

Exposición de Motivos de la Ley de Aeronáutica Civil

Los grandes acontecimientos de la historia y otros sucesos específicos ocurridos en la actividad aeronáutica, han provocado el estudio y aprobación de instrumentos reguladores que son o fueron aceptados por gran parte de la comunidad aeronáutica internacional. La Primera Guerra Mundial orientó los primeros pasos en 1919, con la firma en París del Convenio Internacional de Navegación Aérea, con la presencia de las distintas potencias y con motivo del Tratado de Versalles. El primero de noviembre de 1926, se firma el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea con la asistencia de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Santo Domingo, Ecuador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, El Salvador, Uruguay y Venezuela, siendo éste el mismo que el de París con algunas modificaciones, dirigidas principalmente a establecer la igualdad de voto, entre las partes contratantes, dando la libertad a los Estados para prohibir y autorizar la circulación aérea sobre su territorio.

Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial en el año de 1944, la ciudad de Chicago es testigo de uno de los acontecimientos mas grandes de la historia aeronáutica mundial, es la conferencia que lleva su nombre donde se dan cita países aliados invitados por los Estados Unidos de Norteamérica, para dar soluciones al desarrollo futuro de la Aviación Civil internacional, a fin de contribuir a la creación y mantenimiento de la amistad y el entendimiento entre las naciones y pueblos del mundo.

Otros sucesos específicos ocurridos en la actividad aeronáutica, originan el estudio y establecimiento de regulaciones internacionales de instituciones propias del derecho aeronáutico como son el de Ginebra de 1948, sobre el reconocimiento de derechos sobre aeronaves, el de Roma de 1952 sobre daños a terceros en superficie y que reemplaza al Convenio de Roma de 1933 que trata sobre el mismo tema, el Protocolo de la Haya de 1955 modificadorio del Convenio de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo internacional, el Convenio de Guadalajara de 1961 que versa sobre la responsabilidad del transportador aéreo no contractual, el Convenio de Tokio de 1963 sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de aeronaves, el Convenio de la Haya de 1970 sobre apoderamiento ilícito de aeronaves, el Protocolo de Guatemala de 1971, que modifica el Convenio de Varsovia de 1929, el Convenio de Montreal de 1971, sobre represión de actos ilícitos contra la seguridad de la Aviación Civil, los cuatro Protocolos de Montreal de 1975 sobre reformas al Convenio de Roma de 1952 sobre daños a terceros en la superficie. En Mayo de 1999, en Montreal se efectúa una nueva convención, convocada por la OACI, a fin de negociar un nuevo tratado para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional.

Los acontecimientos vividos el 11 de septiembre del 2001 en Estados Unidos, provocaron desequilibrios graves en la economía mundial, con consecuencias en el ámbito político, social y militar. El mal empleo del medio aéreo y en especial de la Aviación Civil, está provocando ajustes en los dispositivos de defensa con los que cuentan las naciones, dando mayor importancia al estudio del Poder Aéreo en consideración con la soberanía de los Estados y en procura de su sobrevivencia, ya que la amenaza se tiene ahora dentro de las fronteras y con medios propios.

El internacionalismo, tecnicismo y dinamismo características propias de la Aviación, producto de las necesidades y del medio donde se desarrolla, hacen necesario alcanzar mediante la regulación de sus actividades la mayor uniformidad posible de sus instrumentos jurídicos, derivados del día a día de una actividad tan importante para el desarrollo de cualquier Estado. Constituye una tarea ardua la unificación legislativa de los Estados, considerando el celo en lo que a materia de independencia y soberanía se refiere. Por ello, la nueva Ley de Aeronáutica Civil, se fundamenta en el Sistema Aeronáutico y en la dinámica que entraña, y por ende, con observancia de todos los elementos que componen su engranaje y su historia.

Venezuela, comprometida como está con la dinámica de la Aviación Civil, promulgó en el año 2001, en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.293, el Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil N° 1446, que sienta las bases generales para su regulación, partiendo del respeto y desarrollo de las premisas que establece la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Este instrumento perseguía la correcta aplicación de la legislación aeronáutica, integrando en su texto normas que permiten la armonización del derecho público y privado, nacional e internacional, en atención a los compromisos adquiridos con la comunidad aeronáutica internacional, según se mencionaba en su exposición de motivos, siendo insuficiente su espectro por los acontecimientos impredecibles acaecidos el 11 de septiembre del mismo año.

La nueva Ley de Aeronáutica Civil recoge el sentimiento histórico y social de los hechos que anteceden, y amplía su espectro en lo que al tema de aviación civil se refiere, el cual es asociado con aparatos pesados que circulan en el aire, es decir al medio aéreo que es la aeronave y expande su concepto al ámbito aeronáutico que involucra el concepto de aviación antes citado; el recurso humano especializado; el sistema educativo; la jurisdicción especial aeronáutica y demás actividades que permiten ordenar el sistema para que funcionen de manera segura, el cual se encuentra acoplado suficientemente para ser insertado en el engranaje del sistema productivo y de seguridad del Estado, motivo por el cual se cambia el nombre de Ley de Aviación Civil por Ley de Aeronáutica Civil.

Contiene VI Títulos, en 157 artículos, nueve disposiciones finales, cuatro transitorias y dos derogatorias.

El Título I, consagra el Bien Jurídico Tutelado de la nueva Ley de Aeronáutica Civil, entrañado en el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela.

Incluye también el régimen jurídico establecido para las aeronaves de Estado siempre y cuando le sean aplicables, deslindando la clasificación, y subsanando las deficiencias del Decreto Ley de Aviación Civil que estaba vigente, lo cual resulta una definitiva conquista.

En el entendido, que el tema relativo a la seguridad a la postre se ha traducido en la desventajosa e inconveniente categorización actual de la aviación civil de Venezuela, acusa íntima relación con lo establecido por los artículos 12, 37 y 38 del Convenio de Chicago, según los cuales los Estados se obligaron para lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas y procedimientos relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para lo cual quedaron igualmente obligados a incorporar en sus reglamentaciones internas las normas contenidas en los Anexos al Convenio o, en caso contrario, a registrar ante la OACI las diferencias que pudieran existir entre la reglamentación nacional y las normas internacionales, siendo uno de los aspectos más importantes de la ley al establecer mecanismos ágiles que permitan dar cabal y estricto cumplimiento a dichas disposiciones internacionales, mediante el reglamentarismo, característica fundamental del derecho aeronáutico.

Se consagra el Principio de la Validez Territorial (*Locut Regit Actum*), así como el Principio de la Seguridad de la Aviación Civil, considerando que los acontecimientos del 11 de septiembre transformaron a la Aviación Civil mundialmente. Para la nueva Ley de Aeronáutica Civil nadie puede atentar contra este Principio, alegando algún derecho que comprometa la seguridad de la aviación civil, en el entendido que mediante el ejercicio de un derecho, no se puede renunciar o relajar el orden jurídico de la seguridad de la aeronáutica civil de la República, por cuanto es de orden público.

Por otra parte, el legislador declara de utilidad pública la Aeronáutica Civil, apreciando el bien jurídico tutelado, como lo es, el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas al empleo de aeronaves donde la República ejerce su jurisdicción, y rige para las aeronaves de Estado, en cuanto le sean aplicables, proporciona a la República en general, o bien a uno o más estados o territorios, órganos y

entes cualesquiera sean sus usos o mejoras, el beneficio común, lo cual tiene su antecedente más cercano en Venezuela, desde 1.955.

Se establece el Principio de la Uniformidad de la legislación aeronáutica, con el fin de coadyuvar y promover el desarrollo de la aeronáutica civil de manera segura, ordenada y eficiente en la República. El mencionado Principio debe ser aplicado por el intérprete, usando criterios auténticos consagrados en la presente Ley, orientados a las normas y métodos recomendados por la OACI, a fin de promover el desarrollo de la aeronáutica en los términos que anteceden.

Constituye también un propósito y razón de la presente ley, el Principio de la Sustentabilidad del Medio Ambiente, por gozar de protección especial frente a los efectos que se puedan producir por el desarrollo de las actividades aeronáuticas. Es por ello, que la normativa que dicte la Autoridad Aeronáutica de protección y mantenimiento se orientará a la adecuación y al cumplimiento de la ley nacional, de las normas y métodos recomendados por organismos especializados, nacionales e internacionales en cuanto sean aplicables.

En este mismo sentido, se establece el Principio de las Garantías y demás Instrumentos Financieros, a fin de consagrar como requisito para el establecimiento y desarrollo de cualquier actividad aeronáutica que la empresa garantice con bienes de su propiedad ubicados dentro del territorio nacional u otros instrumentos financieros de carácter bancario o asegurador, el pago de sus obligaciones, inspirado en la protección de los trabajadores del sector aeronáutico, del cobro efectivo de las tasas, imposiciones tributarias, entre otras que se encuentran previstas en el régimen jurídico nacional.

Atendiendo al compromiso del objeto tutelado por la Ley de Aeronáutica Civil, se establece el Principio de la Corresponsabilidad en la Utilización o Prestación de los Servicios Aeronáuticos, en el entendido, de que toda persona natural o jurídica que utilice o preste servicios aeronáuticos conforme a la presente ley, tiene deberes y derechos, siendo corresponsables por ende en la eficiencia, calidad, puntualidad, responsabilidad, orden, disciplina, seguridad, respeto, transparencia y equidad, en el servicio de acuerdo a lo previsto en el ordenamiento jurídico, exaltándose el servicio cuando se preste a personas discapacitadas o necesidades especiales que son las de capacidad reducida, conforme lo establece el artículo 81 de la Carta Fundamental, el anexo 9 del Convenio de Chicago, entre otros instrumentos jurídicos que regulan la materia.

En el Título II, se establece el régimen legal de la administración de la aeronáutica civil, robusteciendo a la Autoridad Aeronáutica mediante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, ente de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente de la Hacienda Pública Nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa. Siendo de su exclusiva competencia regular y fiscalizar todas las actividades de la aeronáutica civil, así como expedir o convalidar certificados, permisos o licencias, crear los comité técnicos de coordinación que requiera la dinámica de la aviación y demás atribuciones que le sean conferidas por el ordenamiento jurídico, superando cualquier conflicto de competencias, o concurrencias de las mismas, y con adecuación a las exigencias internas e internacionales.

Por ser un compromiso del Estado Venezolano, se crea al Consejo Aeronáutico Nacional, como órgano consultivo y colegiado, facultado para asesorar, coordinar y recomendar a la administración pública la formulación de políticas aeronáuticas acordes con los lineamientos generales de la República, y por ende su funcionamiento, organización y atribuciones se regularán de acuerdo a lo establecido por el Ejecutivo Nacional.

Atendiendo a las necesidades y la dinámica de la aviación mundial, este nuevo instrumento crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Comité Nacional de Facilitación, sin menoscabo de la creación de otros comités técnicos interorgánicos, adscritos a la Autoridad Aeronáutica, encargados de coordinar las actividades en materia de seguridad entre los distintos órganos del Estado, que obliguen a los explotadores de aeropuertos, aeronaves y otros entes responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, y velar por el cumplimiento de la normativa técnica que regula la agilización de los procedimientos de entrada y salida en el territorio nacional, de aeronaves, pasajeros, carga y correo, con base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional establecidas en los anexos al Convenio de Chicago, respectivamente.

Contestes en la valía que representa la aviación civil para la República, el legislador ha entendido que para ello es menester establecer un sistema de vigilancia permanente de la seguridad operacional y protección de la Aviación Civil por parte la Autoridad Aeronáutica, sobre todas las actividades aeronáuticas mediante la función fiscalizadora, tendiente a asegurar que las mismas estén conforme con los estándares internacionales de seguridad. Para el ejercicio

de esa competencia, se establece que toda persona debe permitir el acceso inmediato a los inspectores aeronáuticos a los lugares donde se desarrollen estas actividades.

En cuanto a los recursos financieros para la administración de la Aeronáutica Civil, se determina que procederán de los ingresos que le correspondan por concepto de asignaciones presupuestarias ordinarias y extraordinarias; el cinco (5) % de los ingresos brutos obtenidos por la realización de eventos aéreos; el uno (1) % del monto del boleto de pasaje aéreo; las tasas que le correspondan; los derechos por servicios de vigilancia de la seguridad operacional, de navegación aérea, inspección, certificación y emisión de permisos, licencias y otros documentos; demás bienes y derechos que obtenga por cualquier título y los obtenidos de las sanciones administrativas, los cuales serán regulados, fijados, recaudados y gestionados por la Autoridad Aeronáutica, previo el establecimiento de la estructura de costos para cumplir con sus funciones, la cual será la base del cálculo para fijar las tasas y los derechos establecidos en ella, sin menoscabo del patrimonio del ente. Con ello, quedan superados los escollos en cuanto a los ingresos de la Autoridad Aeronáutica, sin trastocar los recursos de los estados, órganos y entes de la República, surgidos a raíz del conflicto de competencias y concurrencias que entraron en pugna con la anterior Ley.

Por ello conforme a lo dispuesto en el artículo 156 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, se atribuyen facultades constitucionales al Poder Público Nacional, como son la seguridad, la defensa y el desarrollo nacional; la legislación para garantizar la coordinación y armonización de las distintas potestades tributarias; para definir principios, parámetros y limitaciones, especialmente para tipos impositivos o alícuotas de los tributos estatales y municipales; las obras públicas de interés nacional; las políticas macroeconómicas, financieras y fiscales de la República; el régimen de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los aeropuertos y su infraestructura; y el manejo de la política de fronteras con una visión integral del país, que permita la presencia de la venezolanidad y el mantenimiento territorial y la soberanía en esos espacios. Por lo que en consecuencia, la nueva Ley de Aeronáutica Civil, reconoce lo establecido constitucionalmente en los artículos 164 y 165, relativos a la conservación, administración y aprovechamiento de los aeropuertos de uso comercial, en coordinación con el Ejecutivo Nacional; y las materias objeto de competencias concurrentes reguladas mediante esta ley nacional orientada por los principios de la interdependencia, coordinación, cooperación, corresponsabilidad y subsidiaridad, propulsando la descentralización de los estados.

En el entendido, que los procesos de actualización de los instrumentos normativos hacen necesario mantener intactas algunas instituciones que la experiencia y aplicación han demostrado idóneas y adecuadas, es por ello que el legislador apreció las leyes de Aviación Civil anteriores y acudió al derecho comparado, propiciando la uniformidad de la norma aeronáutica y adaptó a la realidad venezolana. Por ello este nuevo instrumento, procede a suprimir o modificar algunos supuestos legales previstos en el Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil, para adecuarlos al ordenamiento jurídico venezolano, los estándares internacionales, las políticas que desarrolla el Estado y las que generaban posibles conflictos de competencias entre los distintos órganos y entes de la administración pública, y se incorporan nuevas instituciones que son necesarias para el desarrollo de una Aviación ordenada, segura y eficiente, acorde con las tendencias mundiales y los compromisos adquiridos por la República.

El Título III, es de gran importancia en la ley ya que regula la actividad aeronáutica y se refiere a la existencia de instituciones que permiten la utilización óptima de los equipos de vuelo, dada la circunstancia de que van siendo más costosos y consecuentemente de difícil acceso para los empresarios de países en vías de desarrollo. Al respecto se hace referencia específica a las aeronaves, sus contratos de utilización tales como el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves entre otros aceptados por el derecho común, así como la posibilidad de que el Estado venezolano pueda asumir o transferir los derechos y obligaciones que corresponden al Estado de matrícula, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 83 Bis del Convenio de Chicago.

El comercio de aeronaves y su natural movilidad, requieren también de medidas legislativas relativas al reconocimiento de actos y contratos celebrados en el exterior, en donde tales aeronaves se constituyan como garantías de obligaciones financieras. En tales condiciones el registro de dichas obligaciones y su reconocimiento, hablan de facilitar en gran medida tanto la adquisición de equipos como su utilización con arreglo a los contratos antes mencionados. Por ello en el Capítulo I, se establece lo concerniente a la aeronaves, su concepto, clasificación, naturaleza jurídica, el Registro Aeronáutico Nacional es de carácter público, dependiente de la Autoridad Aeronáutica y se rige por los principios registrales de publicidad y seguridad jurídica, para lo cual se llevarán los libros necesarios donde se inscribirán los documentos y títulos relativos a la propiedad, gravámenes, actos, contratos de utilización de aeronaves y acuerdos similares, personal aeronáutico, infraestructura, concesiones o permisos y todo aquello que establezca la normativa aeronáutica que organiza y regula su funcionamiento. Los documentos requeridos por el Registrador Aeronáutico Nacional a las autoridades o personas competentes públicas o privadas, serán remitidos con carácter obligatorio.

Asimismo se regula en este Capítulo lo concerniente a la nacionalidad y matrícula; su cancelación; el reconocimiento de derechos sobre aeronaves; hipoteca de aeronaves; créditos privilegiados; inscripción del privilegio; medidas cautelares de aeronaves; pérdida y abandono de aeronave; del procedimiento de declaratoria de abandono; embargos de seguro; utilización de aeronaves con matrícula extranjera; la transferencia de funciones y obligaciones del Estado de matrícula; documentación de a bordo; certificado de aeronavegabilidad; así como la certificación de productos y partes, entre otros aspectos de relevante importancia.

El Capítulo II, versa sobre el personal aeronáutico, representado por todo el potencial humano al servicio del sistema aeronáutico, en vuelo o en tierra, que desarrollen actividades que estén directamente vinculadas al vuelo y mantenimiento de las aeronaves, a la atención de los pasajeros y carga, así como la seguridad aeronáutica. El personal aeronáutico deberá contar con las certificaciones y licencias, expedidas o validadas por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a las funciones y requisitos establecidos en la normativa técnica aeronáutica respectiva.

En materia de personal aeronáutico, la idea consiste en obtener el mayor grado posible de profesionalismo de parte de los titulares de las licencias, mediante el establecimiento de medidas rígidas en punto a la expedición de estas, todo ello dentro del criterio de extremar las medidas de seguridad operacional, y de dignificar al máximo las profesiones que requieren de licencias, mediante una clara determinación tanto de los derechos como de las obligaciones que recaen sobre dicho personal.

En resguardo del bien jurídico, como lo es la tutela de las actividades aeronáuticas a fin de garantizar la seguridad, se consagra la función de guardianes a los Inspectores Aeronáuticos, como potencial humano capaz de garantizar la seguridad de la aviación, quienes en el ejercicio de sus funciones podrán inclusive, por razones de estricta seguridad prohibir el despegue de una aeronave civil.

El Capítulo III, comprende la infraestructura aeronáutica; compendiada en el conjunto de instalaciones y servicios que hacen posible y facilitan la navegación aérea, siendo de gran importancia los aeródromos civiles y los aeropuertos, los cuales se han clasificado en la presente Ley, inspirado en la entraña de nuestra Carta Política, y con fundamento a la consideración a sus usos, propietarios, facilidades, servicios, importancia, destinación, interés público, ubicación, intensidad de movimiento y demás características que permitan diferenciarlos. En consecuencia, la conservación, administración y aprovechamiento la harán los estados en coordinación con el Ejecutivo Nacional, en base al principio de la descentralización previsto en el ordinal 10 del artículo 164 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

En cuanto a las aeronaves de Estado, las que se encuentren en funciones de búsqueda, asistencia, salvamento y en emergencia, podrán aterrizar y despegar en los aeródromos privados o de superficies que no sean aeródromos de acuerdo a lo que establecido en las normas técnicas.

