad de la

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

competitividad del transporte aéreo comercial, que impacte el desarrollo del turismo y la economía dominicana.

2) Preparar y hacer público el procedimiento para la realización de la solicitud de los incentivos fiscales.

3) Recibir los expedientes y solicitudes de las empresas del sector, interesadas en acogerse a los incentivos fiscales establecidos en esta ley.

4) Evaluar los expedientes y solicitudes de las empresas interesadas en acogerse a los incentivos fiscales establecidos en esta ley, debiendo aplicar estudios de factibilidad y los criterios técnicos que resulten necesarios de acuerdo con las mejores prácticas en la materia.

5) Delimitar y acordar, con las empresas mediante un acuerdo, las rutas críticas a ser desarrolladas en los primeros cinco (5) años de la entrada en vigencia de esta ley, y

6) Recomendar al Poder Ejecutivo la aprobación del otorgamiento de los incentivos fiscales establecidos en esta ley.

CAPÍTULO IV
DEL PROCESO DE APROBACIÓN DE LOS INCENTIVOS

Artículo 8.- Solicitud. Toda empresa operadora nacional dedicada al transporte aéreo comercial nacional o internacional, que desee recibir los beneficios de los incentivos fiscales contenidos en esta ley, deberá realizar una solicitud dirigida a la Junta de Aviación Civil.

Artículo 9.- Contenido del plan de negocio. Las solicitudes realizadas por los interesados de otorgamiento de los incentivos fiscales dispuestos en esta ley, deberán estar acompañadas de un plan de negocio que contenga las siguientes informaciones:

- 1) Datos de los inversionistas.
- 2) Rutas objetivas en los primeros 5 a 10 años.
- 3) Modelo de negocio, renta, adquisición o mix (aeronave).

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

4) Tarifa objetivo.

5) Cantidad de aeronaves.

6) Proyección de pasajeros.

7) Enfoque competitivo.

8) Estados financieros proyectados (Estado de Resultados, Estado de Situación y Estado de Flujo de Efectivo) a precios de un año base, y sin incluir los impuestos en dichos flujos.

9) Especificar la fuente del capital, es decir, patrimonio propio financiamiento, indicando la institución bancaria, monto del préstamo, tiempo y tasas de interés, además de incluir la tabla de amortización del préstamo.

10) Cantidad de empleos que generarla de forma directa, detallando el costo salarial según área funcional y tiempo de empleo.

11) Indicadores de rentabilidad (Valor Actual Neto, Tasa Interna de Retorno, Plazo de Recuperación, Costo de Endeudamiento, Margen de Liquidez, entre otros), y especificar la tasa de descuento utilizada, y

12) Las demás informaciones que establezca la Junta de Aviación Civil (JAC) por resolución.

Párrafo.- La Junta de Aviación Civil (JAC) podrá aprobar, por resolución, el establecimiento de nuevos requisitos, así como la exigencia de documentación adicional.

Artículo 10.- Evaluación y estudio de documentación. La Junta de Aviación Civil (JAC), luego de evaluar los documentos y agotar los procesos de estudio de la solicitud, emitirá, dentro del plazo de treinta (30) días, una resolución en la que expondrá las motivaciones técnicas, económicas y de otra índole, en la cual fundamente su recomendación de aprobación o rechazo, en consonancia con la normativa vigente.

Artículo 11.- Contenido de la resolución. La resolución emitida por la Junta de Aviación Civil (JAC), resultante del proceso de evaluación y estudio de la solicitud de incentivos fiscales, deberá ser remitida al Ministerio de Hacienda, la que contendrá lo siguiente:

1) Las rutas estratégicas, previamente discutidas con las empresas solicitantes, que serán desarrolladas por dichas empresas, durante los primeros tres (3) años.

2) Las rutas críticas establecidas, las cuales la empresa se compromete a desarrollar durante los primeros tres (3) años, y

3) Las motivaciones técnicas, económicas y de otra índole, en relación con la decisión tomada.

Artículo 12.- No objeción. La Junta de Aviación Civil (JAC) deberá someter al Ministerio de Hacienda un estudio de factibilidad que permita a este último elaborar un análisis costo beneficio de los incentivos que se otorgarán, el que servirá de base para emitir su No Objeción o las observaciones que estime pertinentes, conforme lo establecido en el artículo 45 de la Ley núm.253-12, del 9 de noviembre de 2012, sobre el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible.

Artículo 13.- Aprobación. La Junta de Aviación Civil (JAC) deberá autorizar o rechazar las solicitudes de aplicación a los beneficios, mediante una resolución motivada que contenga las razones técnico-económica-financiera y la no objeción del Ministerio de Hacienda.

CAPÍTULO V

DE LAS RUTAS ESTRATÉGICAS

Artículo 14.- Determinación. La Junta de Aviación Civil (JAC) se apoyará en los equipos técnicos del Ministerio de Turismo para determinar las rutas estratégicas y su prioridad de implementación.

Artículo 15.- Informe técnico. La Junta de Aviación Civil (JAC) hará un informe técnico donde consten los siguientes puntos:

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

- 1) Rutas estratégicas para implementarse al año siguiente de la emisión del informe.
- 2) Desarrollo y evolución de las rutas estratégicas, y
- 3) Evaluación de cumplimiento de las líneas aéreas respecto al compromiso asumido.

CAPÍTULO VI
DEL RÉGIMEN DE CONSECUENCIAS

Artículo 16.- Incumplimiento de la presente ley. La Junta de Aviación Civil queda facultada a cancelar mediante resolución motivada la aprobación de beneficios en aplicación de esta ley en cualquiera de los casos siguientes:

- a) Cuando el beneficiario desvirtúe los objetivos establecidos en el artículo 2 de la presente ley.
- b) Cuando el beneficiario no haya estado o haya quedado excluido del ámbito de aplicación de la presente ley, de conformidad con su artículo 3.
- c) Cuando las informaciones proporcionadas por el beneficiario en virtud del artículo 9 de la presente ley no se correspondan con la realidad de sus operaciones.

Párrafo.- Lo anterior se dispone sin detrimento de otras sanciones que puedan aplicar en virtud de otras leyes.

CAPÍTULO VII
DE LAS DISPOSICIONES FINALES

Artículo 17.- Reglamento. El Poder Ejecutivo dictará el reglamento de aplicación de esta ley en un periodo no mayor a tres (3) meses, contados a partir de su entrada en vigencia.

Artículo 18.- Vigencia. Esta ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación y publicación, según lo establecido en la Constitución de la República y transcurridos los plazos fijados en el Código Civil de la República Dominicana.

Aviación Civil e Impuestos – Edgar Barnichta Geara
edgarbarnichta.do

Dada en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los ocho (8) días del mes de agosto del año dos mil veintitrés (2023); años 180 de la Independencia y 160 de la Restauración.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los veintiséis (26) días del mes de septiembre del año dos mil veintitrés (2023); años 180 de la Independencia y 161 de la Restauración.

PROMULGO la presente Ley y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial para su conocimiento y ejecución. **DADA** en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los seis (6) días del mes de octubre del año dos mil veintitrés (2023); año 180 de la Independencia y 161 de la Restauración.