

VISUALIZANDO UN DERECHO AERONÁUTICO AMBIENTAL

Alberto Blanco-Urbe Quintero²

Resumen: *La colaboración, luego de pasarse por las principales normativas y principios internacionales en materia de Derecho Ambiental, hace un repaso de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV) que se refieren al tema.*

Palabras clave: *Derecho Ambiental – Política ambiental – RAV*

SUMARIO. **I.** Derecho Ambiental – Derecho Aeronáutico Ambiental. **II.** Aspectos éticos: la dignidad y la sobrevivencia de la persona humana exigen imperativamente la protección del ambiente, por sus utilizadores y beneficiarios. **1.** La Declaración de Estocolmo. **2.** La Carta Mundial de la Naturaleza. **3.** La Declaración de Río. **4.** La Declaración de Johannesburgo. **III.** Aspectos Jurídicos: La obligación legal de proteger el ambiente. **1.** Algunas convenciones internacionales. **2.** El deber del Estado y de los particulares de proteger el ambiente, en derecho interno venezolano. **3.** Algunos mecanismos jurídicos para cumplir el deber de proteger el ambiente. **IV.** Derecho Aeronáutico Ambiental. **Conclusión**

I. DERECHO AMBIENTAL – DERECHO AERONÁUTICO AMBIENTAL

El derecho ambiental, a diferencia de lo que ocurre con la mayoría de las ramas del derecho, no se orienta exclusivamente de forma vertical, desde las alturas de los fundamentos constitucionales determinantes de los principios jurídicos, hacia las normas de inferior jerarquía en la estructura jerarquizada de las normas de derecho de la rama respectiva, sino que, además, y lo que resulta más trascendente, el derecho ambiental se irradia en bloque y en dirección horizontal y circular, abrazando y con ello influyendo la totalidad del ordenamiento jurídico, a objeto de generar una sistemática adaptación y relectura de las instituciones y máximas de cada rama del derecho, de manera de ser teleológicamente orientadas hacia el logro del cometido esencial estatal de asegurar la protección, conservación, defensa, mejoramiento y acertada gestión de los bienes ambientales (aguas, suelos, atmósfera, flora, fauna, ecosistemas, condiciones climáticas, patrimonio cultural y natural, etc.), a través del diseño y ejecución de políticas de desarrollo sustentable, en garantía de la calidad de la vida de la humanidad y de la tutela de la vida en

² Abogado *Magna cum Laude* por la Universidad Central de Venezuela y especialista en derecho ambiental y de la ordenación del territorio por la Universidad Robert Schuman (Francia). Profesor agregado de la UCV y del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

sí, considerada intrínsecamente y no tan solo desde una tradicional postura antropomórfica³.

Por supuesto que explicar en todas sus implicaciones la idea anterior, conllevaría a destinar a ello un espacio del cual no disponemos en esta oportunidad. Por tanto, tal idea definitoria general y central debe ser por ahora tomada como un norte indicativo de nuestra reflexión filosófica, a objeto de no perder de vista el universo dentro del cual habría de ubicarse un derecho aeronáutico ambiental, como rama especial del derecho ambiental, al lado de otras ramas especiales suyas, ya con décadas operativas, como lo son el derecho civil ambiental, el derecho penal ambiental, el derecho administrativo ambiental, el derecho tributario ambiental, el derecho internacional público ambiental, el derecho internacional privado ambiental, y tantas otras, en todas las cuales el denominador común es su indefectible sujeción al principio rector de prevención⁴ y al principio rector precautorio⁵, ambos derivados del principio *in dubio pro natura*, pues más que de reparar o indemnizar el daño ambiental, cosa que es casi siempre imposible, se trata de impedir su ocurrencia o disminuir sus efectos.

Ellos, al lado de otros principios rectores propios como: el principio de realidad, el principio de regulación jurídica integral, el principio de introducción de la variable ambiental en la toma de decisiones, el principio “las autorizaciones administrativas se emiten sin perjuicio de los derechos de los terceros” y el principio “quien contamina, paga”.