En todo aeródromo de uso público o aeropuerto prestarán el servicio de salvamento y extinción de incendio a través de los bomberos aeronáuticos adscritos al mismo. En este sentido, el legislador ha considerado el valioso aporte a la aviación civil, que hacen, los bomberos aeronáuticos militares que prestan sus servicios, siendo dependientes de su componente respectivo, respondiendo a criterios de seguridad jurídica para los cuerpos bomberiles que por mérito merecen, y comprendiendo que es un servicio vinculado a los aeródromos y aeropuertos, a los cuales le debe corresponder los recursos provenientes del mismo, con ello se reconoce un justo derecho, tendiente a la reinversión para su optimización.

En concordancia con la preservación de la seguridad de la aviación civil, la Ley prevé, la denominada superficie de despeje de obstáculo, donde la Autoridad Aeronáutica en coordinación con los explotadores de aeródromos y aeropuertos, la determinará, así como las alturas máximas de las construcciones, estructuras, instalaciones, plantaciones, rellenos sanitarios o cualquier otra que por su naturaleza represente un riesgo potencial para las operaciones aéreas, que se ubiquen bajo tales superficies, las cuales no se pueden iniciar sin el permiso previo de dicha autoridad. Acorde con la dinámica de la aviación civil, se establece, que el explotador aeroportuario exigirá al infractor la remoción del obstáculo. En caso de incumplimiento lo removerá inmediatamente a costas del infractor sin derecho a reembolso.

En atención a la seguridad de la aviación, constituye, una obligación la señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea y los gastos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

En relación a la optimización de la infraestructura aeroportuaria, el Ministerio de Infraestructura, conjuntamente con el Ministerio de Planificación y Desarrollo, en coordinación con los demás órganos y entes competentes de la administración pública, oída la opinión del Consejo Aeronáutico Nacional, elaborará el plan maestro a nivel nacional, a los fines de que dicho instrumento permita un desarrollo armónico y coherente con los planes de desarrollo nacional, regional y local, en especial el de Aviación Civil.

Por otra parte, el Ejecutivo Nacional dictará el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad

y eficacia de los vuelos, sin menoscabo de la competencia de la Autoridad Aeronáutica, donde cada explotador de aeródromo, aeropuerto y de aeronaves desarrollará un programa de seguridad.

El Capítulo IV, establece el régimen de la libertad de la navegación aérea, el cual constituye un principio general para las aeronaves civiles venezolanas en la República Bolivariana de Venezuela, establecido en consonancia con el Principio del libre tránsito en su territorio, y por ende no es de interpretación restrictiva, salvo las disposiciones legales. Se establecen las denominadas zonas prohibidas, restringidas y peligrosas al vuelo, correspondiendo al Ejecutivo Nacional fijarlas, dada su carácter estratégico y de seguridad, así como aquellas que son de significado riesgo por condiciones geográficas o de naturaleza ambiental, que ameritan ser conocidas por los operadores a fin de garantizar que el conjunto de las actividades aéreas que tutela la presente ley, se desplieguen manera segura para la aviación nacional, respondiendo categóricamente a la exigencia internacional establecida en los estándares de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En este mismo sentido, para el resguardo de la navegación aérea, se consagra lo concerniente a las entradas y salidas del territorio nacional, y un régimen especial para las aeronaves de Estado extranjeras, que consiste en un permiso otorgado por el Ejecutivo Nacional, a fin de garantizar el uso eficiente y seguro del espacio aéreo y de su infraestructura, en el entendido que toda aeronave que dentro del espacio aéreo de la República viole o menoscabe las normas establecidas para la circulación aérea con propósito distintos a los autorizados, será obligada a aterrizar por los servicios de tránsito aéreo y la Fuerza Armada Nacional como corresponsables constitucionalmente en la República, a fin de prevenir categóricamente hechos pasmosos que ponen en riesgo la seguridad de la circulación aérea, así como la seguridad y defensa de la nación.

Se establece, la prohibición de lanzar cosas y sustancias desde aeronaves u otros objetos que circulen por el espacio aéreo, a fin de preservar la seguridad de las actividades de la navegación aérea, el medio ambiental, bienes y personas en la superficie.

En relación a los servicios de navegación aérea tienen carácter de servicio público esencial, correspondiéndole su prestación al Poder Público Nacional, de conformidad al artículo 156 de la Constitución Nacional, y por tanto lo ejercerá directamente o mediante el otorgamiento de concesiones o permisos a organismos especializados, públicos o privados, en el entendido que el personal técnico aeronáutico adscrito a estos organismos presta un servicio de seguridad de Estado, debido a la importancia que estos tienen como servicio público esencial y para la

activación de los sistemas de defensa cuando se ve comprometida la seguridad de la República por el ingreso ilegal de aeronaves al espacio aéreo venezolano. Los servicios de navegación aérea comprenden los servicios aeronáuticos de tránsito aéreo, meteorología, telecomunicaciones, información aeronáutica, ayudas a la navegación, búsqueda, asistencia y salvamento y aquellos que garanticen la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea. La organización, funcionamiento, atribuciones y responsabilidades se regirá de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica. El uso de los servicios de navegación aérea es obligatorio para todas las aeronaves que operen en el territorio de la República y demás espacios asignados conforme al ordenamiento jurídico.

El Capítulo V consagra el servicio de transporte aéreo comercial, el cual es carácter público y comprende la serie de actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea a pasajeros, carga o correo, de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro.

Se clasifica al servicio público de transporte aéreo comercial, en consideración a la periodicidad de sus operaciones, al ámbito territorial donde se realiza, al uso y demás características que permitan diferenciarlos, lo cual se desarrollará en la normativa técnica que dicte la Autoridad Aeronáutica, a fin de que nuestra legislación sea coherente con la dinámica de la aviación.

En protección de los usuarios, la eficiencia del sistema de transporte aéreo y en atención a los Principios de Corresponsabilidad y Progresividad previstos en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, como fundamento de la obligación del Estado de asegurar condiciones que permitan avanzar gradual y constantemente hacia la plena realización de los derechos fundamentales, se establece que los transportistas aéreos y la Autoridad Aeronáutica fijarán las tarifas de sus servicios, en términos que permitan la prestación en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia de acuerdo a la categoría del servicio, debiendo asegurarse que estas sean divulgadas para el conocimiento de los usuarios, así como sus condiciones si las hubiere sin perjuicio de las competencias que tienen asignados otros órganos de la administración pública, para la protección al usuario y a la libre competencia.

Tomando en cuenta a la infancia y a las personas de la tercera edad, la nueva ley establece para el servicio de transporte aéreo doméstico, que los pasajeros menores de dos (2) años no pagarán el valor del pasaje; de tres (3) a doce (12) años, los estudiantes y los mayores de los sesenta (60) años de edad gozarán del descuento especial previsto en las condiciones generales de contratación de los servicios de transporte aéreo establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Por otra parte, se establece que la explotación comercial del servicio público de transporte aéreo doméstico, queda reservado a las empresas de transporte aéreo venezolanas, sin perjuicio a las extranjeras autorizadas por el Ejecutivo Nacional, con fundamento a los convenios internacionales y al principio de la reciprocidad, orientados por la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

Se establece que el certificado de explotador del servicio de transporte aéreo es el documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica, que acredita que la empresa aérea cuenta con la aptitud y la competencia para realizar operaciones de transporte aéreo en condiciones seguras y de acuerdo con las especificaciones operacionales asociadas al mismo, de la conformación de idoneidad económica, capacidad legal y la existencia de las garantías al cumplimiento de las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio previstas en esta ley y en la normativa técnica. Para la explotación del servicio público de transporte aéreo por empresas aéreas nacionales, se requiere de la concesión o permiso de explotador otorgado por la Autoridad Aeronáutica, las cuales requieren que el servicio satisfaga una necesidad o conveniencia pública, sea poseedora de un certificado de explotador de transporte aéreo, de las correspondientes especificaciones operacionales asociadas al mismo, conforme a la normativa técnica. Es prudente advertir que puede la Autoridad Aeronáutica, revocar o suspender la concesión, el permiso de operación o el certificado de explotador, cuando su titular haya dejado de cumplir las condiciones conforme a los cuales fueron expedidos o en caso de transgresiones al ordenamiento jurídico.

En cuanto a las empresas aéreas extranjeras, el legislador apunta a la prestación del servicio de transporte aéreo internacional desde y hacia el territorio nacional, basados en la reciprocidad real y efectiva, el interés nacional, los principios contenidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros ratificados por la República, mediante permiso previo otorgado por la Autoridad Aeronáutica con sujeción a lo establecido en nuestro ordenamiento jurídico.

La nueva Ley de Aeronáutica Civil, prevé la posibilidad de la oposición por parte del explotador, cuando en los casos de solicitud de permisos de operación internacional, otros explotadores de transporte aéreo que estén sirviendo la misma ruta o segmento de ruta, caso en el cual la Autoridad Aeronáutica fijará una audiencia pública, que se celebrará de acuerdo a lo previsto en la normativa técnica.

En relación a los derechos aerocomerciales y rutas objeto de las concesiones o permisos para la explotación de servicios de transporte aéreo, se señala expresamente, que son propiedad del Estado, y en consecuencia los concesionarios o permisionarios, no podrán traspasar o ceder tales derechos sin la expresa autorización y bajo las condiciones que

establezca la Autoridad Aeronáutica. La Ley de Aeronáutica Civil, fija posición también en relación a las alianzas estratégicas y cooperación comercial entre empresas, fusión o cualquier otra figura legal para la explotación del servicio, previa aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

En razón de la seguridad de la aviación, se prohíbe el porte o tenencia de armas a bordo de aeronaves de transporte aéreo de pasajeros, en vuelos nacionales e internacionales, excepto para los miembros de la Fuerza Armada Nacional, cuerpos de seguridad del Estado y otros altos funcionarios públicos, conforme lo establece el ordenamiento jurídico.

Por esta misma razón, se regula el transporte aéreo de mercancías peligrosas, sustancias estupefacientes y psicotrópicas, de acuerdo a lo establecido en leyes especiales y la normativa técnica.

La nueva Ley de Aeronáutica Civil, regula lo relativo al servicio especializado de transporte aéreo, que se materializa cuando el empleo de una aeronave es para el traslado de personas o cosas con fines específicos bajo diferentes formas y modalidades a cambio de una contraprestación, previo permiso.

Por otra parte, se regula, lo concerniente al servicio de transporte aéreo no comercial por el Estado, sea de personas, carga o correo, que aun siendo remunerados no persigan fines de lucro, de acuerdo a lo que establezca la normativa técnica que dicte el Ejecutivo Nacional, a fin de promover y fomentar el uso del transporte aéreo, el turismo de las personas menos pudientes y garantizar un sistema que coadyuve al desarrollo de la República.

Este Capítulo comentado, regula también, el denominado trabajo aéreo que es todo servicio especializado distinto al transporte aéreo comercial efectuado mediante la utilización de aeronaves, puede ser remunerado o gratuito y requiere el correspondiente certificado de la Autoridad Aeronáutica. A tal efecto, la Autoridad Aeronáutica dictará las normas técnicas a las cuales deberán ajustarse las operaciones, en coordinación con las demás autoridades competentes, siendo reservado a las empresas nacionales para fomentar su desarrollo, sin menoscabo de la participación de las extranjeras, cuando no existan en el país o conforme a la reciprocidad por Convenios Internacionales.

El Capítulo VI, regula la aviación general, la cual comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial en cualquiera de sus modalidades y están sujetas a lo establecido en la presente ley y en las normativas técnicas. Entre la aviación general, se encuentra la aviación privada, que consiste en la operación de aeronaves al servicio de sus propietarios o de terceros sin que medie una contraprestación económica. Estará sujeta a

las inspecciones, requisitos y obligaciones establecidos en la normativa técnica. También bajo este mote, se encuentran los vuelos de exhibición, demostración, experimentales, deportivos y otros especiales, que requieren permisos donde se establecerán las condiciones operacionales de la actividad a que se refiera.

Se debe observar que existen objetos capaces de sostenerse en el aire, pero que no son aeronaves, pues bien, los mismos son de regulación especial, por cuanto al transitar en el espacio aéreo están sujetos a la inspección y control de la Autoridad Aeronáutica, por sus implicaciones en materia de seguridad de la aviación.

La inspección y control de la Autoridad Aeronáutica, alcanza a los Aeroclubes y a la organización de eventos aéreos en protección a la seguridad de la aviación.

El Capítulo VII, regula la plataforma tecnológica, a fin de promover las nuevas tecnologías que favorezcan a la aeronáutica venezolana y que sean armónicas con el surgimiento de las tendencias mundiales para optimizar el desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la aviación. Por lo que en consecuencia, expande su ámbito de aplicación a la industria y organizaciones de mantenimiento aeronáutico y comprenden el conjunto de establecimientos que fabrican, ensamblan o reparan aeronaves, motores, partes, repuestos, accesorios, componentes y equipos aeronáuticos en general, previa certificación.

Los lineamientos anteriores, se compadecen con nuestra Carta Política, donde corresponsablemente el Estado promoverá el establecimiento de nuevas tecnologías y la adecuación de las existentes para alcanzar una industria y organizaciones de mantenimiento aeronáutico altamente competitivos, en el ámbito nacional e internacional y tendrán los incentivos y estímulos que determine el ordenamiento jurídico. Es por ello, y en base al Principio de la Participación y corresponsabilidad antes mencionado, se establece que las empresas que realicen actividades aeronáuticas o conexas con éstas, participarán con el Estado en el desarrollo del sector mediante la transferencia de nuevas tecnologías o con los aportes necesarios para la ejecución de proyectos científicos, técnicos o educativos que permitan el fortalecimiento de la aeronáutica nacional, de acuerdo a los requerimientos establecidos por el Consejo Aeronáutico Nacional.

Por otra parte, la nueva Ley de Aeronáutica Civil, establece por primera vez y como conquista, en el Capítulo VIII, el sistema educativo aeronáutico y su estructuración, fundada en el escalonamiento de niveles conforme al régimen educativo nacional. A tales efectos, se divide en ramas y

especialidades para alcanzar el desarrollo de la aeronáutica nacional. Siendo competencia de la Autoridad Aeronáutica, la elaboración y ejecución del Plan Integral de Educación de Aeronáutica Civil; la coordinación del sistema educativo aeronáutico oída la opinión del Consejo Aeronáutico Nacional entre otras facultades.

La educación del personal que presta servicios aeronáuticos y actividades conexas se impartirá en los institutos, escuelas y centros de enseñanzas, autorizados y certificados por la Autoridad Aeronáutica. El perfeccionamiento profesional y la educación superior, que se amerite para el desarrollo de la aeronáutica nacional, se efectuarán en los centros educativos nacionales y extranjeros, cuyos contenidos programáticos se ajusten a las nuevas tendencias mundiales y que hayan cumplido con los requisitos exigidos en el ordenamiento jurídico correspondiente.

Siendo obligatoria la instrucción académica y cursos inductorios para toda persona que realice una actividad aeronáutica o conexas, en el sector, y por ende, constituye un deber de toda empresa, o ente, de proporcionar a su personal técnico aeronáutico, la capacitación y el adiestramiento continuo en función del Plan Integral de Educación de Aeronáutica Civil, para garantizar la seguridad operacional y el fortalecimiento de la aeronáutica nacional a través del empleo de personal idóneo.

Mención especial merece, el Capítulo IX relativo al infortunio aeronáutico, que comprende la investigación de accidentes e incidentes de aviación y la búsqueda asistencia y salvamento de aeronaves, de sus tripulantes, pasajeros y bienes transportados, en caso de accidentes o incidentes aéreos, es de interés público y estará a cargo del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento y demás subcentros coordinadores regionales designados por la Autoridad Aeronáutica, lo cual es garantizado por el Ejecutivo Nacional, sin menoscabo de la corresponsabilidad de quienes tengan la obligación de coadyuvar con tan preciado objetivo.

En relación a la participación de aeronaves extranjeras, la Autoridad Aeronáutica en coordinación con las demás autoridades competentes podrá autorizar su ingreso a los fines de búsqueda, asistencia y salvamento, siempre que la urgencia y la necesidad de las circunstancias así lo requieran.

En el entendido, que la obligación de participar en los procedimientos de búsqueda, asistencia salvamento y de prestar la debida atención a las personas afectadas por accidentes o incidentes aéreos, se extiende a las empresas de transporte aéreo y demás explotadores de aeronaves civiles, capitanes de aeronaves, naves y en general a cualquiera que se encuentre en situación conveniente para prestar ayuda.

Se establece el derecho a reembolso, para quienes participen directamente en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, de los gastos e indemnización de los daños que se produzcan como consecuencia de estas operaciones. No obstante, se aclara, que el reembolso de los gastos o indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto del valor de reposición que tenía la aeronave socorrida antes de producirse el hecho.

Por otra parte, se establece, la competencia a la Autoridad Aeronáutica, para conocer de todo accidente e incidente de aviación civil a través de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación; salvo que se encuentre involucrada alguna aeronave de Estado la cual será conducida por la autoridad militar competente, de conformidad con la normativa técnica correspondiente. El objeto de la investigación de accidentes, no es otro, que determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Por las razones que anteceden, la Ley de Aeronáutica Civil, establece, dos Juntas de Investigación de Accidentes, una para aeronaves civiles adscrita a la Autoridad Aeronáutica y la otra para aeronaves de Estado adscrita a la Autoridad militar del ramo.

Cada Junta Investigadora de Accidentes de Aviación se organizará, funcionará y tendrá amplias potestades para requerir información, ordenar experticias y demás actividades tendientes a la determinación de las causas del accidente o incidente aéreo y tomar las medidas para prevenir otros infortunios que resulten adecuadas conforme a la normativa técnica.

Es de obligatorio cumplimiento, para toda persona que tenga conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, informar inmediatamente a la autoridad más próxima, y la autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la Autoridad Aeronáutica, debiendo resguardar el área y los elementos necesarios para la investigación, sin la intervención de personas no autorizadas, a fin de preservar los elementos que conduzcan a la determinación de las causas para sus correctivos.

En el Título IV, se establece, la responsabilidad y de los hechos ilícitos aeronáuticos. El Capítulo I, regula la responsabilidad del transportista, por daños al pasajero, por transporte aéreo remunerado o gratuito, es responsable por los daños causados al pasajero por la demora, cancelación o el accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante

cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas. En materia de responsabilidad civil, se establece como principio el de la responsabilidad limitada, apreciando que el objetivo no es la quiebra de líneas aéreas, ni los trámites engorrosos de la vía jurisdiccional, en consonancia con normas de aplicación general del Convenio de Montreal de 1999, en materia de la responsabilidad en el transporte aéreo.

