

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 treinta (30) días del mes de abril del año dos mil veinticuatro (2024); años 180 de la Independencia y 161 de la Restauración.

Ricardo De Los Santos
Presidente

Melania Salvador Jiménez
Secretaria

Milciades Franjul Pimentel
Secretario

LUIS ABINADER
Presidente de la República Dominicana

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 128 de la Constitución de la República Dominicana.

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 dos (2) días del mes de junio del año dos mil veinticuatro (2024); año 181 de la Independencia y 161 de la Restauración.

LUIS ABINADER

Ley núm. 17-24 que introduce modificaciones a la Ley núm. 491-06, de Aviación Civil de la República Dominicana. G. O. No. 11151 del 6 de junio de 2024.

EL CONGRESO NACIONAL
En Nombre de la República

Ley núm. 17-24

Considerando primero: Que, de conformidad con las disposiciones de la Ley núm.491-06, de Aviación Civil en la República Dominicana, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), como ente público especializado y técnico, tiene entre sus funciones el control y la supervisión de la aviación civil en la República Dominicana, a fin de garantizar su desarrollo de manera segura y ordenada, de conformidad con las normas, métodos y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como Estado parte del Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago 1944;

Considerando segundo: Que, en los últimos años, lo relativo a la aviación civil y los avances de la tecnología han experimentado transformaciones sustanciales que ameritan la intervención del Estado para su regulación y eficiente supervisión, control y vigilancia, acorde con las normas internacionales sobre la materia y en beneficio del Estado dominicano;

Considerando tercero: Que para los fines del cumplimiento del control y vigilancia que debe ejercer el Estado, se hace necesaria la identificación de actuaciones, la concreción de infracciones y las correspondientes sanciones, acorde con las necesidades actuales, las actuaciones colectivas y en correspondencia con las normas internacionales, lo que potencializaría el papel regulador del Estado;

Considerando cuarto: Que existen ciertos aspectos de la Ley núm.491-06, de Aviación Civil de la República Dominicana, que, dado el tiempo transcurrido desde su entrada en vigencia y tomando en cuenta los cambios que han acontecido en el régimen legal de organización y funcionamiento de la Administración Pública, ameritan su adecuación a los fines de que pueda realizar sus funciones y atribuciones atendiendo a criterios de racionalidad, coherencia, planificación y debido proceso;

Considerando quinto: Que el Estado dominicano reconoce la necesidad y tiene el compromiso de mantener su legislación actualizada y a la par con las normas internacionales en materia de seguridad operacional, en especial en lo relativo al indicado Convenio de Chicago.

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 Ley núm.200-04, del 28 de julio de 2004, Ley General de Libre Acceso a la Información Pública.

Vista: La Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, Ley de Aviación Civil de la República Dominicana;

Vista: La Ley núm.188-11, del 16 de julio de 2011, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

Vista: La Ley núm.1-12, del 25 de enero de 2012, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

Vista: La Ley núm.247-12, del 9 de agosto de 2012, Ley Orgánica de la Administración Pública.

Vista: 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.

Vista: La Ley núm.139-13, del 13 de septiembre de 2013, Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana.

Vista: La Ley núm.57-23, del 6 de octubre de 2023, que crea un Régimen de Incentivos Fiscales a la Aviación Civil Comercial Nacional e Internacional.

Visto: El Decreto núm.376-16, del 27 de diciembre de 2016, que establece el Reglamento de Aplicación de la Ley No.188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

Visto: El Decreto núm.172-24, del 22 de marzo de 2024, que declara de alta prioridad nacional la actualización continua del marco legal y normativo que regula la aviación civil dominicana, para asegurar que el mismo se mantenga en consonancia con los estándares de seguridad operacional del transporte aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional. Instruye al Instituto Dominicano de Aviación Civil a liderar el proceso de revisión y actualización de la Ley núm.491-06, acorde a los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

CAPÍTULO I

DEL OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.- Objeto. Esta ley tiene por objeto actualizar al marco internacional vigente sobre la aviación civil, las actividades relativas al uso de drones en el espacio aéreo nacional, operadores aéreos, navegación aérea, meteorología aeronáutica, operadores de aeródromos, programas de entrenamiento o los instructores de vuelo, entre otros aspectos, mediante la modificación, adición y la derogación de varios artículos a la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación. Esta ley es de aplicación general y rige en todo el territorio nacional.