Veamos la axiología fundante del quehacer jurídico en lo atinente al ambiente:

-
- ³ De esta forma holística el artículo 1 de la Ley Orgánica del Ambiente fija su objeto: “Esta Ley tiene por objeto establecer las disposiciones y los principios rectores para la gestión del ambiente, en el marco del desarrollo sustentable como derecho y deber fundamental del Estado y de la sociedad, para contribuir a la seguridad y al logro del máximo bienestar de la población y al sostenimiento del planeta, en interés de la humanidad. De igual forma, establece las normas que desarrollan las garantías y derechos constitucionales a un ambiente seguro, sano y ecológicamente equilibrado”.
- ⁴ Artículo 3 de la Ley Orgánica del Ambiente: “Medidas ambientales: Son todas aquellas acciones y actos dirigidos a prevenir, corregir, restablecer, mitigar, minimizar, compensar, impedir, limitar, restringir o suspender, entre otras, aquellos efectos y actividades capaces de degradar el ambiente”.
- ⁵ Artículo 4.3 de la Ley Orgánica del Ambiente: “Precaución: La falta de certeza científica no podrá alegarse como razón suficiente para no adoptar medidas preventivas y eficaces en las actividades que pudiesen impactar negativamente el ambiente”.

II. ASPECTOS ÉTICOS: LA DIGNIDAD Y LA SOBREVIVENCIA DE LA PERSONA HUMANA EXIGEN IMPERATIVAMENTE LA PROTECCIÓN DEL AMBIENTE, POR SUS UTILIZADORES Y BENEFICIARIOS

1. La Declaración de Estocolmo

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre "El Medio Humano", reunida en Suecia, en junio de 1972, aprobó la "Declaración de Estocolmo", cuyo Principio 1 reconoce que "El hombre tiene el derecho fundamental a la libertad, a la igualdad y al disfrute de condiciones de vida adecuadas en un medio de calidad tal que le permita llevar una vida digna y gozar de bienestar...".

El reconocimiento por primera vez en el mundo de lo que hoy se concibe, tanto en derecho constitucional comparado como en derecho internacional de los derechos humanos, como el derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, nos muestra que en la otra cara de la moneda está el deber relativo a la protección y garantía de un ambiente de tales características, por lo que ese Principio 1 continúa: "...y tiene (el hombre) la solemne obligación de proteger y mejorar el medio para las generaciones presentes y futuras..." (destacado agregado).

Sus Principios 2, 4, 13 y 14 aluden a la planificación y a la ordenación territorial, mientras que sus Principios 7 y 17 se refieren a controles de policía administrativa ambiental, y a técnicas de gestión pública del ambiente, y sus Principios 9, 10, 20, 21 y 24 se preocupan del establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional, basado en la solidaridad y la cooperación internacional, para prevenir y reparar los efectos perjudiciales al ambiente, que puedan ocasionar las actividades humanas.

Su Principio 19, relativo a los programas de educación ambiental, reconoce como uno de sus objetivos el "...ensanchar las bases de una opinión pública bien informada y de una conducta de los individuos, de las empresas, y de las colectividades inspirada en el sentido de su responsabilidad en cuanto a la protección y mejoramiento del medio en toda su dimensión humana..." (destacado agregado). La responsabilidad incumbe al Estado y, no en grado menor, al sector privado: empresas, individuos y organizaciones no gubernamentales y demás entidades organizativas propias de la sociedad civil.

2. La Carta Mundial de la Naturaleza

En octubre de 1982 la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la "Carta Mundial de la Naturaleza", que si bien no fue suscrita por los países signatarios del Tratado de Cooperación Amazónica (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela), por estimar que afectaba el principio de soberanía sobre los recursos naturales, en actos posteriores estas naciones han operado en conformidad con sus postulados.

El Punto 4 indica que los ecosistemas y los organismos, así como los recursos terrestres, marinos y atmosféricos serán administrados de forma tal que su productividad óptima y continua sea asegurada, y sin comprometer la integridad de los otros ecosistemas o especies con los cuales aquellos coexisten.

