

Reseña histórica

Para el 29 de septiembre de 1912, cuando se dio el célebre vuelo de Frank Boland sobre Caracas, estábamos en el umbral de la I Guerra Mundial. Es con este conflicto que la aviación pasa a convertirse en un arma poderosa. A comienzos del año 1920, el empresario caraqueño Eloy Pérez suscribe un contrato con el teniente italiano Cosme Renella, para ofrecer en la capital y otras ciudades del país espectáculos que prácticamente eran maniobras ejecutadas por el referido piloto.

Recobra gran importancia la necesidad de contar con una aviación militar. El Presidente de la República, General Juan Vicente Gómez, decreta la creación de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela el 17 de abril de 1920. El 14 de junio del mismo año, la fábrica francesa de aeronaves entregó al Agregado Comercial de Venezuela en París, Emilio Posse Rivas, los primeros aviones –Caudron G3- para la naciente Escuela de Aviación. Posteriormente, el 19 de diciembre, el General Gómez inauguró solemnemente la Escuela de Aviación Militar.

Para 1929, las aviaciones comerciales europea y estadounidense estaban interesadas en incursionar en Venezuela para incluirla en sus rutas internacionales. El 26 de septiembre de este año, regresa Lindbergh en un vuelo experimental de la Pan American. Luego de un corto análisis, solicitan permiso para iniciar sus vuelos; estos comenzaron el 6 de mayo de 1930 desde Maiquetía, donde arrendaron a la Familia Luy una franja de terreno para construir un campo de aterrizaje y una pequeña oficina para atender a los arriesgados pasajeros, hoy Aeropuerto Internacional de Maiquetía.

También a fines de 1929, la Compagnie Generales Aeropostale Frances-CGAF-, que estaba ya operando en Brasil, manda por barco un avión Potez de ocho puestos, el cual es armado en Maracay para estudiar las posibilidades de establecerse en Venezuela con sede en la capital aragüeña. La empresa es autorizada a volar en las rutas Maracay-Barquisimeto, Barinas, San Fernando de Apure, Coro, Maracaibo y Ciudad Bolívar, con el nombre de Aviación Nacional Venezolana.

Para 1931, el gobierno había concluido la construcción del campo de Boca de Río para la aviación comercial. El 1º de enero de 1934, el país contaba con la Línea Aeropostal Venezolana (LAV), dependiente directamente del Ministerio de Guerra y Marina y con pilotos militares.

Entre 1940-1945 Pan American hace entrega de los aeropuertos de Maiquetía, Maturín y Maracaibo. En junio de 1943, con el apoyo de Pan American Airways Inc. y Mexicana de Aviación, se firma el contrato para la explotación del transporte aéreo de servicio general

entre Aerovías Venezolanas S.A., AVENSA, y el Gobierno Nacional. Se funda también la empresa Taca.

Entre 1945-1950, a raíz del golpe de Estado del 18 de octubre de 1945, significativos cambios se producen en la vida política, social, económica y militar venezolanas. El Ministerio del Trabajo y Comunicaciones se divide en dos y este último abarcó entre sus áreas el sector aéreo. El 17 de junio de 1946, es decretada la creación de la Fuerza Aérea Venezolana.

LAV compra una flota de DC-3, cuatro DC-4 y dos Martin 202, los cuales son vendidos ya reformados para uso civil y se planifica extender sus vuelos al exterior para lo cual se negocia la adquisición de dos Constellation 049, primeras y modernas aeronaves cuatrimotores de la posguerra. Así se crea la División Internacional e inicia sus vuelos a Nueva York, Curazao, y Trinidad. Adicionalmente, el Gobierno nacionaliza todos los aeropuertos que estaban administrados por la LAV, pero como no existía una buena red de carreteras en el país, LAV se encarga de conectar a los sitios más apartados de la geografía con la capital venezolana.

En 1948 se funda RANSA, la primera empresa en el país dedicada al transporte de carga. Para 1952 los ingleses habían iniciado los vuelos con aviones a reacción, los Comets, y entre 1955-1959, el anuncio de BOEING de sacar al mercado una aeronave comercial a reacción creó una expectativa en casi todas las aerolíneas del mundo. En Maiquetía aterrizó el primer B-707 en vuelo de demostración de PANAM en 1958 e inició sus vuelos comerciales Nueva York-Caracas-Buenos Aires en 1959.

En la década de 1960-1970, la aparición de Viasa constituyó un acontecimiento. La excelente gerencia la colocó entre las 12 primeras aerolíneas del mundo. El tráfico de pasajeros domésticos e internacionales se incrementó; el Ministerio de Obras Públicas (MOP) trabajó en la construcción de un moderno aeropuerto para Caracas, a fin de desarrollar un moderno terminal aéreo para Maiquetía en el marco de un Plan Maestro ejecutado por profesionales venezolanos.