Por interpretación auténtica, el legislador estima, que las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo o aeropuerto para ingresar a la aeronave, y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, al salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo o aeropuerto. En cualquier caso, la responsabilidad por daños en el embarque y desembarque recaerán sobre quienes realicen dichas actividades.

El derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, se ajustará a según el caso, para los familiares por muerte o por su incapacidad total permanente, así como por incapacidad parcial temporal y demora injustificada en el vuelo contratado. Son también responsables, por daños a equipaje, carga y correo, estableciendo unos supuestos de hecho, que regulan desde la destrucción, pérdida o avería de la carga o el equipaje facturado, siendo el monto calculado en base al kilogramo de peso bruto

Si la carga o equipaje facturado se transporta conforme a la cláusula de “Valor Declarado”, el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada.

El transporte aéreo sucesivo a los efectos de la responsabilidad, es considerado como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. Será responsable el transportista que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido el incumplimiento, interrupción, demora, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Para la responsabilidad en el transporte combinado, se aplicarán las disposiciones de la presente ley solamente para el transporte aéreo. La responsabilidad del transportista de hecho, es solidaria.

Por contravenir normas de orden público, se advierte, que será de nulidad absoluta toda cláusula contractual que tienda a exonerar al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en esta ley, será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato.

La responsabilidad objetiva limitada, se excluye, para los explotadores del servicio de transporte aéreo, si se comprueba que tales daños fueron debido a dolo o culpa de sus directivos o cualquier persona que tome decisiones por ellas, de sus dependientes o empleados.

Ahora bien, la ley considera pertinente, establecer un límite para la formulación de reclamos, y en consecuencia, los derivados por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportada se hará por escrito a la empresa aérea con acuse de recibo, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho. La empresa deberá responder por el daño dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de llegada a destino, la del día en que la aeronave debería haber llegado o desde la demora o cancelación del transporte aéreo. Sin menoscabo que el pasajero haga el reclamo ante la autoridad aeroportuaria la cual deberá imponer dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la Autoridad Aeronáutica para los fines legales consiguientes.

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportados prescribirá a los tres (3) años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación.

Por otra parte también comprende la responsabilidad por daño a terceros en la superficie, donde es el explotador de aeronaves civiles, el responsable por los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie con motivo de la operación de aeronaves o como consecuencia de una persona o cosa desprendidos o lanzados de la misma. La responsabilidad de la persona que opera una aeronave sin el consentimiento del explotador, será responsable de los daños causados a terceros en la superficie.

El explotador de una aeronave es solidariamente responsable con la persona que la opera una aeronave en forma ilegítima por los daños causados a terceros en superficie, cuando no tomó las previsiones necesarias para evitarlo.

De igual forma, se establecen 3 años, para ejercer la acción de indemnización por daños a terceros en la superficie, contados a partir de la fecha de los hechos que los causaron. También establece la responsabilidad por abordaje aéreo, que es, según la interpretación auténtica, toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento. Para el legislador una aeronave está en movimiento, cuando se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo; cuando se desplace en la superficie con su propia fuerza motriz; o cuando se halla en vuelo. En este

mismo sentido una aeronave se halla en vuelo desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje. El legislador aeronáutico considera que hay interferencia, cuando se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas, por otra aeronave en movimiento, sin que exista verdadera colisión. Se establece que los daños causados a terceros en la superficie por abordaje, los explotadores de las aeronaves serán solidariamente responsables del pago de la indemnización.

Estableciéndose, igual prescripción para el ejercicio de la acción, como las señaladas anteriormente; huelga decir, que para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a causa de abordaje prescribirá, a los tres (3) años, contados a partir de la fecha del hecho.

En este sentido se establece también, la responsabilidad por la explotación de actividades aeronáuticas, siendo los explotadores de aeronaves civiles responsables de la operación, del mantenimiento e inspección de ellas, así como los equipos aeronáuticos, por lo cual deben asegurarse que estas actividades se realicen de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico. Aunado a ello, se consagra, la responsabilidad por la elaboración y aplicación del Programa de Seguridad, contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

En materia de responsabilidad, la legislación nacional e internacional vigente, se aplicará supletoriamente a la presente Ley. Se regula la obligación de los explotadores de aeronaves civiles venezolanas y extranjeras de asegurar los riesgos mediante la contratación y mantenimiento vigentes de pólizas de seguros que amparen los daños que se puedan causar con ocasión de la operación de éstas a terceros en la superficie, por abordaje, a tripulantes y auxiliares con funciones a bordo, a los pasajeros, equipajes, carga y correo. El valor asegurado de que trata el presente artículo no podrá ser en ningún caso inferior a los límites fijados por la Autoridad Aeronáutica o Convenios Internacionales de los cuales forme parte la República.

En el Capítulo II, se consagra las infracciones administrativas y su procedimiento, siendo la competente la Autoridad Aeronáutica, la cual se regirá por la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, facultando al Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y demás funcionarios competentes a dictar las medidas cautelares e innominadas en caso de riesgo, a fin de garantizar la seguridad aeronáutica, incluyendo la potestad para la paralización de aeronaves.

Se establece, un régimen especial acorde con el Principio del Debido Proceso, en cuanto a la oposición de la medida, de naturaleza breve, el legitimado activo es contra quien obre o cualquier persona que tenga interés o se considere lesionado y que haya tenido conocimiento de la imposición de la medida cautelar podrá hacerse parte del procedimiento de oposición.

El mismo capítulo, establece conforme al Principio de la Legalidad, los supuestos de hecho, sujetos activos y pasivos, entre otros aspectos de relevante importancia en materia sancionatoria, fundamento este de las infracciones y sus sanciones, a fin de mantener la disciplina, la transparencia y seguridad del sistema aeronáutico, acompasado con un procedimiento especial y supletoriamente el establecido en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, a fin de evitar toda conducta que lo menoscabe, pero al mismo tiempo, en caso de configurarse, se establece la respuesta expedita punitiva del Estado.

Se consagran sanciones, acordes, con el Principio de la Proporcionalidad del Hecho. En efecto se establece las multas a los explotadores de aeronaves civiles. Igualmente, bajo las directrices que anteceden, se establecen multas para los explotadores del servicio de transporte aéreo, según se configure un hecho subsumible en la previsión legal.

Al comandante o piloto al mando de una aeronave, se le impone multa según su acción positiva o negativa se adecue a la previsión. Igualmente a los explotadores de aeródromos o aeropuertos civiles, a los propietarios de industrias y organizaciones de mantenimiento aeronáutico e indistintamente a personas naturales o jurídicas, según la significancia del hecho en proporción al bien jurídico tutelado por la presente Ley.

Las multas que imponga la Autoridad Aeronáutica de conformidad con esta Ley, se enterará al patrimonio del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Se consagra, un régimen de suspensiones y revocatorias, en caso de configurarse los supuestos que se determinan, y cuya naturaleza ha sido considerada por el legislador, como de alto riesgo ya que van en detrimento de la seguridad de la aviación o afectan directamente al transporte aéreo; incluyéndose la suspensión temporal por el espacio de cinco (5) años como consecuencia de la revocatoria.

Asimismo, no se acoge la reincidencia por ser violatoria al Principio Non Bis Idem.

Se prevé la amonestación pública, la cual procederá como sanción accesoria en los casos en que la infracción haya incidido en la prestación del servicio de otro explotador de servicios aeronáuticos. El acto de

amonestación será publicado a cargo del infractor, de conformidad con los parámetros que establezca la Autoridad Aeronáutica, en dos de los diarios de mayor circulación a nivel nacional, dejándose constancia de la afectación que su conducta haya producido en la prestación de los servicios de otro explotador, sin menoscabo del procedimiento administrativo que acarrea.

En el Capítulo IV, se consagran los delitos aeronáuticos y conexos. En efecto, esta nueva ley discrimina entre los injustos penales aeronáuticos propiamente dichos, que son aquellos relacionados con las actividades que se desarrollan en el sector a fin de tutelar la eficiencia, la ordenación y la seguridad de la aviación; y aquellos denominados conexos, que son las descripciones típicas contempladas en la ley, que sin ser de naturaleza aeronáutica están íntimamente vinculados a la seguridad de la aviación. En consecuencia, la consagración de los delitos se hace de conformidad con el Principio de la Legalidad imbrincado en el artículo 49.6, de nuestra Carta Política, y cuyo objeto o bien jurídico tutelado es la seguridad de la aviación, salvando de este modo, cualquier rasgo de incompatibilidad constitucional a que aludía el ordenamiento jurídico anterior en cuanto a la reserva legal, y por otra parte, se crean en la sucesión de leyes penales nuevos injustos acordes con el manejo del sector aeronáutico, y con arreglo al Principio de la Proporcionalidad de las penas, tomando en cuenta el espectro tan delicado entrañado en el Bien Jurídico Tutelado, por el legislador, en materia penal.

Entre los delitos aeronáuticos, se encuentran el de la circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas; en el entendido que si no cumple con la orden de aterrizar, será obligada hacerlo por la fuerza pública. La negativa constituye una circunstancia agravante del tipo, y en consecuencia, la pena se aumentará de un tercio a la mitad. También se consagra, el delito de circulación aérea por zonas distintas a las establecidas y en aeródromos o aeropuertos no autorizados, donde la acción típica es “atravesar” la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad competente, y que ponga en peligro la circulación aérea y la seguridad y defensa nacional.

Se establece, un supuesto que acarrea igual pena, que se configura cuando el agente aterrice o despegue de un aeródromo o aeropuerto distinto al autorizado por la autoridad competente.

Cabe advertir, que el legislador consagra, la orden de aterrizar, y de no acatarla será obligada hacerlo por la fuerza pública, circunstancia que se constituye como específica agravante del tipo, y por ende, la pena se aumenta de un tercio a la mitad.

Apreciando la gravedad de la interferencia ilícita, capaz de poner en riesgo la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en general, recogiendo además sucesos nacionales, internacionales y las recomendaciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional, se aprecia la consagración de la figura típica de la interferencia ilícita de la seguridad operacional y de la aviación civil.

Se describe como delito, el lanzamiento de cosas o sustancias desde una aeronave o desde cualquier objeto que sin serlo utilicen el espacio aéreo, por cuanto constituye un riesgo en la seguridad de la aviación, mediante el cual se pone en riesgo la integridad de las personas y bienes, así como la posibilidad de contaminar el medio ambiente.

Se establece como injusto penal, la desviación de ruta, cuya acción típica es el “desvío” de la misma, exigiéndose para su configuración como elemento subjetivo del tipo, que el sujeto activo no tenga causal de justificación.

Ahora bien, se crea un sub tipo agravado, que surge a consecuencia, del animus lucrandi del sujeto activo bien para si o para otro, o cuya resolución criminal tenga como fin causar falsa alarma, sin menoscabo de la aplicación de un concurso delictual, cuando fuera procedente.

Se establece la utilización fraudulenta de rutas. Para que se configure el tipo, se requiere, que el sujeto haga valer cualquier documento, o que lo hubiere obtenido con ardid; mediando el engaño y la sorpresa a la buena fe, para obtener un provecho injusto propio o ajeno.

Se advierte, que igual pena a la establecida en el supuesto genérico, se aplicará a quien otorgue una ruta fraudulentamente, sin perjuicio de la aplicación correspondiente derivada de otros injustos por concurso.

Se establece como injusto penal, la colocación en una aeronave, marcas falsas de nacionalidad, matrícula, o cualquier otra señal de individualización. Se aplicará igual pena a quien altere las verdaderas o explote una aeronave, sin matrícula o señales de individualización.

En este mismo sentido, se establece la conducción ilegal de aeronaves. La ilegalidad constituye un elemento esencial del tipo, que se verifica cuando el agente activo, “conduce”, como acción típica del núcleo, una aeronave, sin señales de individualización o sin el permiso correspondiente, o con más de una nacionalidad.

Bajo el mote de estos delitos, se establece el derribo o inutilización de una aeronave, no configurándose la descripción típica, cuando las acciones a que se refiere el núcleo, sean ejecutadas para evitar un daño mayor y en

ejercicio legítimo de la autoridad conferida a la Fuerza Armada Nacional en funciones de seguridad y defensa.

Por otra parte, el medio ambiente aeronáutico es considerado de manera especial por el legislador, quien para su resguardo y tutela establece el delito de la contaminación del medio ambiente, cuya naturaleza no aeronáutica, se prevé además por tener una connotada repercusión en el sistema aeronáutico y en la seguridad de la aviación.

Dentro del mote de los delitos conexos, el legislador aeronáutico establece el transporte de mercancías peligrosas, el núcleo entraña dos conductas positivas, como lo son: “transportar” o “autorizar” de manera ilícita el mismo. Considerando como circunstancia agravante específica, el transporte de armas, municiones de guerra, gas tóxico, inflamables, bacteriológicas, químicas o cualquier otra similar.

Con las mismas penas corporales, será sancionado quien las introduzca en los aeropuertos o las coloque en su zona perimetral a las que alude el género o al descrito en el delito circunstanciado agravado aquí previsto.

Si causa terror o temor a las personas, pone en peligro la seguridad física, propiedades, infraestructuras, calles de rodajes y pistas o cualquier otro similar, se configura un sub tipo agravado con una pena corporal cuyo límite superior se extiende hasta veinticinco años de prisión.

Prevé el legislador, el delito de omisión de socorro. La conducta negativa a que se refiere el injusto, requiere que se haya dado el incidente o accidente aeronáutico, y el agente omita prestar socorro en labores de búsqueda, asistencia y salvamento, o dar aviso del mismo, sin perjuicio al concurso delictual se configura en caso de muerte o de lesiones, previstos en el Código Penal, con igual pena se castigará a quien omita el resguardo de restos o despojos de una aeronave, el área y los elementos necesarios para la investigación. Si el sujeto activo es un comandante de aeronave, se le revocará la licencia por igual tiempo al de la pena corporal, como sanción subsidiaria.

En el entendido, de que la seguridad de la aviación, depende del recurso humano que funge como potencial, se prevé como delito el consumo de drogas, donde el sujeto activo, es cualquier miembro la tripulación antes o durante el vuelo, y el cual acarrea además de la pena corporal, la revocatoria de la licencia o permiso por igual tiempo.

El legislador aeronáutico, conciente de las grandes dificultades que existen en el medio, y con la certeza de que hay que prevenir o castigar los hechos delictivos que lo afectan, entiende la necesidad de la actuación rápida de las autoridades para resguardar el bien jurídico que tutelan la descripciones típicas que anteceden, sin las cuales serían en muchos

casos nugatorias en sus objetivos, es por ello, que prevé el delito de omisión del fiscal del Ministerio Público que dentro de los treinta (30) días siguientes de tener conocimiento del asunto, no cumpla sus funciones, ni ejerza las acciones legales a las que hubiera lugar.

Con la advertencia, de que la averiguación penal que acarrea el delito, no menoscaba el ejercicio de las acciones conducentes a la exigencia de la responsabilidad multidisciplinaria del funcionario público tal y como lo prevén los artículos, 25, 138 y 139 de la Constitución de la Republica, en concordancia con el artículo 1, de la Ley Contra la Corrupción.

A fin de favorecer a la víctima, cualquier persona, impondrá al juez de primera instancia con competencia aeronáutica, a fin de que denuncie los hechos y solicite la apertura del proceso penal ante el Fiscal General de La República, o quien haga sus veces.

Tomando en cuenta que los derroteros que conducen a la seguridad de la aviación, se aprecia que cuando ha sido afectada o puesta en peligro, y lo cual tiene una gran connotación cuando el hecho tiene naturaleza delictual, se precisa, que los tribunales competentes impartan la justicia que se solicita, so pena de incurrir en denegación de justicia, lo cual involucra incluso el retardo del proceso mediante la violación de los plazos y lapsos, porque hay denegación si la justicia no es oportuna.

Igualmente se aplicarán los Principios Generales del Derecho Penal, consagrados en el Código Penal, a excepción de las disposiciones que regulan la reincidencia al considerarlas violatorias del Principio Nom Bis Idem, conforme lo establece el artículo 49.7 de nuestra Carta Política.

El Título V, prevé la jurisdicción especial aeronáutica, con la creación de los Tribunales Superiores Aeronáuticos, requisitos de los magistrados, y competencias. Se crean igualmente los Tribunales de Primera Instancia Aeronáuticos, los cuales son unipersonales, y sus requisitos. Se establece el régimen para la designación de magistrados y jueces titulares, suplentes y demás funcionarios y empleados, y en general todo lo relativo a su organización y funcionamiento, que se regirá por las pertinentes disposiciones de la Ley Orgánica del Poder Judicial y de la Ley de Carrera Judicial.

El Título VI, establece las disposiciones finales, transitorias y derogatorias, contentiva del Capítulo I, donde se establecen las disposiciones finales; como lo son: el plazo de los ocho (8) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, donde la Autoridad Aeronáutica adecuará la normativa técnica exigida en el presente instrumento normativo, en coordinación con las demás autoridades competentes, dictando las que sean de su exclusiva competencia. En este mismo Capítulo se establece que dentro de los dos (02) años siguientes a la entrada en vigencia de la

presente ley, se procederá a revisar los convenios suscritos por el Estado y los establecidos entre los distintos órganos y entes del Poder Público, adecuándolos a la nueva normativa, sin perjuicio del Principio de la Descentralización.

También se establecen seis (6) meses, que corren a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para que la Autoridad Aeronáutica proceda a revisar todos los certificados, permisos y licencias emitidos con anterioridad, adecuándolos a la nueva normativa.

Por otra parte, se establecen las prerrogativas para el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el cual goza de las prerrogativas que la Hacienda Pública Nacional acuerda en el Título Preliminar de la Ley Orgánica de la Hacienda Pública Nacional, y está exento de todos los impuestos, tasas y contribuciones de carácter general y del pago de costas procesales.

Como incentivos a la aeronáutica nacional, y a fin promover su desarrollo, se prevé por un período de cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, exención especial de los tributos, conforme a las leyes impositivas y aduaneras a la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional de pasajeros; a los activos empresariales, tangibles e intangibles, propiedad de los titulares de los enriquecimiento de las actividades del sector de la aviación comercial, industria aeronáutica, aeropuertos, aeródromos y de navegación aérea; y a la importación definitiva de aeronaves, motores, accesorios, partes repuestos, vehículos y equipos que por su naturaleza técnica resulten indispensables para la aeronáutica nacional, declaradas por la Autoridad Aeronáutica.

Para ello, es competente la Autoridad Aeronáutica, previa solicitud de los interesados y del cumplimiento de los requisitos, expedir la correspondiente certificación de uso aeronáutico.

Se establece en el Parágrafo Único, que luego del lapso establecido en el presente artículo, el Presidente de la República en Consejo de Ministros, en ejercicio de las facultades que le otorgan las leyes impositivas y aduaneras, podrá otorgar exoneraciones totales o parciales a los tributos que causen las importaciones temporales o definitivas de aeronaves, materiales, insumos, equipos, repuestos y demás accesorios relacionados con la actividad objeto de esta ley, así como los enriquecimientos derivados de las actividades de la aviación comercial, industria aeronáutica, aeropuertos, aeródromos, navegación aérea y demás actividades inherentes y conexas al sector.