El Punto 10 establece que los recursos naturales no podrán ser derrochados.

Los Puntos 7, 8, 9 y 16 se refieren a la conservación de la naturaleza como uno de los aspectos básicos de la planificación para el desarrollo económico, debiendo tenerse en cuenta la capacidad de regeneración de los sistemas naturales, los límites de la productividad, la diversidad biológica, la belleza natural de los sitios en estudio, y la evaluación de los efectos de las políticas y actividades proyectadas.

Los Puntos 11 y 12 atribuyen al Estado el control de las actividades capaces de afectar la naturaleza, a través de un régimen de prohibiciones, autorizaciones, evaluaciones posteriores y sanciones administrativas y penales.

Los Puntos 16 y 23 garantizan mecanismos de información, consulta y participación de los particulares, tanto en el proceso de planificación del desarrollo económico, como en los procedimientos previstos para la toma de decisiones susceptibles de alterar directamente el ambiente.

Y, el Punto 21 dispone que el Estado y los particulares, entre otras cosas:

- a. Establecerán normas sobre productos y procesos de fabricación susceptibles de alterar perjudicialmente el ambiente, y sobre métodos de evaluación de tales efectos.
- b. Ejecutarán las disposiciones jurídicas internacionales conservacionistas.
- c. Evitarán que las actividades desempeñadas en los límites de su jurisdicción o bajo su control, causen daños a los sistemas naturales situados en el interior de otros Estados o en zonas internacionales.

3. La Declaración de Río

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, que tuvo lugar en Río de Janeiro, Brasil, en junio de 1992, adoptó la "Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo", en cuyo Principio 1 se acentúa la revalorización de la dignidad humana: "Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza".

Sus Principios 7, 12 y 14 se refieren a la cooperación internacional; su Principio 8 alude a la eliminación de modalidades de producción y consumo insostenibles); su Principio 17 se destina al régimen de autorizaciones; y su Principio 10 afirma que "El mejor modo de tratar las cuestiones ambientales es con la participación de todos los ciudadanos interesados, en el nivel que corresponda".

4. La Declaración de Johannesburgo

Finalmente, durante la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sustentable, que se llevó a cabo en Sudáfrica, en septiembre de 2002, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la "Declaración de Johannesburgo sobre Desarrollo Sustentable", donde continuando en la línea del humanismo se pretende: "construir una sociedad global humana, equitativa y conocedora de la necesidad de la dignidad humana para todos" (Principio 2), asumiendo "una responsabilidad colectiva para avanzar y fortalecer los pilares interdependientes y mutuamente reforzados del desarrollo sustentable – desarrollo económico, desarrollo social y protección ambiental – a nivel local, nacional, regional y global" (Principio 5), y hablando en una plural primera persona, como miembros de la especie humana, de "nuestra responsabilidad hacia cada uno de nosotros, hacia la extensa comunidad de vida y hacia nuestros niños" (Principio 6).

Estos importantes documentos internacionales, definidores de la política ambiental mundial, nos permiten descubrir los fundamentos morales del deber de proteger el ambiente: de no hacerlo, se producirían dos tipos aberrantes de daños contra la humanidad. Uno afectaría la salud de las personas y por vía de consecuencia sus derechos a la vida, a la integridad personal, a la salud, a la protección de la vida privada y familiar⁶, en suma al

⁶ Ya el Tribunal Europeo de los Derechos Humanos, con sede en Estrasburgo, Francia, en la sentencia Powell y Rayner contra el Reino Unido, de 1990 (y en varias sentencias posteriores más), tuvo ocasión de pronunciarse sobre la relación directa entre el ruido ocasionado por las

libre desenvolvimiento de la personalidad humana. El otro, globalmente destructivo, extinguiría la base natural y fundamental del proceso productivo, al degradar irreversiblemente los recursos naturales de toda índole, imposibilitando no sólo la continuación de las actividades económicas, sino la subsistencia misma de la especie humana.

