

DOCUMENTOS

*Extractos del Informe de la Comisión Permanente de Administración y Servicios de la Asamblea Nacional en relación a la "Situación de la Aviación Civil en Venezuela – diciembre 2016" y "Proyecto de reforma de la Ley de Aeronáutica Civil"*¹

DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE ADMINISTRACIÓN Y SERVICIOS

Stalin González. Presidente	Pierre Maroum
Jony Rahal. Vicepresidente	José Noriega
Gregorio Graterol	Elio Serrano
José Manaure	Francisco Torrealba
Henry Ramos Allup	Sergio Fuenmayor
Tobías Bolívar	Nirma Guarulla Garrido
Adriana D'Elia	Oscar Ronderos
Elimar Díaz	

Secretaria de la Comisión Permanente: Lic. Anaís Plaza

EQUIPO TÉCNICO

Luz Marina Gerdel
Soraya Pérez
Cyrus Cuevas U.
Pedro Pérez Ramírez
Enrique Martín Cuervo

¹ No se incluyen los siguientes apartados del informe: Breve reseña de la aviación civil, Breve resumen sobre situación de la aviación civil en Venezuela año 2016, El estado de algunos aeropuertos venezolanos, Búsqueda y salvamento, Aeropuertos de Venezuela, Líneas aéreas de Venezuela, Desarrollo del tráfico aéreo en América Latina y Venezuela, Venezuela puerta de entrada de Suramérica, La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Campaña "ningún país se queda atrás" (NCLB) de la OACI, El sistema del transporte aéreo mundial: opinión de diversas autoridades de organizaciones que lo representan, Situación de las líneas aéreas en Venezuela, Conclusiones.

LA LEY Y EL DERRIBO DE AERONAVES

Países de Suramérica han adoptando leyes de derribo de aeronaves en el espacio aéreo como medida activa para combatir el narcotráfico, afianzando una estrategia regional que han tomado a todos los países que conforman la región en razón de que el negocio de las drogas siguen siendo el de mayor recaudación de dinero ilícito dentro del continente. Las leyes de derribo de aviones, se han convertido en una política de Estado dentro de ocho países de la UNASUR (Se excluye Trinidad y Tobago, Surinam y Guyana; y en Argentina, no ha logrado ganar respaldo) en su afán de brindar resultados en cuanto a ésta política de seguridad. La aprobación de esta ley en Paraguay, lo hace en el octavo país del Sur que aprueba dicha legislación (Brasil, Chile, Ecuador, Uruguay, Colombia, Perú, Bolivia y Venezuela) y aunque no todos la han invocado, la ley tiene diferentes protocolos de procedimiento en cada nación. Los artículos de Ley que han sido aprobados en estos países van desde el uso de radares para la identificación y trackeo de aeronaves sospechosas que se convierten teóricamente en el blanco de la Fuerza Aérea respectiva, después de no haber atendido el llamado para identificarse y aterrizar voluntariamente. A pesar de los esfuerzos y de ser leyes diseñadas y aprobadas por el poder legislativo de cada País, de ninguna manera esta estrategia operacional es a toda prueba. Son considerables los peligros de estas medidas. Tal vez el más notorio fue el incidente del 2001 en el que la Fuerza Aérea peruana, pensando erróneamente que estaban monitoreando a una aeronave sospechosa, derribó la aeronave matando a un misionero norteamericano y a su hija de siete meses de edad. Igualmente, más allá del sur en Centroamérica, Honduras derribó dos pequeñas avionetas en el 2012 basado en la suposición de que llevaban drogas. No fueron hallados cuerpos o partes del fuselaje de las aeronaves en ninguno de estos accidentes que probaran que estuvieran involucrados en el tráfico de drogas.

Por otro lado, el aspecto operativo en varios de los países implicados en este estudio dista mucho de la realidad. Los intentos de modernizar las Fuerzas Armadas de la región se vienen dando poco a poco y muchas veces encuentran la resistencia de un grupo de personas y/u organización. Por citar un ejemplo, el espacio aéreo conformado por Perú, Bolivia y Paraguay, tiene poca cobertura aérea por radar, y casi ningún activo de interdicción aérea, lo que significa que el cielo está completamente despejado. Del mismo modo, y apartando la cuestión táctica-operativa los detractores de estas leyes indican que estas están lejos de ser una práctica legal. Según entrevista al senador paraguayo Roberto Acevedo reseñada en la página web InSight Crime indica "las leyes de derribo no siguen el debido proceso, y violan la presunción de inocencia, incluso si la fuerza aérea identifica correctamente un vuelo sospechoso de traficar con drogas, el hecho de derribarlo es equivalente a la

pena de muerte sin juicio". Adam Isacson de la Oficina en Washington para Asuntos Latinoamericanos WOLA igualmente declaró a este portal web: "estas medidas violan la ley de aviación civil internacional, que prohíbe el derribo de aviones civiles no amenazantes".