Se prevé que corresponde al Componente Aviación de la Fuerza Armada Nacional, ejercer el control de los medios y recursos del poder y potencial aéreo nacional para su empleo cuando las circunstancias de orden social, económico, político, natural o ecológico, afecten la seguridad de la nación,

de las instituciones, de los ciudadanos y ciudadanas, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación respectiva.

Se establece la exención permanente de todos los tributos contemplados en las leyes impositivas y aduaneras, a los pasajes aéreos, a la importación de los materiales y equipos, sus accesorios, partes y repuestos, destinados a servir en las actividades de extinción de incendios, búsqueda, asistencia, salvamento, control y vigilancia de la navegación aérea, que sean declarados como tales por el Ejecutivo Nacional.

Las decisiones de la máxima autoridad del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, agotan la vía administrativa y las que adopten los demás funcionarios tendrán recurso jerárquico ante la máxima autoridad del ente.

En relación a la jurisdicción especial aeronáutica, se establece que las competencias atribuidas en esta ley a los tribunales superiores y de primera instancia aeronáuticos, serán de los tribunales marítimos.

El Capítulo II, contiene las disposiciones transitorias, donde se prevé que la prestación de los servicios aeronáuticos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y en consecuencia adquirirá, operará y conservará los servicios públicos de navegación aérea y otros servicios aeronáuticos, hasta tanto el Ejecutivo Nacional designe el órgano o ente encargado de su prestación o los otorgue en concesión.

Se establece que las competencias atribuidas al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, serán ejercidas por el Instituto Nacional de Aviación Civil, hasta tanto se publique su ley de creación de conformidad con el artículo 142 de la Carta Política, en concordancia con el artículo 95 de la Ley Orgánica de Administración Pública.

El Capítulo III, contiene las disposiciones derogatorias, donde se abroga parcialmente el Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.293 del 28 de Septiembre del 2001, salvo lo previsto en el Título II, Capítulo II, artículos 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28 hasta tanto se sancione y publique la ley de creación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, y demás normas que colidan con la presente ley.

República Bolivariana de Venezuela

Asamblea Nacional

La Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela

En uso de sus atribuciones legales

decreta

la siguiente,

LEY DE AERONÁUTICA CIVIL

TÍTULO I:

DISPOSICIONES GENERALES.

Objeto

Artículo 1. – La presente ley regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela.

A las aeronaves del Estado se les aplicará la presente ley sólo cuando disposiciones previstas en ella, así lo determinen.

Ley aplicable

Artículo 2.– Quedan sometidos al ordenamiento jurídico venezolano vigente.

1. Toda aeronave civil que se encuentre en el territorio venezolano o vuele en su espacio aéreo, su tripulación, pasajeros y efectos transportados en ella;
2. Los hechos que ocurran a bordo de aeronaves civiles venezolanas, cuando vuelen fuera del espacio aéreo de la República;
3. Los hechos cometidos a bordo de aeronaves civiles, cualesquiera sea su nacionalidad, cuando ocurran en el espacio aéreo extranjero y produzcan efectos en el territorio venezolano o se pretenda que lo tengan en éste; y
4. Los hechos ocurridos en aeronaves civiles extranjeras que vuelen el espacio aéreo venezolano”.

Oposición o interferencia a las operaciones aéreas

Artículo 3.- En ejercicio de un derecho, nadie podrá obstaculizar o interferir las operaciones aéreas y sus actividades conexas, de acuerdo a lo previsto en la Constitución y las leyes de la República”.

Declaración de utilidad pública

Artículo 4.- Se declara de utilidad pública la Aeronáutica Civil y debe ser gestionada eficientemente, de acuerdo a lo previsto en la Constitución y las leyes de la República”.

Principio de la uniformidad de la legislación aeronáutica

Artículo 5.- La legislación Aeronáutica Civil venezolana se orientará a la adecuación y al cumplimiento de las normas y métodos recomendados, emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional y otros organismos internacionales especializados, para alcanzar la uniformidad con la normativa aeronáutica internacional a fin de promover el desarrollo de la aeronáutica civil de manera segura, ordenada y eficiente”.

Principio de preservación del medio ambiente

Artículo 6.- El medio ambiente gozará de una protección especial frente a los efectos que se puedan producir por el desarrollo de las actividades aeronáuticas. La normativa que dicte la Autoridad Aeronáutica de protección y mantenimiento se orientará a la adecuación y al cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente y de las normas y métodos recomendados por organismos especializados, nacionales e internacionales.

La inobservancia de esta disposición acarreará las sanciones contenidas en la presente ley y en las leyes especiales que regulan la materia”.

Principio de las garantías para el establecimiento y desarrollo de las actividades aeronáuticas

Artículo 7.- Para el establecimiento y desarrollo de cualquier actividad aeronáutica, se requiere que la empresa garantice con bienes de su propiedad ubicados dentro del territorio nacional u otros instrumentos financieros de carácter bancario o asegurador, el pago de sus obligaciones tales como los pasivos laborales, tasas, imposiciones tributarias y otras obligaciones que se encuentren establecidas en la legislación nacional

Principio de la corresponsabilidad

Artículo 8.- Toda persona natural o jurídica que utilice o preste servicios aeronáuticos conforme a la presente ley, tiene deberes y derechos en

cuanto a eficiencia, calidad, puntualidad, responsabilidad, orden, disciplina, seguridad, respeto, transparencia y equidad, en el servicio de acuerdo a lo previsto en el ordenamiento jurídico que rige la materia.

Las personas discapacitadas o de necesidad especial tienen derecho a recibir una asistencia acorde con sus condiciones en la totalidad de su viaje, para lo cual los explotadores o prestadores de servicios aeronáuticos están obligados a ajustar sus operaciones para satisfacer las necesidades del usuario”.

TÍTULO II

DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA AERONÁUTICA CIVIL

Autoridad Aeronáutica

Artículo 9.- La Autoridad Aeronáutica de la República es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, la misma será ejercida por su presidente y demás funcionarios. Es un ente de seguridad de Estado, de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente de la Hacienda Pública Nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa.

Compete a la Autoridad Aeronáutica regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil; expedir o convalidar certificados, permisos o licencias; crear el comité técnico de coordinación que requiera la dinámica de la aviación, así como llevar a cabo procedimientos de intervención.

El Ejecutivo Nacional a través del órgano con competencia en la materia, tendrá la potestad de revertir, por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la administración de la actividad aeronáutica civil, así como su infraestructura por razones de interés general.

Consejo Aeronáutico Nacional

Artículo 10.- Se crea el Consejo Aeronáutico Nacional, como órgano consultivo y colegiado, facultado para asesorar, coordinar y recomendar a la administración pública la formulación de políticas aeronáuticas, a los fines que las mismas estén acordes con los lineamientos generales de la República. Su funcionamiento, organización y atribuciones se regularán de acuerdo a lo establecido por el Ejecutivo Nacional conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública y todas sus decisiones tendrán carácter vinculante.

Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

Artículo 11.- El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil adscrito a la Autoridad Aeronáutica, es el encargado de coordinar las actividades en materia de seguridad entre los distintos órganos del Estado, que obliguen a los explotadores de aeropuertos, aeronaves y otros entes responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil”.

Comité Nacional de Facilitación

Artículo 12.- El Comité Nacional de Facilitación adscrito a la Autoridad Aeronáutica, es el encargado de coordinar los diferentes entes y órganos participantes del sector, y velará por el cumplimiento de la normativa técnica que regula la agilización de los procedimientos de entrada y salida en el territorio nacional, de aeronaves, pasajeros, carga y correo, con base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptados y regulados por la Autoridad Aeronáutica

Comité técnico interórganico.

Artículo 13.- El Ejecutivo Nacional podrá crear comités técnicos interorgánicos con la participación de personas especializadas para la coordinación de las actividades relativas a la aeronáutica nacional, basados en la aplicación de las normas y métodos recomendados internacionalmente por la Organización de Aviación Civil Internacional

Vigilancia permanente de la seguridad operacional y protección de la aviación civil

Artículo 14.- La vigilancia permanente de la seguridad operacional y protección de la aviación civil por parte de la Autoridad Aeronáutica, se ejerce sobre todas las actividades aeronáuticas mediante la función fiscalizadora, tendiente a asegurar que las mismas estén conformes con los estándares internacionales de seguridad. En ejercicio de sus funciones, la Autoridad Aeronáutica tendrá el acceso inmediato a los lugares donde se desarrollen actividades aeronáuticas, conexas o de soporte y serán sancionados conforme a la ley quienes impidan el acceso inmediato de sus funcionarios

Recursos financieros para la administración de la Aeronáutica Civil

Artículo 15.- Los recursos financieros para la administración de la aeronáutica civil procederán de los ingresos que le correspondan por concepto de asignaciones presupuestarias ordinarias y extraordinarias; el cinco (5) % de los ingresos brutos obtenidos por la realización de eventos aéreos; el uno (1) % del monto del boleto de pasaje aéreo; los derechos por

servicios de vigilancia de la seguridad operacional, de navegación aérea, inspección, certificación y emisión de permisos, licencias y otros documentos; demás bienes y derechos que obtenga por cualquier título y los obtenidos de las sanciones administrativas, los cuales serán regulados, fijados, recaudados y gestionados por la Autoridad Aeronáutica.

La Autoridad Aeronáutica establecerá la estructura de costos para cumplir con sus funciones, la cual será la base del cálculo para fijar los derechos establecidos en la presente ley

TÍTULO III

DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA.

CAPÍTULO I

DE LA AERONAVE

Aeronave

Artículo 16.- Es toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar personas o cosas

Clasificación

Artículo 17.- Las aeronaves venezolanas se clasifican en aeronaves de Estado y civiles. Son aeronaves de Estado las de uso militar, de policía o de aduana. Su empleo se regirá conforme al ordenamiento jurídico.

Se entiende que una aeronave está en uso militar cuando esté empleada en operaciones militares o las tripuladas por militares en ejercicio de sus funciones.

Son aeronaves civiles las de usos distintos a los anteriores.

Naturaleza jurídica

Artículo 18.- Las aeronaves civiles venezolanas, aun cuando estén en construcción, en todo o en parte, son bienes muebles registrables de naturaleza especial, conforme al ordenamiento jurídico.

Registro Aeronáutico Nacional

Artículo 19.- El Registro Aeronáutico Nacional es de carácter público, dependiente de la Autoridad Aeronáutica y se regirá por los principios registrales de publicidad y seguridad jurídica, para lo cual se llevarán los libros necesarios donde se inscribirán los documentos y títulos relativos a

la propiedad, gravámenes, actos, contratos de utilización de aeronaves y acuerdos similares, personal aeronáutico, infraestructura, concesiones o permisos y todo aquello que establezca la normativa aeronáutica que organiza y regula su funcionamiento.

Los documentos requeridos por el Registrador Aeronáutico Nacional a las autoridades o personas competentes públicas o privadas, serán remitidos con carácter obligatorio.

Marca de nacionalidad y matrícula

Artículo 20.- Son aeronaves civiles venezolanas las matriculadas en el Registro Aeronáutico Nacional. La marca de nacionalidad venezolana se identifica con las siglas YV y se acredita con el certificado de matrícula.

Las personas naturales o jurídicas de nacionalidad venezolana, únicamente, podrán matricular en el Registro Aeronáutico Nacional aeronaves destinadas al servicio de transporte aéreo.

Las aeronaves civiles no podrán poseer más de una matrícula y para operar en territorio venezolano deben llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

Las condiciones y requisitos para el otorgamiento, transferencia, calificación y cancelación de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles, se regularán de acuerdo a lo establecido en la reglamentación respectiva.

Cancelación de la matrícula

Artículo 21.- La matrícula venezolana quedará cancelada en los siguientes casos:

- 1.- Cuando la aeronave civil fuere inscrita en otro Estado o sea expedida la matrícula sin el cumplimiento de los requisitos exigidos en el ordenamiento jurídico.
- 2.- Cuando su propietario dejare de reunir los requisitos que el ordenamiento jurídico venezolano establezca.
- 3.- Cuando la aeronave civil sea declarada abandonada o perdida por la Autoridad Aeronáutica.
- 4.- En caso de decisión judicial.

La cancelación se producirá sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos cumplidos con anterioridad a ella.

Reconocimiento de derechos sobre aeronaves

Artículo 22.- El Estado venezolano reconocerá los derechos sobre aeronaves civiles extranjeras, siempre y cuando cumpla con el registro ante la autoridad competente del Estado de matrícula.

Hipoteca de aeronaves

Artículo 23: Las aeronaves aún en construcción, en todo o en parte, son hipotecables con tal que la escritura respectiva sea inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional y contenga las características y signos necesarios para su cabal identificación.

Créditos privilegiados

Artículo 24.- Son créditos privilegiados sobre la aeronave, motores, sus partes, componentes, accesorios, su precio o la suma por la cual estuviere asegurada, en el orden que se enumeran:

- 1.- Los derechos causados por la prestación de servicios de apoyo a la navegación aérea y aeroportuarios, multas y tributos.
- 2.- Los gastos causados en interés del acreedor hipotecario y otros derechos de garantía.
- 3.- Gastos para la conservación de la aeronave.
- 4.- Los créditos provenientes de búsqueda, asistencia y salvamento.
- 5.- Los emolumentos debidos a la tripulación por los tres (3) últimos meses.
- 6.- Los privilegios sobre la carga y el flete serán reconocidos, cuando los gastos se originen de la búsqueda, asistencia y salvamento de la aeronave y estos los hubiera directamente beneficiado.

Inscripción del privilegio

Artículo 25.- El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave si no lo hubiese inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, dentro de un plazo de tres (3) meses, que se contará a partir de la última operación, actos o servicios que la han originado.

Seguros y garantías de riesgos

Artículo 26.- Las cantidades adeudadas al explotador de aeronaves civiles por razón de los seguros y garantías de los riesgos, no podrán ser

embargadas o secuestradas por personas distintas de las que sufran los daños, mientras no hayan sido indemnizadas de tales daños.

Medidas cautelares de aeronaves.

Artículo 27.- Las aeronaves, en todo o en parte aun las que están en construcción, son susceptibles de medidas cautelares, conforme al ordenamiento jurídico. La anotación de la medida en el Registro Aeronáutico Nacional, conferirá a su titular la preferencia de ser pagado antes de cualquier otro acreedor, con excepción de los créditos privilegiados.

Cuando la aeronave está prestando el servicio público de transporte aéreo, la medida cautelar solo aparece la inmovilización por sentencia ejecutivo.

Pérdida y abandono de aeronave.

Artículo 28.- Se declarará la pérdida de una aeronave cuando:

- 1.-Sea calificada de inservible por la Autoridad Aeronáutica.
- 2.-Por el transcurso de noventa (90) días continuos, desde la fecha en que debió llegar a su destino final.

Se declarará el abandono de una aeronave, en los siguientes casos:

- 1.-Por la declaración del propietario.
- 2.-Por indeterminación o carencia de marcas de nacionalidad y matrícula legítimas o se ignore su propietario.
- 3.- Por permanecer inactiva por más de noventa (90) días continuos y no estar bajo el cuidado de su propietario o poseedor legítimo.”

Procedimiento de declaratoria de abandono

Artículo 29.- Antes de proceder a la declaratoria de abandono, la Autoridad Aeronáutica publicará en un diario de circulación nacional, tres avisos dentro de los treinta (30) días continuos, para que los interesados presenten sus objeciones a la declaratoria propuesta. Vencido el término de diez (10) días continuos desde la última publicación, sin que haya oposición a tal declaratoria, la Autoridad Aeronáutica procederá a dictarla y la aeronave pasará a propiedad del Estado o podrá ser sometida a subasta pública.

Los recursos obtenidos de ese proceso, serán destinados a la liquidación de los créditos privilegiados y de los gastos derivados del procedimiento. Una vez realizada la liquidación el saldo restante pasará a formar parte del

patrimonio del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. En caso de interrumpirse el procedimiento, por aparecer el propietario o poseedor legítimo, los gastos generados por la conservación, reparación y movilización de la aeronave, así como del procedimiento administrativo, serán por cuenta exclusiva de estos.

Contratos de utilización de aeronaves

Artículo 30.- Se entiende por contratos de utilización de aeronaves aquellos que tienen por objeto regular las relaciones jurídicas para el empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas y que no resulten contrarios al orden público nacional, de conformidad a lo previsto en la presente ley y en la reglamentación.

La transferencia de la condición de explotador por cualquier título libera al propietario de aeronave de la responsabilidad inherente al explotador.

Se entiende por explotador a la persona que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia aun sin fines de lucro, conservando la conducción técnica y la dirección de la tripulación y que figura inscrita como tal en el Registro Aeronáutico Nacional, conforme a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico.

Arrendamiento de aeronave

Artículo 31.- El contrato de arrendamiento de aeronave transfiere del arrendador al arrendatario su carácter de explotador y puede ser con o sin tripulación.

Fletamento de aeronave

Artículo 32.- El contrato de fletamento de aeronave obliga al fletante a poner a disposición del fletador, por un precio cierto, la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes o durante un tiempo determinado, manteniendo la condición de explotador.

Intercambio de aeronaves

Artículo 33.- El contrato de intercambio de aeronaves tendrá lugar cuando dos o más explotadores convinieren en usar sus aeronaves, por arrendamientos o fletamentos recíprocos para el cumplimiento de sus actividades.

Utilización de aeronaves con matrícula extranjera

Artículo 34.- Las empresas nacionales de transporte aéreo podrán usar en la prestación de los servicios que le autoricen en la concesión o permiso

respectivo, aeronaves de matrícula extranjera cuya posesión provenga de cualquier contrato de utilización de aeronaves señalados en el presente capítulo y otros arreglos similares, siempre que estos no resulten contrarios al ordenamiento jurídico venezolano y se cumpla con las condiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica

Transferencia de funciones y obligaciones del Estado de matrícula

Artículo 35.- Cuando una aeronave civil de matrícula venezolana sea explotada en otro Estado mediante un contrato de utilización de aeronaves o por cualquier otro acuerdo similar, la Autoridad Aeronáutica podrá transferirle a ese Estado, basado en un acuerdo internacional, todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula. En este caso, el Estado venezolano quedará eximido de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere.

Se procederá de la misma forma cuando una aeronave de matrícula extranjera sea explotada en territorio venezolano, para el transporte aéreo. En tal caso la Autoridad Aeronáutica podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula de la aeronave

Documentación de a bordo

Artículo 36:- Toda aeronave civil deberá llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad, de matrícula, libros, manuales, licencias y demás documentos exigidos por el ordenamiento jurídico para su empleo específico.

Certificado de Aeronavegabilidad

Artículo 37.- El Certificado de Aeronavegabilidad es el documento que certifica que la aeronave se encuentra en condiciones técnicas para operar de manera segura, conforme a las especificaciones establecidas en el certificado tipo o documento equivalente. Contendrá los términos, condiciones y limitaciones que establezca la Autoridad Aeronáutica.