No se concibe en la actualidad, que algunos utilicen bienes que pertenecen a todos, que son un patrimonio común, como en este caso sobre todo la atmósfera, extinguiéndolos o degradándolos en detrimento de la colectividad, sin gasto o inversión alguna y lucrándose inmoralmemente.

De allí el paso a lo netamente jurídico:

III. ASPECTOS JURÍDICOS: LA OBLIGACIÓN LEGAL DE PROTEGER EL AMBIENTE

Son muchos los documentos internacionales e internos que, como fuente de derecho, disponen un tal deber.

1. Algunas convenciones internacionales

Aunque en casi todos los casos, el deber del Estado y de los particulares se encuentre establecido en los "considerandos" o preámbulos de las convenciones y tratados internacionales en materia ambiental, no cabe duda de que en cuanto al Estado, se trata de una verdadera obligación jurídica, originaria del derecho internacional consuetudinario (Arbitraje entre Canadá y Estados Unidos de América por la Fundición de Trail, 1941), y hoy consagrada en la parte dispositiva de varios tratados internacionales, como es el caso del Protocolo Adicional a la Convención Americana de Derechos Humanos en el Área de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales, firmado en San Salvador, en noviembre de 1988, en cuyo artículo 11 se contempla el derecho a un ambiente sano, con su corolario, el deber de protegerlo.

Entre otros tratados internacionales especiales en materia ambiental, de los centenares que existen en vigencia hoy en día, se aprecian: la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, firmada en París, en noviembre de 1972; la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Salvajes de Fauna y Flora Amenazadas de Extinción (CITES), firmada en Washington, en marzo de 1973; la Convención sobre la

aeronaves y operaciones aeroportuarias, por una parte y por la otra, la salud y la vida privada y familiar de las personas, condenando al Estado a la implementación de medidas tendentes a atenuar el ruido.

Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres, firmada en Bonn, en junio de 1979; el Convenio para la Protección de la Capa de Ozono, firmado en Viena, en marzo de 1985; y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, firmada en New York, en mayo de 1992.

2. El deber del Estado y de los particulares de proteger el ambiente, en derecho interno venezolano

A nivel nacional, podemos encontrar deberes generales y específicos de protección, en la Constitución y leyes ambientales internas.

Uno general es fácilmente apreciable en el artículo 127 de la Constitución venezolana de 1999, en el cual se consagra como derecho, pero también como “deber de cada generación proteger y mantener el ambiente en beneficio de sí misma y del mundo futuro”. Igualmente, se prevé la obligación del Estado de proteger el ambiente, la diversidad biológica, genética, los procesos ecológicos, los parques nacionales y monumentos naturales y demás áreas de especial importancia ecológica., siendo “una obligación fundamental del Estado, con la activa participación de la sociedad, garantizar que la población se desenvuelva en un ambiente libre de contaminación, en donde el aire, el agua, los suelos, las costas, el clima, la capa de ozono, las especies vivas, sean especialmente protegidos, de conformidad con la ley”. Y, el artículo 128 resulta relevante al prever la ordenación del territorio, pues ello es un gran límite en lo atinente a la ubicación y operación de aeropuertos.

La Ley Orgánica del Ambiente de 2006 desarrolla estos postulados al destinar, por ejemplo, sus artículos 3, al control ambiental por el Estado conjuntamente con la sociedad; 4.1, a la corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad y las personas frente a la conservación ambiental; 12, al deber del Estado, conjuntamente con la sociedad, de actuar para lograr una adecuada calidad ambiental; todo ello sin perjuicio de la normativa que contiene sobre guardería o policía administrativa ambiental, con un régimen de autorizaciones y controles previos, concomitantes y posteriores, que limitan, restringen y prohíben actividades degradantes del ambiente.

3. Algunos mecanismos jurídicos para cumplir el deber de proteger el ambiente:

El Estado está facultado (y obligado) para:

- a. Concebir y ejecutar una planificación socio-económica ambientalmente motivada, ejecutora de los imperativos del desarrollo sustentable, y basada en una estrategia nacional para la conservación.