CAPÍTULO II

DE LAS MODIFICACIONES Y ADICIONES A LA LEY NÚM.491-06

Artículo 3.- Modificación artículo 1 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 1 de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

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

- a) **Abordaje aéreo:** La colisión entre dos o más aeronaves encontrándose en vuelo, a lo menos, una de ellas.
- b) **Accesorios:** Los instrumentos, equipos, aparatos, partes o piezas, que se utilizan o se tenga la intención de utilizar en la navegación y la comunicación, operación o control de aeronaves durante el vuelo (incluyendo paracaídas y equipos de comunicación, así como cualquier otro mecanismo o mecanismos instalados o adheridos a la aeronave durante el vuelo) y que no sean parte o partes de la aeronave, motores de la aeronave o hélices.
- c) **Accidente de aviación:** Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:
 - 1) Toda persona 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- 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.
- 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.
- 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.

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.”

Artículo 4.- Adición literales artículo 26 a la Ley núm. 491-06. Se agregan los literales w) y x), al artículo 26, de la Ley núm. 491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

- “w) 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) 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.”

Artículo 5.- Modificación artículo 39 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 39, de la Ley núm. 491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

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

- a) La promoción, el incentivo y el fomento de la seguridad en la aviación civil;

- 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.”

Artículo 6.- Modificación artículo 55 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 55, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

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

- a) El Director o Directora General deberá dictar previamente los reglamentos que rijan los procedimientos de aplicación y aprobación de las exenciones;
- b) El Director o Directora General deberá publicar cualquier exención tomada, dentro de cinco (5) días hábiles posteriores a su decisión; 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.”

Artículo 7.- Modificación artículo 74 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 74, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“Artículo 74.- 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.”

Artículo 8.- Modificación artículo 88 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 88, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“**Artículo 88.-** Podrán obtener matrícula provisional:

- a) Las aeronaves adquiridas mediante contrato de compraventa, con pacto de reserva de propiedad o sometido al cumplimiento de una condición contractual;
- b) Las aeronaves que sean objeto de contrato de arrendamiento con opción a compra, siempre que el vendedor o arrendador en este contrato lo autorice; 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 9.- Modificación artículo 93 de la Ley núm.491-06. Se modifica el literal f) del artículo 93, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“**Artículo 93.-** En el Registro Nacional de Aeronaves se inscribirán:

- a) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves registradas, con las especificaciones adecuadas para individualizarlas;
- b) Los títulos o instrumentos que constituyan, transfieran, reconozcan, modifiquen, extingan o afecten de alguna manera los derechos reales sobre una aeronave, y cualquier motor de aeronave, hélices, accesorios o piezas de repuesto que se intente utilizar en cualquier aeronave dominicana;
- c) Las decisiones judiciales que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan;
- d) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores de aeronaves;
- e) Los embargos, medidas preventivas o cautelares que pesen sobre las aeronaves;

- f) Los contratos de utilización de aeronaves, 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.”

Artículo 10.- Modificación artículos 106 y 107 de la Ley núm.491-06. Se modifican los artículos 106 y 107, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

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

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

Artículo 11.- Modificación artículo 111 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 111, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que para que diga:

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

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.”

Artículo 12.- Modificación artículos 114 y 115 de la Ley núm.491-06. Se modifican los artículos 114 y 115 de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“Artículo 114.- 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.- 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.

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.”

Artículo 13.- Modificación artículos 130 y 131 de la Ley núm.491-06. Se modifican los artículos 130 y 131 de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

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

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.”

“Artículo 131.- 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).

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.”

Artículo 14.- Modificación artículo 150 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 150, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“**Artículo 150.-** 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.”

Artículo 15.- Modificación artículo 207 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 207, de la Ley núm. 491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“**Artículo 207.-** 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.