Los certificados de aeronavegabilidad de aeronaves extranjeras expedidos por las autoridades competentes son válidos en el país, cuando concedan un trato recíproco a las expedidas por la República Bolivariana de Venezuela y cumplan con los requisitos mínimos exigidos por la normativa técnica venezolana.

Certificación de productos y partes

Artículo 38.- Las aeronaves civiles, motores, hélices, componentes, productos y accesorios que se fabriquen, modifiquen o alteren, no podrán ser puestos en servicio sin cumplir con los requisitos exigidos por el

ordenamiento jurídico, previa certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO II

DEL PERSONAL AERONÁUTICO

Personal aeronáutico

Artículo 39.- El personal aeronáutico está integrado por el conjunto de personas que en vuelo o en tierra, desarrollen actividades que estén directamente vinculadas al vuelo y mantenimiento de las aeronaves, a la atención de los pasajeros y carga, así como la seguridad aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en el ordenamiento jurídico.

Certificaciones y licencias

Artículo 40.- El personal aeronáutico deberá contar con las certificaciones y licencias, expedidos o validadas por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a las funciones y requisitos establecidos en la normativa técnica aeronáutica respectiva.

Comandante de aeronave

Artículo 41.- Toda aeronave debe tener un comandante, que será el piloto al mando designado por el explotador, de quien será su representante, a falta de designación se presume quien dirige la operación de vuelo.

El comandante de la aeronave es la máxima autoridad a bordo de los pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo. Es el encargado de la dirección de la aeronave y principal responsable de su conducción segura. Sus funciones se inician con la preparación del vuelo y finalizan cuando entrega su responsabilidad al explotador o a la autoridad correspondiente. Los requisitos y demás obligaciones serán previstos en la normativa aeronáutica respectiva.

Inspectores aeronáuticos

Artículo 42.- Los inspectores aeronáuticos y demás funcionarios que delegue la Autoridad Aeronáutica ejercen la función de vigilancia de la seguridad y podrán prohibir el despegue de una aeronave o el ejercicio de cualquier otra actividad aeronáutica que infrinja las disposiciones previstas en la ley, de conformidad a lo establecido en la normativa técnica.

CAPÍTULO III

DE LA INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

Infraestructura aeronáutica

Artículo 43.- La infraestructura aeronáutica comprende el conjunto de instalaciones y servicios que hacen posible y facilitan la navegación aérea.

Aeródromos y aeropuertos civiles

Artículo 44.- Son aeródromos civiles las áreas definidas de tierra o agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves. Son aeropuertos civiles todo aeródromo de uso público, que cuenta con los servicios o intensidad de movimiento de modo habitual, para despachar o recibir pasajeros, carga o correo, declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Los aeródromos y aeropuertos se clasificaran de acuerdo a la presente ley y a la normativa técnica que dicte la Autoridad Aeronáutica, en consideración a sus usos, propietarios, facilidades, servicios, importancia, destinación, interés público, ubicación, intensidad de movimiento y demás características que permitan diferenciarlos.

Aeropuertos

Artículo 45.- Los aeropuertos son nacionales o internacionales, los cuales pueden ser de uso comercial o estratégico. Son nacionales los destinados a la operación de vuelo dentro del territorio venezolano e internacionales, cuando sean designados por la Autoridad Aeronáutica, para permitir la llegada o partida, desde o hacia el extranjero.

Son de uso comercial los que exclusivamente se utilizan con fines de explotación y aprovechamiento de sus posibilidades. La conservación, administración y aprovechamiento la harán los estados en coordinación con el Ejecutivo Nacional, de conformidad a la presente ley.

Son de uso estratégico los que por su importancia e interés para la seguridad y defensa de la nación y por su situación geográfica, cumplen funciones de seguridad de Estado, previa determinación del Ejecutivo Nacional. La conservación, administración y aprovechamiento de los aeropuertos públicos civiles de uso estratégico lo harán los órganos y entes descentralizados adscritos al Ejecutivo Nacional, conforme a su ley especial.

Aeropuerto civil principal

Artículo 46.- En la República Bolivariana de Venezuela existirá un aeropuerto civil principal, que por su uso estratégico será competencia exclusiva del Poder Público Nacional. Será declarado por el Ejecutivo

Nacional y estará determinado por la importancia de las obras, instalaciones y servicios, su carácter internacional, la regularidad y eficiencia en la prestación de los servicios, su situación geográfica y estratégica para generar tráfico internacional que incida en la ordenación del transporte y del tránsito aéreo, el volumen de tráfico nacional e internacional desde y hacia dicho aeropuerto, sus condiciones y características estratégicas para la seguridad y defensa nacional.

Parágrafo Único: Se declara como aeropuerto civil principal de la República Bolivariana de Venezuela al Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar, sin perjuicio de las atribuciones que tiene el Ejecutivo Nacional para la designación de otro aeropuerto que cumpla las condiciones establecidas en esta ley.

Certificado de explotación de aeródromo y aeropuerto

Artículo 47.- Ningún aeródromo o aeropuerto podrá operar sin el certificado de explotador otorgado por la Autoridad Aeronáutica, donde consten las especificaciones y condiciones de explotación conforme a las normas técnicas correspondientes..

Operaciones en aeródromos y aeropuertos

Artículo 48.- Las aeronaves operarán en los aeródromos o aeropuertos certificados por la Autoridad Aeronáutica, salvo los casos previstos en la presente ley y la normativa técnica. Toda aeronave tiene acceso a los aeródromos de uso público, aeropuertos y a los servicios que allí se prestan, con las limitaciones establecidas en la presente ley y la normativa técnica.

Las aeronaves de Estado, las que se encuentren en funciones de búsqueda, asistencia, salvamento y en emergencia, podrán aterrizar y despegar gratuitamente en los aeródromos privados o de superficies que no sean aeródromos de acuerdo a lo establecido en las normas técnicas.

Servicio de salvamento y extinción de incendios

Artículo 49.- Los aeródromos de uso público o aeropuertos prestarán el servicio de salvamento y extinción de incendio a través de los Bomberos Aeronáuticos adscritos al mismo, el cual se organizará y funcionará de acuerdo a lo previsto en la normativa que los regule. Los Bomberos Aeronáuticos Militares que prestan sus servicios a la aviación civil, dependerán de su componente respectivo.

Los Cuerpos de Bomberos que no son aeronáuticos podrán prestar sus servicios en los aeródromos y aeropuertos, siempre y cuando cumplan con la normativa que al efecto dicte la Autoridad Aeronáutica. Los recursos que

correspondan por la prestación de estos servicios ingresaran al patrimonio de los órganos o entes que lo presten.

Superficie de despeje de obstáculos

Artículo 50.- Se entiende por superficie de despeje de obstáculo, los planos imaginarios oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo o aeropuerto y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea. La Autoridad Aeronáutica en coordinación con los explotadores de aeródromos y aeropuertos, determinará la superficie de despeje, así como las alturas máximas de las construcciones, estructuras, instalaciones, plantaciones, rellenos sanitarios o cualquier otra que por su naturaleza represente un riesgo potencial para las operaciones aéreas, que se ubiquen bajo tales superficies, las cuales no se pueden iniciar sin el permiso previo de dicha autoridad. La infracción a esta disposición acarrea las sanciones establecidas en esta ley.

Remoción de obstáculos

Artículo 51.- Si con posterioridad a la determinación de superficies de despeje de obstáculos y la declaración de apertura de operaciones o la certificación de aeródromos o aeropuertos, se comprueba una infracción a la norma anterior, el explotador aeroportuario exigirá al infractor la remoción del obstáculo. En caso de incumplimiento lo removerá inmediatamente a costas del infractor sin derecho a reembolso.

Obligación de señalar obstáculos

Artículo 52.- La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria. La Autoridad Aeronáutica tiene la competencia para exigir el cumplimiento de esta obligación de conformidad con las normas técnicas correspondientes.

Los gastos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario. La infracción a esta disposición acarrea las sanciones establecidas en esta ley.

Plan Maestro

Artículo 53.- El Ministerio de Infraestructura, conjuntamente con el Ministerio de Planificación y Desarrollo elaborará un Plan Maestro en materia de Aeródromos y Aeropuertos, en coordinación con los demás órganos y entes competentes de la administración pública, oída la opinión del Consejo Aeronáutico Nacional a fin de permitir el desarrollo armónico y coherente de los planes nacionales, regionales y locales, en especial el Plan Maestro de la Aeronáutica Civil.

Plan Nacional de Seguridad de la Aviación

Artículo 54.- El Ejecutivo Nacional dictará el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos considerando la seguridad, regularidad y eficacia de los vuelos. La fiscalización de este programa estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.

A los fines de cumplir con el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil cada explotador de aeródromo, aeropuerto y de aeronaves desarrollará un programa de seguridad.

Las actividades de seguridad de dichos explotadores ejecutadas por los agentes de carga y empresas privadas de servicios de seguridad, deben contar con la certificación de la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.

Derechos por servicios aeronáuticos

Artículo 55.- Los órganos y entes encargados de la conservación, administración y aprovechamiento de la infraestructura aeronáutica, fijarán los derechos por los servicios aeronáuticos que correspondan por su utilización en coordinación con el Ejecutivo Nacional, quien formulará los criterios, conforme a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional. Estos derechos serán recaudados total o parcialmente por sí mismos o por otro ente u órgano especializado.

Los derechos por servicios aeronáuticos fijados deberán ser notificados a la Autoridad Aeronáutica, la cual podrá efectuar las observaciones y recomendaciones si las hubiere, sin menoscabo de las competencias que tienen otros órganos de protección al usuario y de la libre competencia, a fin de garantizar que en el establecimiento de dichos derechos se recuperen los costos, exista competencia leal y la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, de acuerdo a la categoría del aeródromo, aeropuerto o del servicio de navegación aérea que se preste, según la normativa técnica.

CAPÍTULO IV

DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

Libertad de navegación aérea

Artículo 56.- La navegación aérea de aeronaves civiles venezolanas es libre, salvo las restricciones establecidas en el ordenamiento jurídico. Se

regulará de manera que permita la circulación aérea segura, ordenada y eficiente.

Las operaciones de las aeronaves de Estado requieren la necesaria coordinación de la Autoridad Aeronáutica con la aviación militar en razón de la seguridad, de acuerdo a lo previsto en la norma técnica respectiva.

Restricciones a la navegación aérea

Artículo 57.- Corresponde al Ejecutivo Nacional fijar y publicar las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas para la navegación aérea.

El Ejecutivo Nacional, por razones de la seguridad del vuelo, interés público o seguridad y defensa, podrá restringir, suspender o prohibir temporalmente, en todo o en parte del territorio nacional, la navegación aérea, así como el uso del espacio aéreo por aquellos objetos que sin ser aeronaves se desplazan o sostienen en el aire.

La Autoridad Aeronáutica regulará el uso del espacio aéreo por aquellos objetos que sin ser aeronaves se desplazan o sostienen en el aire.

Entradas y salidas del territorio nacional

Artículo 58.- Las aeronaves entrarán o saldrán del territorio de la República por los puntos, rutas o aerovías que fije la Autoridad Aeronáutica, aterrizando y despegando en los aeródromos y aeropuertos internacionales designados al efecto. Las aeronaves de Estado extranjeras requieren de un permiso especial del Ejecutivo Nacional para entrar, transitar o salir del territorio nacional.

Obligación de aterrizar

Artículo 59.- Toda aeronave en vuelo dentro del espacio aéreo de la República que viole las normas relativas a la circulación aérea o cuando exista presunción que está siendo utilizada con propósitos distintos a los autorizados, será obligada a aterrizar por la autoridad competente utilizando todos los medios permitidos por el derecho internacional, sin menoscabo de las responsabilidades a las que hubiere lugar.

La Fuerza Armada Nacional, actuando en ejercicio de las atribuciones conferidas para la seguridad y defensa, ejecutará todas las acciones necesarias para evitar que sea utilizada la aviación con fines incompatibles con la legislación nacional y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de acuerdo a lo previsto en el ordenamiento jurídico.

Prohibición de lanzar cosas y sustancias

Artículo 60.– Se prohíbe el lanzamiento de cosas o sustancias, desde aeronaves u otros objetos que sin ser aeronaves utilicen el espacio aéreo, salvo lo previsto en el ordenamiento jurídico.

Servicios de navegación aérea

Artículo 61.– Los servicios de navegación aérea tienen carácter de servicio público esencial. La prestación es competencia del Poder Público Nacional, quien lo ejercerá directamente o mediante el otorgamiento de concesiones o permisos a organismos especializados, públicos o privados. El personal técnico aeronáutico adscrito a estos organismos presta un servicio de seguridad de Estado.

Los servicios de navegación aérea comprenden los servicios aeronáuticos de tránsito aéreo, meteorología, telecomunicaciones, información aeronáutica, ayudas a la navegación, búsqueda, asistencia y salvamento y aquellos que garanticen la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea. Su uso es obligatorio para todas las aeronaves que operen en el territorio de la República y demás espacios asignados conforme al ordenamiento jurídico.

La organización, funcionamiento, atribuciones y responsabilidades se rigen de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.

CAPÍTULO V

AVIACIÓN COMERCIAL

Servicio público de transporte aéreo comercial

Artículo 62.– La prestación del transporte aéreo comercial tiene el carácter de servicio público y comprende los actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea a pasajeros, carga o correo, de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro.”

Clasificación del transporte aéreo comercial.

Artículo 63.– El transporte aéreo comercial se clasifica en consideración a la periodicidad de sus operaciones, al ámbito territorial donde se realiza, al uso y demás características que permitan diferenciarlos, de conformidad a los convenios internacionales de los cuales es parte la República, la presente ley su reglamento y la normativa técnica.

Tarifas del servicio de transporte aéreo comercial

Artículo 64: Los transportistas aéreos y la Autoridad Aeronáutica conjuntamente fijarán las tarifas de los servicios, en términos que permitan su prestación en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad, permanencia y recuperación de costos de acuerdo a la categoría del servicio, debiendo asegurarse que estas sean divulgadas por los transportistas aéreos para el conocimiento de los usuarios, así como sus condiciones si las hubiere.

En las tarifas que se fijen para el servicio público de transporte aéreo nacional, los pasajeros menores de dos (2) años no pagarán el valor del pasaje, los pasajeros con edades comprendidas de tres (3) a doce (12) años, estudiantes y los mayores de los sesenta (60) años de edad y las personas con discapacidad o necesidades especiales gozarán del descuento especial previsto en las condiciones generales de contratación de los servicios de transporte aéreo establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

A falta de acuerdo, la Autoridad Aeronáutica fijará las tarifas del servicio público de transporte aéreo con base en los lineamientos establecidos en el presente artículo”.

Transporte aéreo nacional

Artículo 65.- La explotación comercial del servicio público de transporte aéreo nacional, queda reservada a las empresas de transporte aéreo venezolanas. Serán autorizadas las empresas de otros países, conforme a los acuerdos internacionales y al principio de reciprocidad.

Certificado de explotador del servicio de transporte aéreo y especificaciones operacionales

Artículo 66.- El certificado de explotador del servicio de transporte aéreo, es el documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica que acredita que la empresa aérea cuenta con la aptitud y la competencia para realizar operaciones de transporte aéreo en condiciones seguras y de acuerdo con las especificaciones operacionales asociadas al mismo. Para la obtención del certificado, la empresa aérea deberá cumplir con la conformación de idoneidad económica, demostrar capacidad legal, técnica, la existencia de las garantías al cumplimiento de las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio previstas en esta ley y con los demás requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico.

La normativa técnica aeronáutica establece las condiciones, requisitos, procedimientos y limitaciones necesarias para el otorgamiento, de conformidad con los estándares de seguridad.

Concesión o permiso de explotación del servicio público de transporte aéreo

Artículo 67.- Para la explotación del servicio público de transporte aéreo por empresas aéreas nacionales se requiere de la concesión o permiso de explotador otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

El otorgamiento de concesiones o permisos para estos vuelos, requiere que el servicio satisfaga una necesidad o conveniencia pública, que la empresa aérea sea poseedora de un certificado de explotador de transporte aéreo de conformidad con el artículo anterior y la normativa técnica que la regula.

Suspensión o revocatoria de las concesiones, permisos y certificados

Artículo 68.- La Autoridad Aeronáutica suspenderá o revocará la concesión, el permiso de operación o el certificado de explotador, cuando su titular haya dejado de cumplir las condiciones conforme a los cuales fueron expedidos o en caso de transgresiones al ordenamiento jurídico.

Operación de empresas aéreas extranjeras

Artículo 69.- Las empresas aéreas extranjeras podrán prestar servicios de transporte aéreo internacional desde y hacia el territorio nacional, basados en la reciprocidad real y efectiva, el interés nacional, los principios contenidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros convenios ratificados por la República, mediante permiso previo otorgado por la Autoridad Aeronáutica con sujeción a lo establecido en el ordenamiento jurídico.

Formulación de oposición a la solicitud de permisos de operación internacional

Artículo 70.- En los casos de solicitud de permisos de operación internacional, otros explotadores de transporte aéreo que estén sirviendo la misma ruta o segmento de ruta podrán formular oposición, la cual será vista en audiencia pública de acuerdo a lo previsto en la normativa técnica.

Derechos aerocomerciales y rutas

Artículo 71.- Los derechos aerocomerciales y rutas objeto de las concesiones o permisos para la explotación de servicios de transporte aéreo son propiedad del Estado. Los concesionarios o permisionarios, no podrán traspasar o ceder tales derechos sin la expresa autorización y bajo las condiciones que imponga la autoridad aeronáutica.

Alianzas estratégicas y cooperación comercial entre empresas

Artículo 72.-: Las empresas de transporte aéreo podrán establecer entre ellas alianzas estratégicas, de cooperación comercial, fusiones o cualquier otra figura legal para la explotación del servicio, previa aprobación de la autoridad aeronáutica.

Porte o tenencia de armas a bordo

Artículo 73.-: Queda prohibido a toda persona el porte o tenencia de armas a bordo de aeronaves, de transporte aéreos de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales, salvo lo previsto en el ordenamiento jurídico.

Transporte aéreo lícito de mercancías peligrosas y sustancias estupefacientes y psicotrópicas

Artículo 74.- El transporte aéreo de mercancías peligrosas, sustancias estupefacientes y psicotrópicas será regulado de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica que regula la materia.

Servicio especializado de transporte aéreo

Artículo 75.- El servicio especializado de transporte aéreo, es el empleo de una aeronave para el traslado de personas o cosas con fines específicos bajo diferentes formas y modalidades a cambio de una contraprestación. Para la prestación de este servicio se requerirá del respectivo permiso y certificado de explotador emitido por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.

Servicio de transporte aéreo no comercial por parte del Estado

Artículo 76.- El Estado podrá prestar el servicio de transporte aéreo de personas, carga y correo que, aun siendo remunerados no persigan fines de lucro, en especial la atención a áreas desasistidas con el fin de favorecer los planes de desarrollo nacional de acuerdo a lo que establezca la normativa que dicte el Ejecutivo Nacional, siempre y cuando cumpla la normativa de seguridad.