- b. Ordenar racionalmente el uso de los recursos naturales y del espacio en todo el territorio nacional, incluyendo un sistema de señalización y manejo de áreas protegidas (parques nacionales, reservas y monumentos naturales, refugios de fauna silvestre, zonas de interés turístico, reservas indígenas, cascos históricos, etc.).
- c. Decidir legislativamente la aplicación de limitaciones y gravámenes a la propiedad.
- d. Determinar los parámetros de lo que debe entenderse por "calidad de vida", en sus aspectos cualitativos y cuantitativos.
- e. Incentivar la actuación de los particulares por medio de estímulos fiscales (exenciones, exoneraciones, rebajas, desgravámenes, etc.), otorgamiento de créditos "blandos" (sin intereses, con muy bajos intereses, con largos periodos de gracia o con términos de cumplimiento a largo plazo, etc.), adjudicación de contratos y concesiones a quienes ofrezcan las mejores medidas conservacionistas.
- f. Autorizar, controlar y sancionar administrativa y penalmente las actividades susceptibles de causar daños al ambiente. La permisería debe estar sujeta a la previa presentación de un estudio de impacto ambiental.
- g. Acordar pautas proteccionistas del ambiente en convenios colectivos (generales o sectoriales) o individuales con los operadores económicos⁷.

⁷ El sistema francés de políticas contractuales anticontaminantes, que proviene de la práctica administrativa, ha tenido buenos resultados, dada la cooperación de los industriales y las capacidades técnico-científicas de que goza la Administración Pública, lo que le ha permitido constituirse en uno de los métodos fundamentales de la acción del poder público en materia de lucha contra la contaminación.

Consiste en la elaboración concertada de programas de reducción de la contaminación, donde los industriales participan voluntariamente, a cambio de una ayuda financiera (de un máximo del 10%) para cubrir los gastos de la descontaminación. Los contratos son suscritos por el Ministro del Ambiente y el representante del sector industrial de que se trate, y se acompañan de todas las prescripciones técnicas que sean necesarias.

A pesar de sus bondades, se le han hecho algunas críticas: el contrato, al ser firmado por el representante del sector, no obliga directamente a las industrias "federadas", quienes son sus verdaderos ejecutores, ellas deben ratificarlo y recibir la subvención condicionada para quedar comprometidas; altera el principio "quien contamina, paga"; carece de mecanismos de publicidad, por lo que los terceros no pueden verificar su legalidad. Empero, todo eso es corregible, con miras de sus buenos resultados finales.

- h. Garantizar la competitividad de los bienes ambientalmente producidos.

IV. DERECHO AERONÁUTICO AMBIENTAL

Acerca de lo que ha de entenderse por el alcance del derecho aeronáutico, existen multitud de fuentes bibliográficas. A nuestros efectos, partiremos de una muy sencilla y al alcance de todos, como lo es aquella que ve allí: “El conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (comerciales o no) o militares. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno (esto es, adoptadas unilateralmente por cada Estado), como de origen internacional (esto es, surgidas de acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios Estados o de organizaciones constituidas por éstos, como la Organización de Aviación Civil Internacional), siendo este último tipo de normas aeronáuticas muy numerosas y relevantes por el frecuente alcance supranacional de los vuelos”⁸.

Como puede apreciarse, el fenómeno aeronáutico, en su aproximación jurídica, involucra a prácticamente todo el ordenamiento jurídico, donde destaca el derecho administrativo, con el sistema de licencias, controles y autorizaciones; el derecho penal, con la previsión de delitos y sanciones; el derecho tributario, con tasas y otros tributos especiales; el derecho civil, por los mecanismos de responsabilidad por daños y perjuicios; el derecho mercantil, con contrataciones y seguros específicos; el derecho internacional público, pues en muchos casos es una actividad multifronteriza o de uso del espacio aéreo internacional; y así...