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 16.- Modificación artículo 274 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 274, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“**Artículo 274.-** 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 17.- Modificación artículo 290 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 290, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“**Artículo 290.-** 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 18.- Adición de artículos a la Ley núm.491-06. Se agregan los artículos 290.1, 290.2, 290.3, 290.4, 290.5 y 290.6 a la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que digan:

“Artículo 290.1.- 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:

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.- 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.- 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.

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.- 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.- 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.- 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.”

Artículo 19.- Modificación artículo 304 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 304, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“Artículo 304.- 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.

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 20.- Modificación artículo 307 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 307 de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“Artículo 307.- 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 21.- Adición artículo 307-Bis a la Ley núm.491-06. Se agrega el artículo 307-Bis a la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, que dirá:

“Artículo 307-Bis.- 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, 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 abordó;
- 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;
- 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.

c) 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;
- 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;
- 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.
- 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 22.- Modificación artículo 308 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 308 de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“Artículo 308.- 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):

- 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.

a.2) 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.

a.3) 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.

a.4) 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.

a.5) 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.

a.6) 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.

a.7) 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;
- 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 calibrage 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;
- 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.

d.1) 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.

d.2) 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.

d.3) 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.

d.4) En aproximación de aterrizaje:

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

d.5) 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;
- 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.

d.6) 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.

d.7) Relativas a operaciones de los estudiantes:

- 1) Operación en un vuelo internacional.

d.8) Relativas a instructores de vuelo:

- 1) Excederse en las limitaciones del tiempo de vuelo.

d.9) 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.

d.10) 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.

d.11) 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.

d.12) 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.

d.13) Relativas a operaciones de pasajeros:

- 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.

d.14) 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.

d.15) 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

d.16) 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;
- 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;
- 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
- 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.

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;
- 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;
- 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.
- 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;
- 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.

q.2) 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.

q.3) 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.

q.4) 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;
- 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;
- 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 anticollisión encendida, visible por lo menos a 5 kilómetros. El piloto al mando a distancia debe reducir la intensidad de la iluminación anticollisión 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;

- 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)]:

- 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.

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;
- 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 señalizar 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 áreas 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.

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.”

Artículo 23.- Adición artículo 308-Bis a la Ley 491-06. Se agrega el artículo 308-Bis a la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, que dirá lo siguiente:

“**Artículo 308-Bis.-** 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 habérsele 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.

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) No 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.

d.1) Respecto a operaciones de estudiantes:

- 1) Operar con pasajeros a bordo;
- 2) Hacer uso comercial de una aeronave;
- 3) Operar por compensación o contratación.

d.2) 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.

d.3) 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.

d.4) 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.

d.5) Relativas a operaciones relacionadas con condiciones meteorológicas:

- 1) Operaciones VFR bajo mil pies del techo, dentro del espacio aéreo clase “D”.

d.6) 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

d.7) En relación con operaciones de pasajeros:

- 1) Realización de acrobacia o maniobra no autorizada con pasajeros a bordo.

d.8) 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.

d.9) 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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.

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.

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;
- 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;
- 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.

t.1) 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;
- 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.

t.2) 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.

t.3) En el ámbito del Programa de Asistencia al Empleado:

- 1) No conducir un entrenamiento inicial y recurrente supervisado al empleado.

t.4) 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;
- 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.

t.5) 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;
- 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.

t.6) 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.

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 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;
 - 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;
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;
- 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.

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;
- 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 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.
- 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.

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.”

Artículo 24.- Modificación artículo 309 de la Ley núm. 491-06. Se modifica el artículo 309 de la Ley núm. 491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“Artículo 309.- 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;
- 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

f) Relativas a Especificaciones de las operaciones (EsOps):

- 1) No tener disponible las especificaciones de operaciones para el personal que lo requiere.

g) 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.

h) Operación de la aeronave sin su Certificado de Matrícula:

- 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.

i) 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 25.- Adición artículo 309-Bis a la Ley núm.491-06. Se agrega el artículo 309-Bis a la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, que dirá lo siguiente:

“Artículo 309-Bis.- 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.

a.2) Especificaciones de las Operaciones (EsOps).