Trabajo aéreo

Artículo 77: Se entiende por trabajo aéreo todo servicio especializado distinto al transporte aéreo comercial efectuado mediante la utilización de aeronaves, puede ser remunerado o gratuito y requiere del certificado emitido conforme a las normas técnicas.

Para la realización de cualquier trabajo aéreo remunerado se requiere, además del permiso de explotador otorgado por la Autoridad Aeronáutica, que sea efectuado por empresas venezolanas, salvo que se carezca de éstas

en el país o lo establecido en los Convenios Internacionales donde sea signataria la República.

CAPÍTULO VI

DE LA AVIACIÓN GENERAL

Aviación general

Artículo 78.- La aviación general comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial en cualquiera de sus modalidades y está sujeta a lo establecido en la presente ley y en las normativas técnicas.

Aviación privada

Artículo 79.- Se entiende por aviación privada a la operación de aeronaves al servicio de sus propietarios o de terceros sin que medie una contraprestación económica. Estará sujeta a las inspecciones, requisitos y obligaciones establecidos en la normativa técnica.

Vuelos de exhibición, demostración, experimentales, deportivos y otros especiales

Artículo 80: Los vuelos de exhibición, demostración, experimentales, deportivos y otros especiales requieren de los certificados y permisos otorgados por la Autoridad Aeronáutica y conforme a la normativa técnica.

Vuelos de objetos que no son aeronaves

Artículo 81.- Los vuelos de objetos que sin ser aeronaves se sostienen y transitan por el espacio aéreo están sujetos a la inspección y control de la Autoridad Aeronáutica y se regulan de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.”

Aeroclubes

Artículo 82.- Los aeroclubes están sujetos a la inspección y control de la Autoridad Aeronáutica y se regulan de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.

Organización de eventos aéreos

Artículo 83.- La organización de eventos aéreos donde se promuevan, desarrollen o ejecuten actividades deportivas, de exhibición, demostración o competencias, de aeronaves civiles o de objetos que sin ser aeronaves, se sostienen y transitan por el espacio aéreo, deben cumplir con las regulaciones y permisos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO VII

DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA

Desarrollo tecnológico

Artículo 84.- La Autoridad Aeronáutica regulará el uso de nuevas tecnologías que favorezcan armónicamente a la aeronáutica venezolana y que estén relacionadas con el surgimiento de las tendencias mundiales para optimizar el desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la aviación.

El Estado promoverá el establecimiento de nuevas tecnologías y la adecuación de las existentes para alcanzar una industria y organizaciones de mantenimiento aeronáutico altamente competitivos, en el ámbito nacional e internacional y tendrán los incentivos y estímulos que determine el ordenamiento jurídico.

Industria y organizaciones de mantenimiento aeronáutico

Artículo 85.- La industria y organizaciones de mantenimiento aeronáutico comprenden el conjunto de establecimientos que fabrican, ensamblan o reparan aeronaves, motores, partes, repuestos, accesorios, componentes y equipos aeronáuticos en general. Para su establecimiento y funcionamiento se requiere de los respectivos permisos y certificaciones otorgados por la Autoridad Aeronáutica, conforme a la normativa técnica.

Participación de empresas en el desarrollo aeronáutico

Artículo 86.- Las empresas que realicen actividades aeronáuticas o conexas con éstas, participarán con el Estado en el desarrollo del sector mediante la transferencia de nuevas tecnologías o con los aportes necesarios para la ejecución de proyectos científicos, técnicos o educativos que permitan el fortalecimiento de la aeronáutica nacional, de acuerdo a las necesidades establecidas por el Consejo Aeronáutico Nacional y la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO VIII

DEL SISTEMA EDUCATIVO AERONÁUTICO

Estructura educacional aeronáutica

Artículo 87.- El sistema educativo aeronáutico será escalonado en niveles de acuerdo a la estructura educacional del país, se dividirá en ramas y especialidades para alcanzar el desarrollo de la aeronáutica nacional, de acuerdo a lo previsto en el ordenamiento jurídico.

Competencia de la Autoridad Aeronáutica

Artículo 88.- Oída la opinión del Consejo Aeronáutico Nacional, corresponde a la Autoridad Aeronáutica la elaboración y ejecución del Plan Integral de Educación de Aeronáutica Civil, conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Educación, la coordinación del sistema educativo aeronáutico con las otras autoridades competentes y ejercer las demás competencias que le confiere el ordenamiento jurídico.

Educación del personal que presta servicios aeronáuticos y actividades conexas

Artículo 89.- La educación del personal aeronáutico que requiera de los certificados y licencias referidos en la presente ley, se impartirá en los institutos, escuelas y centros de enseñanzas, autorizados y certificados por la Autoridad Aeronáutica. El perfeccionamiento profesional y la educación superior, que fueren necesarios para el desarrollo de la aeronáutica nacional, se efectuarán en los centros educativos nacionales y extranjeros, cuyos contenidos programáticos se ajusten a las nuevas tendencias mundiales y que hayan cumplido con los requisitos exigidos en el ordenamiento jurídico correspondiente.

Obligatoriedad de la instrucción

Artículo 90.- La Autoridad Aeronáutica y los prestadores de los servicios aeronáuticos tendrán la obligación de proporcionar a su personal técnico aeronáutico, la capacitación y el adiestramiento continuo en función del Plan Integral de Educación de Aeronáutica Nacional.

Para el ejercicio de cualquier actividad dentro de la aeronáutica civil se requiere de los cursos inductorios y específicos establecidos en la normativa técnica.

CAPÍTULO IX

DEL INFORTUNIO AERONÁUTICO

Servicios de búsqueda, asistencia y salvamento

Artículo 91.- El servicio de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, de sus tripulantes, pasajeros y bienes transportados, en caso de accidentes o incidentes aéreos, es de interés público y estará a cargo del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento y demás subcentros coordinadores regionales designados por la Autoridad Aeronáutica.

Garantía de prestación del servicio

Artículo 92.- El Estado garantiza la prestación del servicio de búsqueda, asistencia y salvamento en el territorio nacional, demás espacios geográficos y la región asignada en acuerdos internacionales.

La normativa técnica establecerá los mecanismos de coordinación, competencias y otros aspectos necesarios para la prestación del servicio.

Ingreso de aeronaves extranjeras para búsqueda, asistencia y salvamento

Artículo 93.- La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las demás autoridades competentes, podrá autorizar el ingreso de aeronaves civiles extranjeras para fines de búsqueda, asistencia y salvamento, siempre que la urgencia y la necesidad de las circunstancias así lo requieran.

En caso que las operaciones requieran el empleo de aeronaves de Estados extranjeros, será necesaria la autorización especial del Ejecutivo Nacional de acuerdo a lo previsto en el ordenamiento jurídico.

Obligación de prestar ayuda

Artículo 94.- La obligación de participar en los procedimientos de búsqueda, asistencia, salvamento y de prestar la debida atención a las personas afectadas por accidentes o incidentes aéreos, se extiende a las empresas de transporte aéreo y demás explotadores de aeronaves civiles, capitanes de aeronaves, naves y en general a cualquiera que se encuentre en situación conveniente para prestar ayuda.

No habrá responsabilidad para las personas señaladas cuando el auxilio fuere prestado por otro en mejores condiciones o significase riesgos para las personas a bordo de la aeronave que presta el servicio o dicha colaboración no fuese necesaria.

Reembolso de gastos e indemnización

Artículo 95.- Quien haya participado directamente en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves tendrá derecho al reembolso de los gastos e indemnización de los daños que se produzcan como consecuencia de estas operaciones.

El reembolso de los gastos o indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto del valor de reposición que tenía la aeronave socorrida antes de producirse el hecho.

Autoridad competente para la investigación de accidentes e incidentes de aviación

Artículo 96.– Todo accidente e incidente de aviación civil, será investigado administrativamente por el Ministerio de Infraestructura a través de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación.

La investigación de accidentes e incidentes de aviación donde se encuentre involucrada alguna aeronave de Estado será conducida por la autoridad militar competente, de conformidad con la normativa técnica correspondiente.

Objeto de la investigación

Artículo 97.– El objeto de la investigación de los accidentes e incidentes de aviación es determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición; sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, establecidas de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Junta Investigadora de Accidentes de Aviación

Artículo 98.– Existirán dos (02) Juntas Investigadoras de Accidentes de Aviación, una para aeronaves civiles adscrita al Ministerio de Infraestructura y la otra para aeronaves de Estado adscrita a la Autoridad militar del ramo.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación se organizará, funcionará y tendrá amplias potestades para requerir información, ordenar experticias y demás actividades tendientes a la determinación de las causas del accidente o incidente aéreo y tomar las medidas que resulten adecuadas conforme a la normativa técnica.

Obligación de informar

Artículo 99.– Toda persona que tenga conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, debe comunicarlo inmediatamente a la autoridad pública más próxima.

La autoridad pública que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la Autoridad Aeronáutica, debiendo resguardar el área y los elementos necesarios para la investigación, sin la intervención de personas no autorizadas.

TÍTULO IV

DE LA RESPONSABILIDAD Y LOS HECHOS ILÍCITOS

CAPÍTULO I

DE LA RESPONSABILIDAD

Responsabilidad del transportista por daños al pasajero

Artículo 100.- El que realice transporte aéreo remunerado o gratuito, es responsable por los daños causados al pasajero por la demora, cancelación o el accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas.

Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo o aeropuerto para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, al salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo o aeropuerto. En cualquier caso, la responsabilidad por daños en el embarque y desembarque recaerán sobre quienes realicen dichas actividades.

El derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, se ajustará a los siguientes términos:

1. Por muerte o por incapacidad total permanente, hasta cien mil (100.000), Derechos Especiales de Giro.
2. Por incapacidad parcial permanente, hasta cincuenta mil (50.000) Derechos Especiales de Giro.
3. Por incapacidad parcial temporal, hasta veinticinco mil (25.000) Derechos Especiales de Giro.

Por demora o cancelación injustificada en el vuelo contratado, hasta cuatro mil ciento cincuenta (4.150) Derechos Especiales de Giro

Responsabilidad por daños a equipaje, carga y correo

Artículo 101.- El transportista aéreo es responsable de los daños causados en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado, la carga y el correo, en caso de haberse producido a bordo de la aeronave o durante cualquier momento en el que se hallasen bajo la custodia del transportista, dentro de los límites siguientes:

1. Por destrucción, pérdida o avería de la carga o el equipaje facturado, hasta diecisiete (17) Derechos Especiales de Giro, por kilogramo de peso bruto.
2. Por retraso en la entrega de la carga, hasta una cantidad igual al precio estipulado para el transporte.
3. Por retraso en la entrega del equipaje facturado, hasta cien (100) Derechos Especiales de Giro, de conformidad con las normas que a tal efecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
4. Por destrucción, pérdida o avería del equipaje de mano, generado por causa imputable al transportista, hasta mil (1000) Derechos Especiales de Giro.

Si la carga o equipaje facturado se transporta conforme a la cláusula de “Valor Declarado”, el límite de la responsabilidad corresponderá a dicho valor. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá el importe de la suma declarada.

Responsabilidad en el transporte aéreo sucesivo

Artículo 102.- El transporte aéreo sucesivo es considerado como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. Será responsable el transportista que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido el incumplimiento, interrupción, demora, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Responsabilidad en el transporte combinado

Artículo 103.- En caso de transporte combinado se aplicarán las disposiciones de la presente ley solamente para el transporte aéreo.

Responsabilidad del transportista de hecho

Artículo 104.- Cuando el transporte aéreo sea efectuado por un transportista distinto al transportista contractual, ambos serán solidariamente responsables en caso de muerte, lesiones, daños o retraso ante quienes ejerzan tales acciones, sin perjuicio de las acciones de repetición.

Nulidad de cláusula contractual

Artículo 105.- Toda cláusula contractual que exonere al transportista de responsabilidad o fije un límite inferior al establecido en esta ley, será absolutamente nula.

Perdida del beneficio de la limitación

Artículo 106.- Los explotadores del servicio de transporte aéreo no podrán beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en esta ley, si se comprueba que tales daños fueron debidos a dolo o culpa de sus directivos o cualquier persona que tome decisiones por ellas, de sus dependientes o empleados.

Reclamo y prescripción de la acción para exigir el pago

Artículo 107.- Todo reclamo por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportada se hará por escrito a la empresa aérea con acuse de recibo, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho, sin menoscabo a la participación a la Autoridad Aeroportuaria, la cual dentro de las cuarenta y ocho (48) horas impondrá a la Autoridad Aeronáutica. La empresa deberá responder por el daño dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de llegada a destino, la del día en que la aeronave debería haber llegado o desde la demora o cancelación del transporte aéreo.

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportados prescribirá a los tres (3) años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación.

Responsabilidad del explotador de aeronaves civiles por daños a terceros en superficie

Artículo 108.- El explotador de aeronaves civiles será responsable por los daños que se causen a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie con motivo de la operación de aeronaves o como consecuencia de una persona o cosa desprendidos o lanzados de la misma. Se entiende por operación de una aeronave, todo movimiento realizado por ésta bajo la acción directa de sus propios medios de propulsión o sustentación. La persona que opera una aeronave sin el consentimiento del explotador será responsable de los daños causados a terceros.

El explotador de una aeronave es solidariamente responsable con la persona que la opera en forma ilegítima por los daños causados a terceros en superficie, cuando no tomó las previsiones necesarias para evitarlo.

Prescripción de la acción para exigir el pago

Artículo 109.- La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a terceros en la superficie prescribirá a los tres (3) años, contados a partir de la fecha de los hechos que los causaron.

Responsabilidad por abordaje aéreo

Artículo 110.- Abordaje aéreo es toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento. La aeronave está en movimiento:

1. Cuando se encuentren en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo.
2. Cuando se desplaza en la superficie con su propia fuerza motriz.
3. Cuando se halla en vuelo.

Una aeronave se halla en vuelo desde el momento en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Se considera interferencia cuando se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de las mismas, por otra aeronave en movimiento, sin que exista verdadera colisión.

Responsabilidad solidaria por abordaje

Artículo 111.- En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje, los explotadores de las respectivas aeronaves serán solidariamente responsables del pago de la indemnización, sin menoscabo de las acciones que puedan ejercer los órganos de protección ciudadana.

Prescripción de la acción para exigir el pago por abordaje

Artículo 112: La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños a causa de abordaje prescribirá, a los tres (3) años, contados a partir de la fecha del hecho.

Responsabilidad por la explotación de aeronaves

Artículo 113.- Los explotadores de aeronaves civiles son responsables de la operación, del mantenimiento e inspección de ellas, así como de los equipos aeronáuticos, por lo cual deben asegurarse que estas actividades se realicen de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico.

Responsabilidad por la elaboración del Programa de Seguridad

Artículo 114.- Todo poseedor de un certificado de explotador de servicios de transporte aéreo es responsable de la elaboración y aplicación de un programa de seguridad contra actos de interferencia ilícita, aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y los convenios internacionales.

Responsabilidad del poseedor del Certificado de Explotador

Artículo 115.- El poseedor de un certificado de explotador de servicios de transporte aéreo o trabajo aéreo, responderá por sus actos y omisiones ante la Autoridad Aeronáutica, los usuarios y terceros; igualmente es responsable por los actos y omisiones:

- 1.- De sus dependientes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones; y
- 2.- De terceros con los cuales hubiere contratado la prestación de un servicio.

Obligación de contratar pólizas de seguros

Artículo 116.- Los explotadores de aeronaves civiles venezolanas y extranjeras están obligados a asegurar los riesgos mediante la contratación y mantenimiento vigentes de pólizas de seguros que amparen los daños que se puedan causar con ocasión de la operación de éstas a

terceros en la superficie, por abordaje, a tripulantes y auxiliares con funciones a bordo, a los pasajeros, equipajes, carga y correo.

El valor asegurado de que trata el presente artículo no podrá ser en ningún caso inferior a los límites fijados por la Autoridad Aeronáutica o Convenios Internacionales de los cuales forme parte la República.

CAPÍTULO II

DE LAS INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

Potestad sancionatoria

Artículo 117.- Corresponde a la Autoridad Aeronáutica sancionar administrativamente a los funcionarios y particulares, sean personas naturales o jurídicas por razón de las infracciones a la presente ley y a los reglamentos, así como a las demás normas que regulan las actividades aeronáuticas civiles.

Corresponde al representante legal de los aeródromos o aeropuertos o a quien éste designe, sancionar las contravenciones a lo establecido en su normativa interna, de acuerdo a lo previsto en la ley, los reglamentos y los instrumentos contractuales respectivos.

Procedimiento administrativo

Artículo 118.- La Autoridad Aeronáutica, establecerá la responsabilidad administrativa originada por las infracciones previstas en esta Ley, incluso cuando se causen daños a personas y bienes, a la República, a los estados o a los municipios. El inicio, la sustanciación y resolución de las actuaciones administrativas a que diese lugar la aplicación de esta Ley, se ajustarán a las disposiciones en ella establecidas y supletoriamente en la ley que regule los procedimientos administrativos.

Cuando se incurra en falta que produzca daños materiales, la Autoridad Aeronáutica, debe:

- 1.- Verificar si las aeronaves reúnen las condiciones de seguridad exigidas por ella.
- 2.- Levantar el croquis del accidente, hacer una relación de los daños sufridos por las aeronaves o por cualquiera otra propiedad, y formar el expediente administrativo del caso.
- 3.- Ordenar el avalúo de los daños causados, que se hará por un solo perito o un experto designado por la autoridad aeronáutica.

Notificación

Artículo 119.- El acto de imposición de la sanción deberá contener la citación del presunto infractor para que comparezca al tercer día hábil siguiente ante la Autoridad Aeronáutica que la practicó. Si la citación personal no fuere posible, será suficiente que la boleta sea entregada en la dirección que consta en el Registro Aeronáutico Nacional, lo cual se comprobará con el recibo firmado por quien la haya recibido o en su defecto mediante acta levantada por el funcionario que practique la notificación. En este caso, el lapso para la comparecencia comenzará a correr una vez que consten en el expediente respectivo las diligencias practicadas. A la hora y fecha fijada en la boleta de citación, el presunto infractor deberá comparecer a los efectos de presentar su descargo en forma oral o escrita, o admitir la infracción imputada. Cuando en el acto de comparecencia el presunto infractor compruebe el pago de la multa, se dará por concluido el procedimiento administrativo.

Impugnación y lapso probatorio.

Artículo 120.- Si en el acto de comparecencia el presunto infractor impugna la sanción impuesta, se abrirá un lapso probatorio de cinco (5) días hábiles para la promoción y evacuación de pruebas.

Decisión.

Artículo 121.- Vencido el lapso de pruebas, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la Autoridad Aeronáutica dictará su decisión confirmando, modificando o revocando la sanción impuesta.