Y, obviamente, al implicar la utilización con riesgo de contaminación del bien ambiental atmósfera, poder invadir las zonas de tránsito de especies migratorias de aves, poder contribuir con el comercio de especies de fauna y flora en peligro de extinción, producir contaminación sónica o acústica por ruidos molestos, ocupar espacios importantes para operación de aeropuertos, con posibles consecuencias en el deterioro de aguas y suelos, por generar vertidos líquidos de aguas contaminadas y toda suerte de desechos sólidos, algunos de los cuales pueden consistir en sustancias peligrosas, sin perjuicio de otras afectaciones ambientales nocivas, es menester que el fenómeno aeronáutico quede sujeto a la estricta aplicación de los principios e instituciones del derecho ambiental interno e internacional.

En efecto, el Comité sobre Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP), instituido en el seno de la Organización de la Aviación Civil

⁸ Véase https://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_aeron%C3%A1utico (al 01-02-2017).

Internacional (OACI), ha determinado que los principales efectos efectiva y directamente perjudiciales para el ambiente, originados en el fenómeno aeronáutico, son:

- a. La contaminación acústica o sónica.
- b. La contaminación atmosférica.
- c. El recalentamiento global (esencialmente derivado de las emanaciones de Dióxido de Carbono -CO₂-).
- d. La afección paisajística y la degradación de ecosistemas.
- e. La contaminación de suelos y aguas, incluyendo el subsuelo y las capas freáticas o aguas subterráneas).
- f. La afección de la biósfera.

De todo ello surge entonces, notablemente pero no solo en sus variantes administrativa, penal e internacional, el derecho aeronáutico ambiental, que por medio de mecanismos de policía administrativa o guardería ambiental, que no exclusivamente, ha de propender a hacer efectivo el orden público ecológico o ambiental mundial.

Así, en el artículo 6 de la Ley de Aeronáutica Civil de 2009 se consagra el principio de “preservación del medio ambiente”, con este texto:

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.

En resguardo de lo cual, los artículos 125 y 127 tipifican infracciones administrativas sancionadas con multas calculadas en unidades tributarias, por ejemplo por transportar mercancías peligrosas, y especialmente para el comandante de la aeronave, por incumplir normas de circulación; y artículos 146 y 147 hacen lo propio con delitos penales sancionados con prisión, por ejemplo por contaminar aeródromos o aeropuertos o por transportar o autorizar mercancías peligrosas.

Por su parte, la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de 2005 presenta a ese organismo como la autoridad venezolana de guardería y policía ambiental en cuanto concierne al fenómeno aeronáutico, lo cual habría de implicar, para evitar incoherencias, contradicciones, una correcta integración

orgánica y de servicio por lo que concierne al hecho normativo de que la autoridad nacional que fija la política ambiental para todo el país es el ahora tristemente llamado Ministerio de Ecosocialismo y Aguas⁹.

Menos mal que en el INAC se encuentran funcionarios con conciencia sobre el tema, lo cual les ha motivado a hacer uso de la figura que le es confiada en su ley de creación, conocida como Regulación Aeronáutica Venezolana, y su sigla RAV, en cuanto respecta a la problemática ambiental, habiendo sido dictadas varias de tales regulaciones, como lo son las siguientes: la RAV-14 Sección 14.63: que crea un Sistema de Gestión Ambiental para aeródromos; la RAV-15: gestión de residuos y desechos sólidos; la RAV-34: emisión gases por aeronaves; la RAV-36: emisión ruido por aeronaves; la RAV-110: transporte de mercancías peligrosas; y entre tantas otras, la RAV-139 Sección 139.44: control aviario y de fauna.

Hoy en día, los ejes centrales de actuación, tanto del Comité Nacional como de los Comités Locales de Facilitación, que igual requieren de implementación, promoción, desarrollo y apoyo, y notablemente del Grupo de Trabajo en Gestión Ambiental, se encuentran en lo referente a generación, manejo y disposición de desechos tóxicos; a emisiones atmosféricas y de ruido; a generación y tratamiento de aguas servidas y residuales; y, al control de aves y peligro aviario.