En otro orden de ideas, no todos los actores principales ven en estas leyes prácticas inconstitucionales. En Venezuela por ejemplo, la ley de Control Aéreo para la Defensa del Espacio Aéreo fue aprobada por la mayoría de los diputados en la Asamblea nacional; no obstante, fue hasta 2013 cuando el reglamento para la aplicación de tal ley fue aprobado. En este sentido, así lo anuncio el presidente de la República, Nicolás Maduro, durante un acto efectuado en la Comandancia General de la Guardia Nacional Bolivariana (GNB): "Nosotros hemos aprobado el reglamento ya para la aplicación de la Ley de interceptación Aérea que me da la potestad como jefe de Estado de derribar cualquier nave que penetre ilegalmente a Venezuela para el tráfico de drogas. Voy a empezar a aplicar esta ley de manera inmediata. Voy a proceder a la aplicación de esa ley en la lucha contra el tráfico de drogas en cielos venezolanos".

RECOMENDACIÓN

Se sugiere considerar como propuesta de innovación ante la posible civilización y adecuación de la norma que rige la aviación civil en Venezuela, la propuesta de Reforma de la Ley de Aeronáutica Civil, como preámbulo a la civilización de este importante sector en el ámbito de los servicios públicos nacionales que permitirá proporcionar y ajustar una nueva estructura que facilite el marco jurídico que adapte las actuaciones necesarias a las solicitudes acordes con un nuevo estamento jurídico. En este orden de ideas, a continuación se presenta la propuesta de reforma:

PROYECTO DE REFORMA DE LEY DE AERONÁUTICA CIVIL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente propuesta de Proyecto de Reforma de la Ley de Aeronáutica Civil, tiene por finalidad aportar un instrumento legal que permita contribuir y dilucidar elementos técnicos debidamente sustentados por expertos en materia de aviación civil, mediante la revisión y disposición de mecanismos que en concordancia con la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, admitan la civilización y configuración de un texto que incorpore los instrumentos jurídicos necesarios para que la aviación civil pueda desempeñar con rigor y eficacia, su rol civilista en el nuevo papel que requieren los estados y el país, con objetivos plenamente establecidos, considerando su incorporación a los procesos de descentralización, determinando efectivamente la operatividad de los aeródromos y aeropuertos

de uso comercial de la mano de los estados, de conformidad a lo establecido en el texto constitucional en lo que respecta a su conservación, administración y aprovechamiento.

Asimismo, se considera la adecuación a los nuevos tiempos de esta normativa legal comenzando con el cambio de nombre a Aviación Civil que es la identificación ajustada a esta actividad, como ha sido desde el inicio de la aviación mundial y contemplado en los principales acuerdos internacionales en materia de aviación civil, como lo es el Convenio Internacional de Aviación Civil, (Chicago, 1944) que dio origen a la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). Se debe destacar que los cambios realizados a la presente norma en el año 2009, producto de la sentencia Nro. 565 emanada del Tribunal Supremo de Justicia en fecha 15 de Abril de 2008, provocó cambios discrecionales limitando las acciones de los estados, según lo establecido en la carta magna en su artículo 164 numeral 10, contraviniendo las atribuciones conferidas a los estados lo cual generó el declive en el desarrollo económico y laboral de la población, reduciendo los beneficios generados por el servicio aeroportuario lo cual se vio reflejado en el decrecimiento del sector y la disminución de los niveles de seguridad y de calidad de los servicios.