Recursos

Artículo 122.- Contra las decisiones que impongan una sanción, podrá interponerse el recurso de reconsideración dentro de los quince (15) días hábiles siguientes o acudir directamente a la vía jurisdiccional, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes. Si es ejercido el recurso de reconsideración, deberá agotarse íntegramente la vía administrativa para poder acudir a la vía jurisdiccional. La falta de decisión oportuna en los plazos previstos en el presente procedimiento, a excepción del recurso de reconsideración, acarreará la culminación del procedimiento administrativo y la consecuente responsabilidad de los funcionarios involucrados conforme a la ley. La decisión definitiva deberá ser notificada a su destinatario en caso de que éste no se haya presentado al acto de comparecencia. La autoridad aeronáutica, en aquellas infracciones cometidas que hayan puesto en peligro la seguridad aeronáutica, sin perjuicio de la multa correspondiente, podrá disponer que asistan los infractores con carácter de obligatoriedad a un curso de orientación en

materia de educación y seguridad operacional y de la aviación civil, que no excederá de treinta (30) horas ni podrá dictarse en días laborables.

Medidas cautelares

Artículo 123.- El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y demás funcionarios competentes en materia de seguridad operacional y de la aviación civil, mediante acto motivado, podrán dictar las medidas cautelares en caso de riesgo, a fin de garantizar la seguridad aeronáutica.

Oposición a las medidas cautelares

Artículo 124.- Acordada la medida cautelar, la parte contra la cual obre la medida podrá oponerse a ella dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que haya tenido lugar la notificación de la misma; dentro de ese lapso cualquier persona que tenga interés o se considere lesionado y que haya tenido conocimiento de la imposición de la medida cautelar podrá hacerse parte del procedimiento de oposición.

Formulada la oposición, se abrirá una articulación probatoria de cinco (5) días hábiles, en la cual las partes y los interesados podrán hacer valer sus pruebas y alegatos. Vencido dicho lapso, el Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil decidirá lo conducente dentro de los tres (3) días hábiles siguientes.

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil procederá a revocar la medida cautelar que se hubiese dictado cuando estime que sus efectos no se justifican. En todo caso, las medidas cautelares que se hubiesen dictado con ocasión de un procedimiento administrativo cesarán en sus efectos cuando se dicte la decisión que ponga fin a dicho procedimiento o cuando transcurra el lapso establecido para la decisión definitiva sin que ésta se haya producido.

Multas a los explotadores de aeronaves civiles

Artículo 125: Los explotadores de aeronaves civiles, serán sancionados con multa:

1. De 1.000 Unidades Tributarias (UT), por omitir:
 - 1.1. La inscripción en el Registro Aéreo Nacional de los actos y documentos ordenados en esta Ley y sus reglamentos.
 - 1.2. Información a la Autoridad aeronáutica de los incidentes ocurridos a las aeronaves objeto de la explotación.

1.3. Suministrar documentos o información requerida por la Autoridad Aeronáutica.

2. -De 2.500 Unidades Tributarias (UT), por:

2.1. Incumplir los períodos de servicio de vuelo, descanso y tiempo de vuelo de la tripulación que excedan el máximo establecido por el ordenamiento jurídico.

2.2. Impartir instrucciones al personal de a bordo contrarias a esta ley y sus reglamentos.

2.3. Realizar trabajos aéreos sin los certificados y permisos correspondientes otorgados por la Autoridad Aeronáutica.

2.4. Transportar mercancías peligrosas en contravención a las normas técnicas y sin los correspondientes permisos establecidos en el ordenamiento jurídico.

2.5. Dejar que su personal y equipos impidan u obstaculicen la operación de las aeronaves en las áreas de movimiento de los aeródromos y aeropuertos.

2.6. Utilizar aeródromos o aeropuertos no autorizados, salvo en los casos y condiciones en que ello esté expresamente permitido por las normas que dicte la Autoridad Aeronáutica o por causa de fuerza mayor.

2.7. Impedir el ejercicio de las funciones a los Inspectores de Seguridad Aeronáutica, en las instalaciones o aeronaves.

2.8. Operar la aeronave en una actividad aérea distinta a aquella para la cual fue certificada y autorizada.

2.9. Operar la aeronave con tripulantes sin licencia o sin permisos correspondientes vigentes.

2.10. Operar la aeronave sin los instrumentos de seguridad y equipos de auxilio técnicamente exigidos.

2.11. Negarse a participar en las operaciones aéreas de búsqueda, asistencia y salvamento, conforme a lo establecido en esta Ley.

2.12. Operar la aeronave excediendo sus capacidades técnicas.

2.13. Incumplir los programas de mantenimiento de las aeronaves aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

2.14. Omitir la notificación a la Autoridad Aeronáutica de los accidentes de las aeronaves objeto de su explotación.

3. De 5.000 Unidades Tributarias (UT), por:

- 3.1. Operar una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad vigente o sin certificado de matrícula.
- 3.2. Operar una aeronave sin marca de nacionalidad o matrícula, o con éstos alterados.
- 3.3. Suministrar datos falsos o inexactos a la Autoridad Aeronáutica.
- 3.4. Falsificar, ocultar, destruir o alterar los registros de la aeronave.
- 3.5. Desacatar las órdenes impartidas por la Autoridad Aeronáutica o del personal que preste los servicios de protección al vuelo.
- 3.6. Operar aeronave sin contar con las pólizas de seguro y garantías obligatorias.
- 3.7. Transportar armas, explosivos, sustancias estupefacientes y psicotrópicas, sin cumplir con las normas técnicas dictadas por la Autoridad Aeronáutica, además de las autorizaciones contenidas en el ordenamiento jurídico.
- 3.8. Exceder las capacidades de peso y balance de la aeronave.
- 3.9. Abandonar al pasajero en lugar distinto del aeródromo o aeropuerto de destino.
- 3.10. Omitir el cumplimiento de las normas destinadas a garantizar el ejercicio pleno y autónomo de los derechos de las personas discapacitadas o de necesidades especiales.

Multas a los explotadores del servicio de transporte aéreo

Artículo 126.– Los explotadores del servicio de transporte aéreo, además de las sanciones establecidas en el artículo anterior, serán sancionados con multa:

1.– De 1.000 Unidades Tributarias (UT), por:

1.1.– Omitir el cumplimiento de itinerarios, frecuencias y horarios de vuelos autorizados por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

1.2.– Omitir la notificación previa al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de las tarifas de sus servicios.

1.3. Omitir la publicación de sus condiciones generales de transporte aéreo en la prensa de circulación nacional y áreas designadas, conforme a las condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad, confort, puntualidad, asistencia al usuario y otras que establezca la Autoridad Aeronáutica.

1.4.– Omitir la publicación en la prensa de circulación nacional las condiciones de las promociones de sus servicios.

1.5.–Omitir el cumplimiento de las normas sobre asistencia e indemnización a los pasajeros del servicio público de transporte aéreo, por concepto de demora o cancelación injustificada de vuelos, sin menoscabo de las responsabilidades contractuales a que hubiere lugar.

1.6– Ofrecer al público por cualquier medio, servicios de transporte aéreo distintos a los aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

1.7.– Denegar injustificadamente el embarque del pasajero o su equipaje.

1.8– Transportar pasajeros, carga o correo sin la documentación exigida en el lugar de destino o dejarlos abandonados en éste, por el incumplimiento de estos requisitos.

2.– De 2.500 Unidades Tributarias (UT), por:

2.1.– Impartir instrucciones al personal de a bordo que impliquen violación de esta Ley y demás normas técnicas.

2.2.– Denegar injustificadamente el servicio público de transporte aéreo.

2.3.– Omitir la notificación previa a la Autoridad Aeronáutica sobre la interrupción total o parcial de sus servicios de transporte aéreo.

2.4.- Contravenir las Condiciones Generales del Transporte establecidas y publicadas por la Autoridad Aeronáutica.

2.5.- Incumplir la normativa que regula la modalidad de acuerdos de código compartido u otras modalidades de alianzas de transporte aéreo.

Multas a los comandantes de aeronaves

Artículo 127.- El comandante o piloto al mando de una aeronave será sancionado con multa:

1.- De 1.000 Unidades Tributarias (UT), por:

1.1.- Permitir el uso de aparatos de aerofotografía, cinematografía, aerotopografía y otros que posibiliten el levantamiento de información relativo a seguridad de Estado, a bordo de una aeronave en vuelo, sin la debida autorización de la autoridad competente.

1.2.- Tripular aeronaves sin llevar consigo la documentación exigida por la Autoridad Aeronáutica.

1.3.- Transportar cadáveres y órganos humanos sin la autorización requerida.

1.4.- Aterrizar sin causa justificada en aeródromos o aeropuertos distintos a los señalados por la Autoridad Aeronáutica.

1.5.- Iniciar el vuelo sin los documentos de a bordo vigentes o que la aeronave no ostente las marcas de la nacionalidad y matrícula.

1.6.- Iniciar vuelos cuando la aeronave no esté aeronavegable.

1.7.- Realizar vuelos de demostración, acrobáticos, de pruebas técnicas o de instrucción sin la debida autorización de la autoridad competente.

1.8.- Omitir la participación a la Autoridad Aeronáutica de los accidentes o incidentes de aviación en los que haya estado involucrado.

1.9.- Dejar a cualquier miembro de la tripulación, los pasajeros, la carga, el correo y demás efectos, en un lugar distinto del aeródromo o aeropuerto de destino.

1.10.- Iniciar vuelo en aeronave excediendo el máximo establecido para los períodos de servicio, tiempo de vuelo y período de descanso de la tripulación.

1.11.- Ordenar al personal de a bordo cualquier acto que implique violación de esta Ley.

1.12.- Transportar armas, explosivos, mercancías peligrosas o prohibidas sin dar cumplimiento a las normas y permisos de la autoridad competente.

1.13.- Suministrar datos falsos o inexactos, abstenerse o negarse a suministrar documentos o información requerida por la Autoridad Aeronáutica.

1.14.- Alterar los datos contenidos en la bitácora o los registros de la aeronave.

1.15.- Impedir u obstaculizar la circulación aérea.

1.16.- Utilizar aeródromos o aeropuertos no autorizados o no seguir las aerovías designadas por la Autoridad Aeronáutica.

1.17.- Operar una aeronave excediendo sus capacidades técnicas.

1.18.- Alterar el plan de vuelo sin autorización.

1.19.- Impedir el acceso o la inspección de las aeronaves que tripulan, al personal del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones.

1.20.- Desacatar las órdenes impartidas por los Inspectores de Seguridad Aeronáutica o del personal que preste los servicios de control de tránsito aéreo.

1.21.- Volar con certificado médico o licencia vencida.

1.22.- Arrojar o dejar que se lancen objetos o lastre desde la aeronave que comanda cuando se encuentra en vuelo.

1.23.- Operar una aeronave a riesgo de la seguridad operacional.

1.24.- Incumplir las normas de circulación aérea previstas en el ordenamiento jurídico.

1.25.- Omitir el cumplimiento de las normas destinadas a garantizar el ejercicio pleno y autónomo de los derechos de las personas discapacitadas o de necesidades especiales.

1.26.- Cualquier otra actividad distinta a las anteriores que contravenga normas de la seguridad de la aviación.

Multas a los explotadores de aeródromos o aeropuertos civiles

Artículo 128.- Los explotadores de aeródromos o aeropuertos civiles serán sancionados con multa de 900 Unidades Tributarias (UT), por:

- 1.- Incumplir con las normas de conservación y mantenimiento que para ellos dicte la Autoridad Aeronáutica según su clasificación.
- 2.- Impedir el aterrizaje de aeronaves que se encuentren en operaciones de búsqueda, asistencia, salvamento, en situaciones de emergencia o a las de Estado.
- 3.- Negar la utilización o el acceso a sus instalaciones en contravención a lo establecido en esta ley.
- 4.- Permitir que se efectúen actividades que puedan causar riesgo a las operaciones.
- 5.- Omitir informar oportunamente a la Autoridad Aeronáutica, acerca de hechos o circunstancias que puedan afectar la seguridad aérea o la prestación del servicio.
- 6.- Incumplir las normas que dicte la Autoridad Aeronáutica y las condiciones establecidas en su certificado de operador.
- 7.- Operar sin el correspondiente certificado de explotador.
- 8.- Impedir el acceso o la inspección a sus instalaciones al personal de la Autoridad Aeronáutica, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones.
- 9.- Emplear la infraestructura aeroportuaria para actividades incompatibles con los servicios allí prestados o que causen riesgo a la seguridad operacional.
- 10.- Omitir el cumplimiento de las normas destinadas a garantizar el ejercicio pleno y autónomo de los derechos de las personas discapacitadas o de necesidades especiales.

Multas a industrias y organizaciones de mantenimiento aeronáutico

Artículo 129.- Los propietarios de industrias y organizaciones de mantenimiento aeronáutico serán sancionados con multa de 1.500 Unidades Tributarias (UT), por:

- 1.- Abstenerse de llevar los registros de los trabajadores efectuados o no preservados de conformidad a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.
- 2.- Abstenerse de llevar y mantener un adecuado sistema de inspección en los trabajos que ejecuten.

3.- Incumplir con los procedimientos establecidos en su Manual de Procedimientos de Inspección y Trabajo Técnico Aeronáutico aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

4.- Ejecutar trabajos de mantenimiento de aeronaves utilizando materiales que no correspondan a las especificaciones técnicas y se basen en documentación técnica desactualizada o no pertinente.

5.- Asentar trabajos en bitácora o libros de mantenimiento sin haberlos realizado.

6.- Impedir el acceso a la inspección en sus instalaciones al personal de la Autoridad Aeronáutica, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones y en cumplimiento de lo establecido en la normativa técnica.

Otras multas

Artículo 130.- Se impondrá multa:

1.- De 70 Unidades Tributarias (UT), a cualquier persona, natural o jurídica, por:

1.1.- Interferir en forma culposa las comunicaciones aeronáuticas.

1.2.- Omitir la señalización de las superficies que representen obstáculos de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

1.3.- Omitir el pago de sus obligaciones a la Autoridad Aeronáutica dentro del lapso establecido, sin menoscabo de su cumplimiento.

1.4.- Alterar un detector de humo u otro dispositivo de seguridad.

2.- De 1.000 Unidades Tributarias (UT), a cualquier persona, natural o jurídica, por:

2.1.- Impedir o interferir en forma dolosa las comunicaciones aeronáuticas.

2.2.- Remover o alterar la aeronave después de haber sufrido un accidente o parte de ella sin la debida autorización, a menos que lo realice en razón de protección a la vida humana.

2.3.- Permitir el embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo fuera de áreas destinadas para ello, a la llegada o partida de aeronaves.

2.4.- Omitir la remisión de los documentos requeridos por el Registrador Aeronáutico Nacional dentro del lapso establecido.

- 2.5.- Dar falsa alarma a los servicios Aeronáuticos.
- 2.6.- Ordenar la detención o prohibición de despegue de una aeronave, por abuso de funciones.
- 2.7.- Poner en peligro la seguridad del vuelo.
- 2.8.- Omitir la remisión de la información requerida por la Junta Investigadora de Accidentes.
- 2.9.- Agredir, intimidar o amenazar, física o verbalmente, a cualquier miembro de la tripulación o pasajero.
- 2.10.- Omitir la obediencia a las instrucciones impartidas por el comandante de aeronave o piloto al mando.
- 2.11.- Consumir, hasta un estado de intoxicación, bebidas alcohólicas o drogas.
- 2.12.- Hacer funcionar aparatos electrónicos portátiles, en contravención a instrucciones de la tripulación.
- 2.13.- Omitir los permisos de la Autoridad Aeronáutica previstos en el ordenamiento jurídico.
- 2.14.- Cualquier otro acto que establezca como indebido la Autoridad Aeronáutica que pueda atentar contra la seguridad del vuelo, en los aeródromos o aeropuertos, de las personas o cosas, su propia seguridad, la moral, el buen orden, la disciplina, o que ocasione molestias a otros usuarios

Destino de las multas

Artículo 131.- Las multas que imponga la Autoridad Aeronáutica de conformidad con esta Ley, se enterarán al patrimonio del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, salvo las impuestas por la autoridad aeroportuaria, por contravención a las normas en aeródromos y aeropuertos, que se destinarán al patrimonio de estos

Multas por tramos de viajes efectuados

Artículo 132.- Las multas establecidas en la presente Ley son consideradas con relación a un viaje efectuado. Se considera como viaje efectuado a la operación realizada por una aeronave desde un punto de partida al punto de destino. Si es continuada la presunta infracción, podrá la Autoridad Aeronáutica suspender la actividad aeronáutica cuando represente riesgo a la seguridad operacional o de la aviación civil.

Suspensión de la licencia

Artículo 133.– El comandante o piloto al mando de una aeronave civil será sancionado con suspensión de su licencia hasta por seis (6) meses por:

1. Omitir la utilización de los servicios de control de tránsito aéreo.
2. Aterrizar, sin causa justificada, en aeródromos o aeropuertos distintos a los autorizados por la Autoridad Aeronáutica.
3. Incumplir las instrucciones impartidas por los servicios de control de tránsito aéreo.
4. Permitir a quien no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en la operación de la aeronave.
5. Impartir instrucción de vuelo con pasajeros a bordo.

Al comandante instructor de vuelo que en instrucción realice o permita que se realicen las actividades contempladas en el presente artículo, será sancionado con suspensión de hasta un (1) año de la licencia correspondiente

Revocatoria de la licencia al piloto

Artículo 134.– Se procederá a la revocatoria de la licencia al piloto de una aeronave civil y a la negativa del trámite de seis (6) meses a diez (10) años para obtener una nueva licencia, por:

1. Tripularla en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alcohólicas, psicotrópicas o estupefacientes.
2. Permitir que un miembro de su tripulación efectúe las funciones en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alcohólicas, psicotrópicas o estupefacientes.
3. Negarse injustificadamente a participar en operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, cuando le sea requerido por la autoridad competente.
4. Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares habitados, sin la autorización de la Autoridad Aeronáutica.
5. Violar normas de circulación aérea que atenten contra la seguridad operacional o la seguridad y defensa.
6. Incumplir las normas de seguridad aeroportuarias.

7. Incurrir en dos (2) o más causales de suspensión de la licencia

Revocatoria del permiso, concesión o de otras licencias

Artículo 135.- Sin perjuicio de las multas que corresponda aplicar de conformidad con lo previsto en esta Ley, será sancionado con la revocatoria del permiso, concesión o de otras licencias, según el caso a quien:

1. Incumpla una medida cautelar dictada por la Autoridad Aeronáutica.
2. Utilice o permita conscientemente el uso de los elementos destinados al transporte aéreo, como medios para coadyuvar en la comisión de delitos.
3. Omita el pago de los derechos o multas previstos en esta Ley.
4. Incurra en otra causal distinta a las de este artículo, y que se encuentren previstas en los reglamentos dictados por la Autoridad Aeronáutica, o en los instrumentos contractuales.
5. Viole las disposiciones de restricciones a la circulación aérea, operación de aeronaves, obligación de aterrizar y de no lanzar objetos establecidos por las autoridades competentes de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico.
6. Incumpla las órdenes impartidas por la Autoridad Aeronáutica o del personal que preste los servicios de control y tránsito aéreo.
7. Incumpla las normas de seguridad establecidas por la Autoridad Aeronáutica y las especificadas en los manuales técnicos.