En lo que se refiere concretamente al control de emanaciones atmosféricas de fuentes móviles, es decir, producidas básicamente por la operación de las aeronaves, la normativa RAV-34 lleva por nombre Emisión de Gases de las Aeronaves, y tiene por objeto la tramitación de los certificados de emisión de gases y de los certificados de purga de combustible (cuando se trata de motores en estado de diseño), que persiguen hacer constar nacional e internacionalmente que la aeronave o motos no excede los límites permitidos de emisiones de escape de gases tales como hidrocarburos (HC), óxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (Nox), etc. Y su Anexo 16 "Protección del Medio Ambiente", Volumen II, desarrolla la posibilidad de acordar medidas

⁹ Muchas y serias y comprometidas fueron las luchas del movimiento ambientalista mundial, para que se implementara una autoridad ambiental en el seno de cada gobierno, al más alto nivel, que obligara a todos los pares en las autoridades a que se introdujese la variable ambiental en todos los procesos de toma de decisiones, durante los años 1960, lo cual condujo a que Venezuela reivindicara ese deseo, con la creación del primer Ministerio del Ambiente de toda América Latina, en la Ley Orgánica de la Administración Central de 1977, pleno de mística de trabajo y de servidores públicos capaces, honestos y muy profesionales, hasta que hace unos pocos años, no obstante el mandato constitucional claramente ambientalista, se inició su destrucción. ¡Paz a sus restos!

administrativas que pueden ser, según los casos, de suspensión o revocación del certificado, o incluso limitación o prohibición de la operación.

Y a título de normativa supletoria y/o complementaria, según las circunstancias, debe recordarse la vigencia de la normativa reglamentaria general, contenida en el Decreto Nro. 2.673 de 1998, contentivo de las Normas sobre Emisiones de Fuentes Móviles, que aplica para los vehículos terrestres, en las operaciones de los aeródromos.

Por su parte, la RAV-36 se dedica al Ruido de las Aeronaves, es decir, controla la contaminación sónica o acústica, proveniente de aviones a reacción subsónicos, aviones propulsados por hélice, aviones supersónicos y helicópteros, mediante la tramitación del Certificado de Homologación Acústica, lo cual ha de cumplir con los estándares normativos en lo que respecta al ruido emitido en sobrevuelo, al momento del despegue y con ocasión de la aproximación a tierra. E igualmente, su Anexo 16 "Protección del Medio Ambiente", Volumen I, desarrolla también la posibilidad de acordar medidas administrativas que pueden ser, según los casos, de suspensión o revocación del certificado, o de prohibición de la operación.

En otro orden de ideas, la Ley sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos de 2001, que regula la generación, uso, recolección, almacenamiento, transporte, tratamiento y disposición final de sustancias, materiales y desechos peligrosos para la salud y el ambiente, establece un catálogo sancionado de prohibiciones, dentro de las cuales destacan a nuestros efectos las siguientes: introducir desechos peligrosos al país; descargar sustancias, materiales y desechos peligrosos en el suelo, subsuelo, aguas o aire; usar, importar y distribuir productos químicos orgánico persistentes, salvo el DDT; transportar estos elementos en vehículos de pasajeros, alimentos, animales, agua potable u otros bienes de consumo, o elementos incompatibles entre sí; ubicar centros de almacenamiento, tratamiento o disposición final en poligonales urbanas; y ejecutar su disposición final en sitios distintos a rellenos de seguridad autorizados.

La introducción de desechos peligrosos al país, considerada un delito penal, se sanciona con pena de prisión del representante legal de la empresa operadora de la aeronave, y multa calculada en unidades tributarias, mientras que el procesamiento, almacenamiento, transporte o comercialización de materiales peligrosos, violando esta ley o la normativa técnica, también considerados como delitos penales, se sancionan con arresto y multa calculada en unidades tributarias.

Por su parte, la Ley Penal del Ambiente de 1992 tipifica como delitos la contaminación atmosférica o sónica por unidades de transporte de vehículos aéreos, en contravención a las normas técnicas, sancionable con arresto del

propietario y multa calculada en unidades tributarias ; y, la degradación de la capa de ozono, violando con motivo de sus actividades económicas las normas nacionales o los convenios, tratados o protocolos internacionales, suscritos por la República, sancionada con prisión y multa calculada en unidades tributarias.