La inclusión dentro del articulado, en el ámbito de aplicación de la Ley de Aeronáutica Civil (LAC), de regulaciones respecto de un tema fundamental como lo es la descentralización, cuyas competencias afectan el desenvolvimiento del sector aéreo nacional e internacional y que contiene, como se menciona anteriormente, aspectos que contravienen la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV), de lo cual, la competencia de administración, aprovechamiento e ingresos de los aeropuertos, referido en el art. 164/10 establece que es de la competencia exclusiva de los Estados:

164/10. La conservación, administración y aprovechamiento de... puertos y aeropuertos de uso comercial, en coordinación con el Ejecutivo Nacional."

Y el Art. 167 ejusdem que establece en su numeral 1° que son ingresos de los Estados:

167/1. "Los procedentes de su patrimonio y de la administración de sus bienes."

Ahora bien, el Art.45 LAC en su último párrafo establece lo siguiente:

"...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 con su ley especial."

De esta manera la Ley de Aeronáutica Civil (2009), eliminó las competencias y los ingresos a los Estados en materia de administración y aprovechamiento de los Aeropuertos establecidos por la Constitución de la

República y se las atribuye a Bolivariana de Aeropuertos –BAER– a través del Decreto-Ley Nº 6.646 de fecha 24 de marzo de 2009, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 39.146 de fecha 25 de marzo de 2009; contraviniendo también el Art.14 de la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público (LODDTCPP).

Artículo 14. Es de la competencia de los estados en coordinación con el Ejecutivo Nacional, la conservación, administración y aprovechamiento de carreteras, y autopistas nacionales, así como de puertos y aeropuertos de uso comercial.

El Ejecutivo Nacional ejercerá la rectoría y establecerá los lineamientos para el desarrollo de la coordinación señalada en el presente artículo."

Asimismo, en lo que respecta a la Descentralización, el Art.4 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV) establece que la República es un Estado federal descentralizado y su Art.6, que el gobierno de la República y de las entidades políticas que la componen, es y será siempre democrático y descentralizado. Sin embargo, la reforma de la LAC del año 2009, incorpora en el Art. 9 los siguientes párrafos:

Artículo 9. "...Compete a la Autoridad Aeronáutica... 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."

Lo cual le dio competencias al Ejecutivo Nacional, para modificar y crear mecanismos que interfieren en la administración y mantenimiento de los aeropuertos, como ya fue explicado en la parte anterior. Adicionalmente, de intervenir todas las actividades que son competencia de la LAC y por ende, los órganos y entes públicos y privados que las ejecutan.

Estas modificaciones en la norma están concatenadas con los cambios observados en el Art. 8 de la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público (LODDTCPP) en la cual se incorporaron tres artículos de suma importancia, el 14 ya mencionado y los siguientes:

Artículo 8. A fin de tutelar el interés general de la sociedad y salvaguardar el patrimonio de la República, el Poder Público Nacional por órgano del Ejecutivo Nacional, podrá revertir por razones estratégicas, de mérito, oportunidad o conveniencia, la transferencia de las competencias concedidas a los estados, para la conservación, administración y aprovechamiento de los bienes o servicios considerados de interés público general, conforme con lo previsto en el ordenamiento jurídico y al instrumento que dio origen a la transferencia.

A los efectos, de la reversión prevista en el presente artículo, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 10 de esta Ley."

Artículo 9. El Ejecutivo Nacional, por órgano del Presidente o Presidenta de la República en Consejo de Ministros, podrá decretar la intervención conforme al ordenamiento jurídico, de bienes y prestaciones de servicios públicos transferidos para su conservación, administración y aprovechamiento, a fin de asegurar a los usuarios, usuarias, consumidores y consumidoras un servicio de calidad en condiciones idóneas y de respeto de los derechos constitucionales, fundamentales para la satisfacción de necesidades públicas de alcance e influencia en diversos aspectos de la sociedad

De lo cual se desprende que los Art. 8 y 9 de la LODDTCPP, fueron la base para la única reforma de la LAC en el año 2009, incorporando dos párrafos en su artículo 9, ya transcritos. Todo ello manteniendo el exhorto de la Sala Constitucional en su sentencia sobre lo indicado de "...la revisión general de la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público, Ley General de Puertos y la Ley de Aeronáutica Civil, sin perjuicio de la necesaria consideración de otros textos legales para adecuar su contenido a la vigente interpretación."