Inhabilitación por revocatoria

Artículo 136.- La revocatoria del permiso o concesión a personas naturales o jurídicas acarreará a éstas la inhabilitación por un período de cinco (5) años para obtener otra, directa o indirectamente, salvo lo previsto en el artículo 134 de la presente Ley. Dicho lapso se contará a partir del momento en que el acto administrativo quede definitivamente firme.

En el caso de las personas jurídicas, la inhabilitación se extenderá al administrador o administradores responsables de la gestión y dirección del explotador sancionado, que hubieren estado en funciones durante el tiempo de la infracción, siempre que hayan tenido conocimiento de la situación que generó la revocatoria y no lo hayan notificado por escrito a la Autoridad Aeronáutica, antes de la apertura del procedimiento administrativo.

La inobservancia de las inhabilidades e incompatibilidades establecidas en el ordenamiento jurídico acarreará a las personas naturales responsables de dicha transgresión una inhabilitación especial para participar en el capital, ser administradores o directivos de empresas de transporte aéreo, sea directa o indirectamente, por un lapso de cinco (5) años.

Amonestación pública

Artículo 137.- La amonestación pública procederá como sanción accesoria en los casos en que la infracción haya incidido en la prestación del servicio de otro explotador de servicios aeronáuticos. El acto de amonestación será publicado a costa del infractor, de conformidad con los parámetros que establezca la Autoridad Aeronáutica, en dos de los diarios de mayor circulación a nivel nacional, dejándose constancia de la afectación que su conducta haya producido en la prestación de los servicios de otro explotador.

CAPÍTULO III

DE LOS DELITOS AERONÁUTICOS Y CONEXOS

Circulación aérea en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas

Artículo 138.- El que conduzca una aeronave o algún objeto que se desplace o sostenga en el aire, en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas causando riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación, será castigado con prisión de seis (6) a ocho (8) años.

Si no cumple con la orden de aterrizar, será obligado a hacerlo por la fuerza pública, y la pena se aumentará de un tercio a la mitad.

Circulación aérea por zonas distintas a las establecidas y en aeródromos o aeropuertos no autorizados

Artículo 139.- El que conduzca una aeronave atravesando la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad competente, poniendo en peligro la circulación aérea, será sancionado con prisión de seis (6) a ocho (8) años, salvo lo previsto en el artículo 48 de esta Ley.

En la misma pena incurrirá quien aterrice o despegue de un aeródromo o aeropuerto distinto al autorizado por la autoridad competente.

Si no cumple con la orden de aterrizar, será obligado a hacerlo por la fuerza pública, y la pena se aumentará de un tercio a la mitad.

Interferencia de la seguridad operacional y de la aviación civil.

Artículo 140.- Quien por cualquier medio o acto interfiera ilícitamente la seguridad operacional o de la aviación civil será castigado con prisión de seis (6) a ocho (8) años.”

Lanzamiento de cosas o sustancias

Artículo 141.- El que lance cosas o sustancias nocivas desde una aeronave o desde cualquier objeto que sin serlo utilicen el espacio aéreo, será castigado con prisión de seis (6) a ocho (8) años, a excepción de lo establecido en la normativa técnica respectiva.

Desviación y obtención fraudulenta de rutas

Artículo 142.- Quien desvíe la ruta sin causa justificada o utilice una ruta de manera fraudulenta, será sancionado con prisión de seis (6) a ocho (8) años. En la misma pena incurrirá quien obtenga, tramite, otorgue una ruta de manera fraudulenta.

Si el desvío injustificado de la ruta persigue un provecho o causa falsa alarma, la pena será de ocho (8) a diez (10) años de prisión.

Señales de individualización de aeronaves

Artículo 143.- Quien coloque en una aeronave marcas falsas de nacionalidad, matrícula o cualquier otra señal de individualización, será castigado con prisión de seis (6) a ocho (8) años.

Se aplicará igual pena a quien altere las verdaderas o explote una aeronave sin marcas de nacionalidad, matrícula o señales de individualización

Conducción ilegal de aeronaves

Artículo 144.- Quien conduzca una aeronave sin señales de individualización, el permiso correspondiente o con más de una nacionalidad, será castigado con prisión de seis (6) a ocho (8) años.

Derribo o inutilización de aeronaves

Artículo 145.- Quien por cualquier modo derribe o inutilice una aeronave, será castigado con prisión de ocho (8) a diez (10) años.

No es punible el hecho cuando el daño se produce para evitar uno mayor y en el ejercicio legítimo de la autoridad conferida a la Fuerza Armada Nacional, en funciones de seguridad y defensa, cumplidos los procedimientos legales de conformidad con los convenios internacionales de los cuales la República es signataria.

Contaminación del medio ambiente.

Artículo 146.- Quien en contravención con lo establecido en la normativa técnica, contamine el medio ambiente de aeródromos o aeropuertos o sus zonas perimetrales, por cualquier medio o en el ejercicio de alguna actividad aeronáutica o conexas con ésta, será castigado con prisión de tres (3) a cinco (5) años.

Transporte de mercancías peligrosas.

Artículo 147.- Quien transporte o autorice ilícitamente el transporte de mercancías peligrosas, será castigado con prisión de ocho (8) a diez (10) años.

Si son armas, municiones de guerra, gas tóxico, inflamables, bacteriológicas, químicas o cualquier otra similar, la pena se aumentara de un tercio a la mitad. Con la misma pena será sancionado quien las introduzca en los aeropuertos o las coloque en su zona perimetral. Si causa terror o temor a las personas, pone en peligro la seguridad física, propiedades, infraestructuras, calles de rodajes y pistas o cualquier otro similar, la pena será de veinte (20) a veinticinco (25) años de prisión.

Omisión de socorro

Artículo 148.- Quien omita prestar socorro en labores de búsqueda, asistencia y salvamento, será castigado con prisión de dos (2) a cuatro (4) años. Quien omita dar aviso de los accidentes o incidentes aeronáuticos o de los restos o despojos de una aeronave o no resguarde el área y los elementos necesarios para la investigación, será castigado con prisión de uno (1) a tres (3) años.

Los comandantes de aeronaves que incurran en este delito, se les revocará la licencia por igual tiempo al de la pena.”

Consumo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas

Artículo 149.- Cualquier miembro de la tripulación que consuma sustancias estupefacientes o psicotrópicas, antes o durante el vuelo, será castigado con prisión de seis (6) a ocho (8) años y revocatoria de la licencia o permiso por igual tiempo.”

Omisión del representante del Ministerio Público

Artículo 150.- El fiscal del Ministerio Público que, dentro de los treinta (30) días siguientes de tener conocimiento de alguno de los delitos previstos en esta ley, no cumpla sus funciones, ni ejerza las acciones legales a las que hubiera lugar, será castigado con prisión de seis (6) a ocho (8) años.

Sin menoscabo de la responsabilidad disciplinaria a la que haya lugar, cualquier persona, impondrá al juez de primera instancia con competencia aeronáutica, a fin de que denuncie los hechos y solicite la apertura del proceso penal ante el Fiscal General de La República, o quien haga sus veces

Denegación de justicia

Artículo 151.- El juez que deniegue justicia, o retarde el proceso mediante la violación de los plazos y lapsos procesales, será castigado con prisión de ocho (8) a diez (10) años.

Aplicabilidad del Código Penal y órganos de policía de investigación

Artículo 152 - Las disposiciones establecidas en el Código Penal, a excepción de las normas relativas a la reincidencia, son aplicables a la presente Ley.

La Seguridad Aeroportuaria, es un órgano de policía de investigaciones en los procesos penales, y se regirá en el ejercicio de sus funciones conforme a lo previsto en el Código Orgánico Procesal Penal y demás normas que rijan la materia, adscrita a la Autoridad Aeroportuaria.

TÍTULO V

DE LA JURISDICCIÓN ESPECIAL AERONÁUTICA

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Creación de jurisdicción aeronáutica

Artículo 153.- Se crea la jurisdicción aeronáutica constituida por tribunales superiores y de primera instancia unipersonales, con competencia para conocer sobre la materia y cuantía en el territorio nacional por los hechos u omisiones que se sucedan en el territorio nacional y sobre las actividades aeronáuticas afines o conexas reguladas en la presente ley. Corresponde al Tribunal Supremo de Justicia la creación o atribución de estas competencias a los tribunales competentes en cada circunscripción judicial del país.

Recursos contra los actos de efectos generales o particulares que se dicten en jurisdicción aeronáutica

Artículo 154.- Las decisiones de efectos particulares que se dicten en Primera Instancia por los tribunales unipersonales, con competencia para

conocer sobre la materia y cuantía en el territorio nacional por los hechos u omisiones que se sucedan en el espacio aéreo nacional y sobre las actividades aeronáuticas, anexas o conexas reguladas en la presente ley, podrán apelarse por ante el tribunal superior competente, en el término de cinco (5) días hábiles desde su notificación. Las sentencias definitivas o interlocutorias de efectos particulares que pongan fin al juicio dictadas por la segunda instancia, podrán recurrirse por ante la Sala Político-Administrativa y las de efectos generales, por ilegalidad o inconstitucionalidad por ante la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, conforme al procedimiento establecido en la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia.

Requisitos para ser juez de los tribunales

Artículo 155.- Los jueces de primera instancia de la jurisdicción aeronáutica, deben ser venezolanos, abogados o abogadas, mayores de treinta años de edad, de reconocida competencia en la materia, conducta intachable y que hayan ejercido la profesión por mas de cinco años, con preferencia curricular para su escogencia, el ser docente a nivel superior en esta rama. Los jueces superiores aeronáuticos, además de los requisitos anteriores, exigidos para los jueces de primera instancia, deben haber ejercido la profesión de abogado por más de diez años. Las designaciones de jueces o juezas titulares, provisorios, accidentales, suplentes, conjuces y demás funcionarios o empleados que ingresen a la jurisdicción aeronáutica, por creación o asunción de las competencias de esta ley, corresponde al Tribunal Supremo de Justicia, dentro de las atribuciones y procedimientos de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

Competencias de los Tribunales Superiores Aeronáuticos

Artículo 156.- Los Tribunales Superiores Aeronáuticos son competentes para conocer de:

1. Las apelaciones que se interpongan contra las decisiones dictadas, en primera instancia, por los Tribunales Aeronáuticos.
2. Los conflictos de competencias que surjan entre tribunales cuyas decisiones pueda conocer en apelación y entre estos y otros tribunales distintos cuando el conflicto se refiera a materias atribuidas a los tribunales aeronáuticos.
3. Los recursos de hecho intentados contra las decisiones relativas a la admisibilidad de la apelación en causas cuyo conocimiento le corresponda en segunda instancia.
4. Cualquier otro recurso o acción que le atribuya la ley que regula la materia

Competencias de los Tribunales de Primera Instancia Aeronáuticos

Artículo 157.- Los Tribunales de Primera Instancia Aeronáuticos, son competentes para conocer de:

1. Las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico aéreo, así como las relacionadas a la actividad aeronáutica y aeroportuaria, y las que se sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión de la prestación del servicio de transporte aéreo.
2. Las acciones dirigidas contra las aeronaves, su comandante, su propietario, poseedor o su representante, cuando aquel haya sido objeto de medida cautelar o embargo preventivo.
3. Los casos que involucren a más de una aeronave, y que alguna fuere de matrícula nacional, o cuando resulte aplicable la legislación nacional en virtud del contrato o de la ley, o cuando se trate de aeronaves extranjeras que se encuentren en el territorio de la República.
4. Los procedimientos de ejecución de hipotecas aeronáuticas y de las acciones para el reclamo de privilegios.
5. La ejecución de sentencias extranjeras, previo al exequátur correspondiente.
6. La ejecución de laudos arbitrales y resoluciones relacionadas con causas aeronáuticas.
7. Los juicios concursales de limitación de responsabilidad de propietarios o poseedores de aeronaves.
8. Las acciones derivadas con ocasión de los servicios aeronáuticos
9. Recibir denuncia o querrela y tramitarla ante la autoridad competente.
10. Las acciones que se propongan con ocasión de la construcción, reparación o modificación de aeronaves.
11. Las acciones que se propongan con ocasión de primas de seguro, incluidas las cotizaciones de seguro mutuo, pagaderas por el propietario de la aeronave o el arrendatario a casco desnudo, o por cuenta, en relación con la aeronave.
12. Las acciones relativas a comisiones, corretajes u honorarios de agencias de viajes pagaderas por el explotador del servicio de transporte aéreo.

13. Controversia a la propiedad o a la posesión de la aeronave, así como de su utilización o del producto de su explotación.

14. Las acciones derivadas del uso de los diversos medios y modos de transporte utilizados con ocasión del transporte aéreo.

15. Las hipotecas o gravámenes que pesen sobre la aeronave, sus motores y otros bienes previstos en la presente ley.

16. Las acciones derivadas de hechos ilícitos con ocasión de actividades efectuadas en los espacios aéreos nacionales.

17. Imponer al Fiscal General de la República de la presunta comisión del delito de omisión del representante del Ministerio Público, conforme a lo establecido en la presente ley.

18. Cualquier otra acción, medida o controversia en materia regulada por la ley.”

TÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES, TRANSITORIAS Y DEROGATORIAS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES FINALES

Adecuación de las normas técnicas a la nueva ley

Primera: Dentro de los ocho (8) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley, la Autoridad Aeronáutica adecuará la normativa técnica exigida en el presente instrumento normativo, en coordinación con las demás autoridades competentes, dictando las que sean de su exclusiva competencia.

Revisión de convenios relativos a materia aeronáutica

Segunda: Sin perjuicio a la descentralización de los estados, dentro de los dos (02) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, se procederá coordinadamente a revisar los convenios suscritos por el Estado y los establecidos entre los distintos órganos y entes del Poder Público, adecuándolos a la normativa establecida en esta Ley.

Revisión de los certificados, permisos y licencias

Tercera: Dentro de los seis (6) meses siguientes de la entrada en vigencia de la presente ley, la Autoridad Aeronáutica procederá a revisar todos los

certificados, permisos y licencias emitidos con anterioridad, adecuándolos a la normativa establecida en esta Ley.

Prerrogativas para el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

Cuarta: El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil gozará de las prerrogativas que la Ley Orgánica de la Hacienda Pública Nacional acuerda para la Hacienda Pública Nacional, y estará exento de todos los impuestos, tasas y contribuciones de carácter general y del pago de costas procesales.

Incentivos a la aeronáutica nacional

Quinta: A los fines de promover el desarrollo de la aeronáutica nacional, se prevén por un período de cinco (5) años, contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, los siguientes:

1.- Exención de los tributos, conforme a las leyes impositivas y aduaneras a:

1.1.- La prestación del servicio público de transporte aéreo nacional de pasajeros.

1.2.- Los activos empresariales, tangibles e intangibles, propiedad de los titulares de los enriquecimientos de las actividades del sector de la aviación comercial, industria aeronáutica, aeropuertos, aeródromos y de navegación aérea.

1.3.- La importación definitiva de aeronaves, motores, accesorios, partes, repuestos, vehículos y equipos que por su naturaleza técnica resulten indispensables para la aeronáutica nacional, declaradas por la Autoridad Aeronáutica.

2.- Exoneración del Impuesto Sobre la Renta, a los titulares de enriquecimientos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos, equivalente al setenta y cinco por ciento (75%) del monto de las inversiones destinadas a la incorporación de nuevas tecnologías para los servicios que prestan y a la capacitación y tecnificación del personal aeronáutico, para la asimilación de esas tecnologías, en aquellos ejercicios en los cuales se hayan causado.

La Autoridad Aeronáutica, previa solicitud de los interesados y del cumplimiento de los requisitos, expedirá la correspondiente certificación de uso aeronáutico.

Vencido el lapso establecido en el presente artículo, el Presidente de la República en Consejo de Ministros, en ejercicio de las facultades que le otorgan las leyes impositivas y aduaneras, podrá otorgar exoneraciones

totales o parciales a los tributos que causen las importaciones temporales o definitivas de aeronaves, materiales, insumos, equipos, repuestos y demás accesorios relacionados con la actividad objeto de esta ley, así como los enriquecimientos derivados de las actividades de la aviación comercial, industria aeronáutica, aeropuertos, aeródromos, navegación aérea y demás actividades inherentes y conexas al sector

Control de los medios y recursos del poder y potencial aéreo nacional

Sexta: Corresponde al Componente Aviación de la Fuerza Armada Nacional, ejercer el control de los medios y recursos del poder y potencial aéreo nacional para su empleo cuando las circunstancias de orden social, económico, político, natural o ecológico, afecten la seguridad de la nación, de las instituciones, de los ciudadanos y ciudadanas, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación respectiva.

Exención permanente

Séptima: Se concede exención permanente de todos los tributos contemplados en las leyes impositivas y aduaneras, a los pasajes aéreos, a la importación de los materiales y equipos, sus accesorios, partes y repuestos, destinados a servir en las actividades de extinción de incendios, búsqueda, asistencia, salvamento, control y vigilancia de la navegación aérea, que sean declarados como tales por el Ejecutivo Nacional.

Agotamiento de la vía administrativa

Octava: Las decisiones de la máxima autoridad del Instituto Nacional Aeronáutica Civil, agotan la vía administrativa. Las que emanen de los demás funcionarios, tendrán recurso jerárquico ante la máxima autoridad del ente

Coordinación de aeródromos y aeropuertos.

Novena. La coordinación de aeródromos y aeropuertos, compete al Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía, conjuntamente con el Instituto de Aeronáutica Civil como agentes del Ejecutivo Nacional.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Prestación de los servicios aeronáuticos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

Primera: El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil adquirirá, operará y conservará los servicios públicos de navegación aérea y otros servicios

aeronáuticos, hasta tanto el Ejecutivo Nacional designe el órgano o ente encargado de su prestación o los otorgue en concesión.

Competencias de los tribunales superiores y de primera instancia aeronáuticos

Segunda: Las competencias atribuidas en esta ley a los tribunales superiores y de primera instancia aeronáuticos serán ejercidas por los tribunales náuticos hasta tanto se encuentren establecidos los tribunales superiores y de primera instancia competentes.

Competencias atribuidas al Instituto Nacional de Aeronáutica

Tercera: Hasta tanto se publique la ley de creación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, sus competencias serán ejercidas por el Instituto de Aviación Civil.

Entrada en vigencia del artículo 146

Cuarta: El artículo 146 de la presente ley entrará en vigencia después de haber transcurrido seis (6) meses de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Derogatoria parcial del Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil

Primera: Se deroga parcialmente el Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.293 del 28 de Septiembre del 2001, salvo lo previsto en el Título II, Capítulo II, artículos 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28 hasta tanto se sancione y publique la ley de creación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Derogatoria de las normas que colidan con la presente ley

Segunda: Quedan derogadas todas las normas legales y sublegales que colidan con la presente Ley.