- 1) Usar o disponer inadecuadamente de especificaciones de Operaciones de mantenimiento, vencidos o no actualizados.

a.3) 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.

a.4) 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.

a.5) 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.

a.6) 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):

- 1) Usar o disponer inadecuadamente de manuales de operaciones no actualizados.

b.2) 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.

b.3) 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;
- 10) No poner a disposición cualquier otro tipo de récord exigido;
- 11) No ingresar información en la bitácora del avión.

b.4) 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.”

Artículo 26.- Modificación artículo 310 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 310 de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“**Artículo 310.-** 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) 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.

a.2) En materia de inspecciones:

- 1) Realizar inspecciones con faltas graves de inobservancia de detalles relevantes;
- 2) Realizar inspecciones inadecuadamente.

a.3) En el ámbito de mantenimiento realizado:

- 1) Exceder las limitaciones o privilegios de la Licencia de Técnico de Mantenimiento.

a.4) Relacionadas en operaciones de Aeronaves sin su Certificado de Aeronavegabilidad:

- 1) Incurrir en 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 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:

b.1) En el ámbito de las Especificaciones de las operaciones (EsOps):

- 1) Incurrir en falsedad en Especificaciones de Operaciones.

b.2) 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;
- 3) Incurrir en falsedad en contratos de entrenamiento para el personal de operaciones;
- 4) Falsificar registros o reportes.

b.3) En materia de operación de la aeronave sin Certificado de Matrícula:

- 1) Operar la aeronave sin habérsele emitido un certificado de matrícula;
- 2) Operar una aeronave matriculada en más de un país;
- 3) Tener un certificado de matrícula alterado o falsificado.

b.4) 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.

b.5) Atribuibles al AME:

- 1) No utilizar a un individuo calificado para realizar las funciones de aeronáutico.

b.6) Operación de la aeronave sin póliza de seguro vigente:

- 1) Operar una aeronave sin tener una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente.”

Artículo 27.- Adición artículos 310.1 y 310.2 a la Ley núm.491-06. Se agregan los artículos 310.1 y 310.2 a la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, que dirán lo siguiente:

“Artículo 310.1.- 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:

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.- 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;
- 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.”

Artículo 28.- Modificación artículos 311 y 312 de la Ley núm.491-06. Se modifican los artículos 311 y 312 de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que digan:

“**Artículo 311.-** 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.-** 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.

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.”

Artículo 29.- Modificación artículo 316 de la Ley núm.491-06. Se modifica el artículo 316 de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, para que diga:

“**Artículo 316.-** 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.”

Artículo 30.- Adición artículo 325-Bis a la Ley núm.491-06. Se agrega el artículo 325-Bis de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, que dirá lo siguiente:

“**Artículo 325-Bis.-** 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 III DE LAS DISPOSICIONES FINALES

Artículo 31.- Derogaciones. Quedan derogados los artículos 288, 306, 313, 314 y 315, así como el literal o), del artículo 214, de la Ley núm.491-06, del 22 de diciembre de 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana.

Artículo 32.- Entrada en vigencia. Esta ley entrará en vigencia después de su promulgación y publicación, según lo establecido en la Constitución de la República y una vez transcurridos los plazos fijados en el Código Civil de la República Dominicana.

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 treinta (30) días del mes de abril del año dos mil veinticuatro (2024); años 181 de la Independencia y 161 de la Restauración.

Ricardo De Los Santos
Presidente

Melania Salvador Jiménez
Secretaria

Milcíades Franjul Pimentel
Secretario

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 veintinueve (29) días del mes de mayo del año dos mil veinticuatro (2024); años 181 de la Independencia y 161 de la Restauración.

Alfredo Pacheco Osoria
Presidente

Franklin Ramírez de los Santos
Secretario *Ad Hoc*

Agustín Burgos Tejada
Secretario

LUIS ABINADER
Presidente de la República Dominicana

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 128 de la Constitución de la República.

PROMULGO la presente Ley y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADA en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los cinco (5) días del mes de junio del año dos mil veinticuatro (2024); años 181 de la Independencia y 161 de la Restauración.

LUIS ABINADER