Habida cuenta de lo expuesto, este articulado afecta la debida separación de poderes entre el Ejecutivo y el Legislativo, por cuanto faculta al Poder Ejecutivo a revertir competencias establecidas en nuestra Carta Magna al tiempo que la transgrede. En este orden de ideas, la propuesta de reforma trata de legislar en conceptos acordes con un marco jurídico tutelado por la Carta Magna, en la construcción de una herramienta indispensable que garantice la vida de los usuarios de la aviación civil. Es importante destacar que el desconocimiento de las órdenes impartidas por funcionarios encargados de la seguridad operacional, se ha convertido en una práctica constante y reiterada, así como la infracción a los estándares de seguridad internacional aplicables al sector, aunado a la inexistencia de una regulación sancionatoria eficaz, que se traduce, en definitiva, en una disminución de la credibilidad de la autoridad aeronáutica venezolana ante los organismos internacionales que regulan la aviación civil.

La Constitución de 1999 incorporó una serie de normas que determinan modificaciones relevantes, como es el caso de considerar la descentralización política y administrativa del Estado, siendo quizás una gran innovación constitucional, plasmada en su artículo 4 "La República Bolivariana de Venezuela es un Estado federal descentralizado en los términos consagrados por esta Constitución, y se rige por los principios de integridad territorial, cooperación, solidaridad, concurrencia y corresponsabilidad", cambio que resume un principio fundamental, desarrollado en el texto, posteriormente.

En concordancia con estas ideas, la presente propuesta, hace énfasis en aspectos acerca de la nueva concepción de la aeronáutica civil, destacando los elementos esenciales de descentralización y civilización de norma por lo que se considera presentar esta propuesta que incluye reforma de 20 artículos incluyendo el nombre de la ley, a los efectos de conceder el carácter Universal manejado incluso por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adscrita a la ONU, que es organismo internacional que regula ésta materia. Además, históricamente ha sido el término utilizado para denominar a la Aviación Civil en Venezuela. Se resaltan los alcances generales de la Ley y se detiene en algunos cambios relevantes respecto a la legislación anterior, provenientes principalmente de la normativa constitucional aplicable y explica los nuevos objetos de regulación previstos.

En este sentido, el Proyecto de Reforma de Ley de Aeronáutica Civil, ha considerado no sólo aquellos elementos que deben acatarse por mandato directo de la Constitución, deben incorporarse aquellos otros que se desprenden de la propia voluntad civilista de la norma, formando parte de la norma expresa, recogiendo el espíritu constitucional y, desde ese punto de vista, regular el funcionamiento y desarrollo de la actividad aeronáutica civil en la mejora de su funcionamiento y la inclusión de nuevos mecanismos que favorecen la correcta y adecuada administración de sus actividades.

En este sentido, el presente Proyecto de Reforma de la Ley de Aeronáutica Civil, concibe de forma moderna y global, adecuar a los nuevos tiempos y a las nuevas necesidades reguladas por la OACI, convenios internacionales plenamente suscritos por el Estado venezolano, teniendo en cuenta tanto las peculiaridades de nuestro país como del derecho comparado. El esfuerzo está enmarcado en proveer a la aviación civil de un instrumento jurídico útil para realizar, con las mayores facilidades sus obligaciones. No se limita a adaptar el texto normativo a la Constitución, sino que va más allá, regulando algunos aspectos relevantes, de los cuales la función normada no se había ocupado hasta el momento.

Explícitamente, se sugiere reformar los artículos 04, 09, 10, 14, 42, 45, 46, 53, 55, 57, 59, 61, 64, 81, 91, 92, 96, 98 y 145; además de la inclusión del artículo 40, y los siguientes pasarían a ser el numeral posterior; además de la sugerencia de revisión y adecuación de las disposiciones transitorias, derogatorias y finales en la Ley. Asimismo, se adaptan y completan muchos de sus contenidos, insertando y considerando la aviación pública y privada, de acuerdo con la naturaleza de las funciones que le son propias y que le dieron origen, siendo propias de los nuevos retos y al papel que le asigna la normativa internacional. Se toma la propuesta con el convencimiento de que no existen en la presente norma, las regulaciones y los controles suficientes para asegurar la coordinación y la armonización de políticas públicas, al

tiempo que se garantice la autonomía en sus respectivos ámbitos de competencia. Desde el 2009 la Ley de Aeronáutica Civil ha centralizado las actividades relacionadas con los requerimientos necesarios para el funcionamiento de las operaciones aéreas en las diversas regiones del país.