Y ahora, desde la perspectiva del derecho aeronáutico internacional, tenemos que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1977, en su artículo 3 bis, deja un amplio margen de apreciación, dentro de lo cual entra de suyo la variable ambiental, para que las autoridades de un país puedan forzar el aterrizaje de una aeronave que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación.

Ciertamente puede considerarse como un acto de violación cualquier operación de vuelo de una aeronave, susceptible de causar daños al ambiente, como la contaminación atmosférica o la contaminación sónica.

Así, dentro del campo de la cooperación internacional en el ámbito de la protección del ambiente, la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) ha venido desempeñando un papel fundamental, que tiende esencialmente a la armonización de la normativa jurídica ambiental aplicable en los diferentes espacios aéreos estatales y en el espacio aéreo internacional, asumiendo que la atmósfera terrestre es un patrimonio común natural de la humanidad, que requiere de la colaboración de todos los Estados y de los operadores aeronáuticos, de modo de asegurar, con estándares similares y sin contradicciones, una óptima calidad de vida a las poblaciones expuestas, notablemente, a las emanaciones de gases a la atmósfera y a la exposición al ruido, ambas cosas con fuertes repercusiones en la salud de las personas.

Desde esta perspectiva, se han venido dictando normativas técnicas con niveles mundialmente tolerables de emisiones y ruidos, que han de ser hechos cumplir por las autoridades nacionales, las cuales pueden también ejercer su potestad reglamentaria, pero nunca en contradicción con las de carácter internacional. Allí encontramos, por ejemplo, con claro cumplimiento de esa vocación armonizadora, al Anexo 16 "Protección del Medio Ambiente", Volumen II "Emisión de los Motores de las Aeronaves"; y al Anexo 16 "Protección del Medio Ambiente", Volumen I "Ruido de las Aeronaves", en el cual con la misma idea, se busca trabajar en cuatro niveles centrales que son la reducción en la fuente, la planificación y gestión de la utilización de los terrenos, los procedimientos operacionales de atenuación del ruido y las restricciones a las operaciones, todo acorde con la Orientación sobre el

Enfoque Equilibrado para la Gestión del Ruido de las Aeronaves (instructivo conocido como Doc. 9829).

Del mismo modo, las operaciones en tierra son igualmente objeto de instructivos especializados, tales como el Manual de Planificación de Aeropuertos – Parte 2 Utilización del Terreno y Control del Medio Ambiente (Doc. 9184), que parte de un enfoque integrado de todo cuanto esté implicado ; y, el Manual de Servicios de Aeropuertos – Reducción del Peligro que Representan las Aves (Doc. 9137), que persigue desalentar a las aves a permanecer en el lugar del aeródromo, mediante su motivación a trasladarse sin daño a otros espacios.

A ciencia cierta, la normativa aeronáutica internacional y su desarrollo o adaptación por medio del dictado de regulaciones internas, es extremadamente rica, y a ello no escapa la temática ambiental, siendo toda ella con cierta facilidad localizable por Internet.

CONCLUSIÓN

El derecho ambiental (que no la secular regulación de los recursos naturales con perspectiva meramente económica), nacido científicamente en los años 1970, como resultado de los llamados de atención iniciados por el movimiento ambientalista mundial y las advertencias del Club de Roma, las críticas a la sociedad que inspiraron el mayo francés, y con acta de nacimiento en la citada Declaración de Estocolmo de 1972, con sus propios principios rectores, métodos, instituciones, procedimientos, etc., ha incidido claramente en el surgimiento y reconocimiento de un derecho aeronáutico ambiental, hecho perceptible no solamente por la realmente innecesaria mención que a lo ambiental se hace en la ley nacional de la materia, sino sobre todo en el dominio internacional, en el cual se observa que incluso sin alusión alguna a lo ambiental en la convención que rige a la aviación civil, ello no ha sido óbice para la enorme proliferación de normativas jurídicas ambientales de creación y alcance internacional, digamos planetario.