En síntesis, la Constitución configura un modelo de Estado Descentralizado que debe considerar, en su adopción de decisiones requeridas para el proceso de las competencias exclusivas de los estados, las necesidades del país y los fines del Estado (Coordinación con el estado), garantizando la permanencia de la norma fundamental que confiere a los estados el rango de las funciones que le son asignadas, y que se cuenta con instrumentos jurídicos y técnicos, necesarios para realizar correctamente el objetivo que le han sido encomendado.

Finalmente, el presente Proyecto de Reforma de Ley de Aeronáutica Civil representa un instrumento para el progreso de la Aviación Civil en Venezuela y ha sido presentado de manera tal que puede cumplir los objetivos de regular este importante ámbito del transporte aéreo nacional, bajo la concepción de garantizar el cumplimiento de las normas constitucionales y supra constitucionales y el papel del Estado en la defensa de la descentralización como ejercicio democrático de la representatividad ciudadana, con la garantía del respeto de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

PROPUESTA DE REFORMA PARA SU PRIMERA DISCUSIÓN DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL

Propuesta de modificar y agregar lo siguiente en la propuesta:

LEY DE AVIACIÓN CIVIL

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Declaratoria de orden público

Artículo 4. Se declara de orden público la actividad del transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles. El Estado garantizará la explotación, uso y aprovechamiento del espacio aéreo, de acuerdo a las normas establecidas en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Tratados Internacionales y demás leyes.

TÍTULO II

DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

Autoridad de Aviación Civil

Artículo 9. La Autoridad de Aviación Civil de la República, es el Instituto Nacional de Aviación Civil, quien la ejercerá a través de su Presidente y demás funcionarios civiles.

Es un ente de naturaleza técnica, de carácter permanente con personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente del Fisco Nacional con competencias financieras, administrativas, presupuestarias, técnicas, normativas y de gestión de recursos las cuales serán ejercidas de acuerdo con los lineamientos y políticas establecidos por el órgano de adscripción en coordinación con la Comisión Central de Planificación. El Instituto Nacional de Aviación Civil, gozará de los privilegios y prerrogativas de la República y estará adscrito al ministerio con competencia en la materia.

Requisitos

Artículo 10. El Ministro o Ministra con competencia en materia de Aviación Civil, previa lista propuesta y oída la opinión del Consejo Nacional de Aviación Civil, designará al Presidente o Presidenta del Instituto para un período de tres años, pudiendo ser ratificado o ratificada por períodos iguales, debiendo el Presidente tener por lo menos quince años de relación demostrada con la actividad de la aviación civil y los Gerentes o Directores tener mínimo diez años de relación demostrada con la actividad de la aviación civil. Deberá poseer suficientes credenciales académicas y técnicas en la actividad aeronáutica, ser de reconocida solvencia moral y cumplir con los demás requisitos que establezca la presente ley.

Consejo Nacional de Aviación Civil

Artículo 11. Se crea el Consejo Nacional de Aviación Civil, 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 en la Ley del Instituto Nacional de Aviación Civil y de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública, y todas sus decisiones tendrán carácter vinculante.

Vigilancia Permanente de la Seguridad Operacional y Protección de la Aviación Civil

Artículo 15. La vigilancia permanente de la seguridad operacional y protección de la aviación civil por parte de la Autoridad de Aviación Civil, se ejerce sobre todas las actividades aeronáuticas mediante la función fiscalizadora y de inspección, tendiente a asegurar que las mismas estén conformes con los estándares internacionales de seguridad. En ejercicio de sus funciones, la Autoridad de Aviación Civil tendrá el acceso inmediato a los lugares donde se desarrollen actividades aeronáuticas, conexas o de soporte, y serán sancionados, conforme con la ley, quienes impidan el acceso inmediato de sus funcionarios debidamente acreditados e identificados.

Los funcionarios acreditados para efectuar una fiscalización o inspección no podrán ingresar al aérea si se encuentran acompañados por terceras personas no acreditadas por la Autoridad de Aviación Civil, aunque sean funcionarios de otros organismos del Estado.

Del Personal Técnico Aeronáutico

Artículo 41. El personal técnico aeronáutico que presta los servicios de navegación aérea tendrá la condición de funcionarios de carrera. Antes de tomar posesión de sus cargos deberá prestar juramento de cumplir la Constitución y las leyes de la República, y los deberes inherentes a su cargo.

Serán funcionarios de libre nombramiento y remoción, aquellos que son nombrados y removidos libremente de sus cargos sin otras limitaciones que las establecidas en la ley.

La organización, funcionamiento, atribuciones y responsabilidades, se rigen de acuerdo con lo establecido en la ley.

Todas las especialidades relacionadas con el funcionamiento en la aviación civil ameritan la profesionalización del personal aeronáutico.

Inspectores Aeronáuticos

Artículo 44. Los inspectores aeronáuticos, acreditados e identificados por la Autoridad de Aviación Civil, ejercerán la función de vigilancia de la seguridad operacional y serán los únicos que podrán prohibir el despegue de una aeronave o el ejercicio de cualquier actividad de la aviación civil que infrinja las disposiciones previstas en la ley, siempre que este sustentado técnicamente, de conformidad con lo establecido en la normativa técnica.

Los inspectores aeronáuticos, quedarán aptos para autorizar el reinicio de operaciones de las aeronaves, una vez que cese la causa de la prohibición.

Aeropuertos

Artículo 47. Los aeropuertos son nacionales o internacionales

Son nacionales los destinados a la operación de vuelo dentro del territorio venezolano e internacionales, cuando sean designados por la Autoridad de Aviación Civil 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 con lo establecido en la presente Ley.

Los helipuertos podrán ser considerados como aeropuertos nacionales o internacionales cuando así lo establezca la Autoridad de Aviación Civil.

Los aeropuertos privados de uso público ejercerán la autoridad, conservación, administración y aprovechamiento del mismo, de conformidad con la ley y la normativa técnica respectiva.

Protección de la Infraestructura Aeroportuaria

Artículo 48. La Autoridad de Aviación Civil y la Autoridad Aeroportuaria, son responsables de velar por el cumplimiento de todo lo referido a la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencias ilícitas y de la seguridad operacional en las áreas del aeródromo o aeropuerto que protegen la infraestructura, área perimetral, conos de aproximación, sendas de planeo y demás servicios de apoyo a la navegación aérea y al transporte aéreo, y en consecuencia deberán actuar para corregir cualquier tipo de violación que ponga en riesgo la actividad aérea.

Plan Maestro

Artículo 55. El Plan Maestro para el Desarrollo de la Aviación Civil será elaborado por la Autoridad de Aviación Civil y el ministerio de adscripción, y aprobado por el Consejo Aeronáutico Nacional.

El Plan Maestro para aeropuertos de uso público será elaborado por la autoridad aeroportuaria o explotador del aeropuerto, la Autoridad de Aviación Civil y el Ejecutivo Estatal, y aprobado por el Consejo Aeronáutico Nacional .

Derechos por Servicios Aeronáuticos

Artículo 57. 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

critérios, conforme a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, tomando como referencia las tasas establecidas en la Ley de Timbre Fiscal. 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 de Aviación Civil, 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.

Restricciones a la Navegación Aérea

Artículo 59. Corresponde al Instituto Nacional de Aviación Civil conjuntamente con el Consejo Nacional de Aviación Civil fijar y publicar las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas para la navegación aérea.

El Presidente de la República en Consejo de Ministros por razones de 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.

El Instituto Nacional de Aviación Civil por razones de la seguridad del vuelo o interés público podrá restringir, temporalmente, 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.

Disposición Transitoria: Dentro de los seis meses siguientes a la publicación de la presente ley, la Autoridad de Aviación Civil y el Consejo Nacional de Aviación Civil, revisarán y modificarán de ser necesario, las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas.

Obligación de Aterrizar

Artículo 61. 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 que corresponda, utilizando todos los medios permitidos por el derecho internacional, sin menoscabo de las responsabilidades a las que hubiere lugar.

Servicios de Navegación Aérea

Artículo 63. Los servicios de navegación aérea tienen carácter de servicio público esencial. La prestación es competencia del Poder Público Nacional, quien lo ejercerá directamente a través del Instituto Nacional de Aviación Civil, o mediante el otorgamiento de concesiones o permisos a organismos especializados, públicos o privados.

Los servicios de navegación aérea comprenden los servicios de tránsito aéreo, meteorología, telecomunicaciones, información aeronáutica, ayudas a la navegación, búsqueda y salvamento, bomberos aeronáuticos y aquellos que garanticen la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

Tarifas del Servicio de Transporte Aéreo Comercial

Artículo 66. Los transportistas aéreos y la Autoridad de Aviación Civil 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 éstas sean divulgadas por los transportistas aéreos para el conocimiento de los usuarios, así como sus condiciones si las hubiere.

Dichas tarifas serán cobradas en moneda de curso legal de la República Bolivariana de Venezuela. En el caso de transportistas aéreos internacionales, el Estado garantizará la reconversión en moneda extranjera de los recursos obtenidos por el servicio prestado en el territorio nacional, luego de haber realizado los pagos de ley respectivos.

En las tarifas que se fijen para el servicio público de transporte aéreo nacional, los pasajeros menores de dos años no pagarán el valor del pasaje, los pasajeros con edades comprendidas de tres a doce años, estudiantes, los mayores de los sesenta 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 de Aviación Civil. A falta de acuerdo, la Autoridad de Aviación Civil fijará las tarifas del servicio público de transporte aéreo con base a los lineamientos establecidos en el presente artículo.

Vuelos de Aeronaves No Tripuladas y de Objetos que No Son Aeronaves

Artículo 83. Los vuelos de aeronaves no tripuladas así como de objetos que sin ser aeronaves se sostienen y transitan por el espacio aéreo se registrarán por una ley especial.

Disposición transitoria: Mientras se dicta la ley especial que regirá los vuelos de aeronaves no tripuladas así como de objetos que sin ser aeronaves se

sostienen y transitan por el espacio aéreo, será la Autoridad de Aviación Civil quien regule esta materia.

Servicios de Búsqueda y Salvamento

Artículo 93. El servicio de búsqueda y salvamento de aeronaves, tripulantes, pasajeros, ocupantes 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 Sub-centros coordinadores regionales designados por la Autoridad de Aviación Civil.

Al servicio de búsqueda y salvamento de aeronaves, se le deberá asignar un presupuesto para sus operaciones, mantenimiento de aeronaves, mantenimiento de equipos y de funcionamiento, por parte de la autoridad de aviación civil.

El servicio de búsqueda y salvamento de aeronaves, debe estar dirigido por un civil de amplia trayectoria y experiencia, titulado y especializado en operaciones de búsqueda y salvamento y como mínimo con quince (15) años comprobados de trabajo en operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves civiles, so pena de destitución inmediata.

Cualquier ciudadano u organización pública o privada que este cerca del lugar donde ocurra un accidente aéreo, puede dar respuesta en el salvamento de las personas involucradas en el mismo (el auxilio requerido), estén a bordo de la aeronave o en tierra, pero tan pronto llegue a la escena algún funcionario público competente en atención de emergencias, este asumirá la autoridad, hasta que se haga presente un funcionario acreditado y competente de la autoridad de Aviación Civil.

Garantía de Prestación del Servicio

Artículo 94. El Estado garantiza la seguridad y eficacia de la prestación del servicio de búsqueda 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.

Autoridad Competente para la Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación

Artículo 98. Todo accidente, incidente de aviación civil o cuasi colisión de aeronave, será investigado administrativamente por el Ministerio de Adscripción, a través de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, quien será la máxima autoridad competente durante el proceso de investigación. Los demás entes del Estado competentes o no, concurrentes,

deberán acatar las disposiciones de la Junta a los efectos de prevenir eventos similares.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, es competente para investigar los accidentes e incidentes de las aeronaves civiles que se considere están operando sin la autorización debida en nuestra Región de Información de Vuelo (FIR) o fuera del control de un Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), en cumplimiento de sus funciones.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil

Artículo 100. 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.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil cumplirá con lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Derribo o Inutilización de Aeronave

Artículo 147. Quien por cualquier modo derribe o inutilice una aeronave, será castigado con prisión de ocho a diez años. Las lesiones personales o muerte a personas a bordo, serán procesadas de conformidad con lo establecido en el Código Penal.

Respecto a las "*Disposiciones transitorias, derogatorias y finales*", se pueden producir cambios a partir de la puesta en vigencia de la nueva norma, por lo cual deben revisarse y desarrollarse solo en los casos que se amerite; asimismo, establecer de manera precisa la aplicación temporal y material de éstas disposiciones, una vez cumplida la redacción de la propuesta.