El Estado adquiere una parte accionaria de Viasa, compra una flotilla de aviones DC-10 para ésta y de DC-9 para Aeropostal. En 1974 se funda la aerolínea Rutaca, que en sus inicios abarcó rutas que comprendían las zonas mineras y misiones indígenas al sur de Venezuela.

Entre 1970-1980 se construye un edificio administrativo para la sede del Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía y un terminal internacional de llegada, ambos provisionales. Se inaugura la nueva torre de control del aeropuerto y una segunda pista de tres mil metros de longitud.

En la década de los 80' se inauguran las nuevas instalaciones del terminal nacional y el edificio sede del Aeropuerto Simón Bolívar de Maiquetía. Viasa deja de ser privada y pasa a manos del Estado. Continúa el crecimiento de las aerolíneas en el país y en 1982 inicia sus operaciones la Línea Turística Aerotuy (LTA), con el objetivo de ofrecer transporte aéreo en Venezuela y El Caribe. En 1986 nace venezolana de Servicios Expresos de Carga Internacional (VENSECAR), que cuenta con una flota variada de aviones cargueros y forma parte de la Red Aérea Internacional DHL Aviation.

En la década de 1990, la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) ubica al país en la Categoría 2, a causa de irregularidades en algunas aerolíneas domésticas que volaban a ese país, fallas en los reglamentos aplicados y la certificación de las empresas domésticas.

La aerolínea Aserca Airlines comienza sus actividades en 1992 y en 1994 se incorporan al mercado las empresas Láser y Avior. A mediados del 1995, abre sus puertas Santa Bárbara Airlines, siendo en principio una aerolínea regional y luego nacional e internacional desde 1998.

En 1999 se celebra una auditoría por parte de técnicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), quienes señalan las fallas presentes en materia de seguridad. En el año 2001 se decreta la creación del Instituto Nacional de Aviación Civil, y en el año 2005 la Asamblea Nacional promulga una nueva Ley de Aeronáutica Civil y nace el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), que sustituye al Instituto Nacional de Aviación Civil.

Desde finales del año 2003, se incorpora al mercado el explotador Rutas Aéreas de Venezuela S.A. (RAVSA) para brindar servicio de Transporte Aéreo Regular de Pasajeros. A mediados de 2006, cambia su nombre por el de VENEZOLANA, con nuevos accionistas y un renovado equipo directivo.

Para el año 2004, Venezuela recibe nuevamente la visita de los técnicos de la OACI para hacer el seguimiento al proceso de Auditoría de la Seguridad Operacional realizada por este organismo, determinándose que el país había alcanzado un grado de cumplimiento del 89% de las normas y métodos recomendados en materia de seguridad operacional.

El 23 de febrero del 2006, el INAC anuncia la medida de cancelar y reducir operaciones aéreas de varias aerolíneas estadounidenses. Al día siguiente, éstas se reunieron con las autoridades del INAC y el Gobierno acuerda suspender la medida hasta el 30 de marzo, fecha en la cual se efectúa una nueva reunión con los operadores aéreos y las autoridades venezolanas prorrogan nuevamente la medida hasta el 25 de abril.

El 27 de marzo llegó a Caracas una comisión de expertos de la FAA, los cuales comprueban que Venezuela había mantenido e incluso superado el porcentaje de cumplimiento de las

normas y métodos recomendados por la OACI encontrados en 2004, en relación con los estándares de seguridad. El 18 de abril, la Embajada de los Estados Unidos en Venezuela comunica oficialmente al INAC que Venezuela ascendía a Categoría 1, por lo que nuestras aerolíneas podrían volar con sus propios equipos y tripulaciones a la nación norteamericana.

Por la misma época, se retoma el Plan Maestro del principal terminal aéreo del país bajo el lema MAIQUETÍA 2000, con algunas variantes relacionadas a la puesta en servicio de las nuevas instalaciones del terminal de llegada internacional: se separan los flujos de tráfico de entrada y salida, se abren nuevos concesionarios, se materializa un mejor trato a pasajeros y visitantes, y mayor número de funcionarios para atender los servicios de inmigración, aduana y seguridad.

Por otra parte, el Ministerio de Infraestructura (MINFRA), a través del INAC, moderniza los servicios de Tránsito Aéreo, reemplazando equipos que datan de 1977. A través del Proyecto de Modernización y Gestión del Tránsito Aéreo (Proyecto MAGTA) – bajo los auspicios de la Oficina de Cooperación Técnica de la OACI - se adquieren radares de última tecnología y otros equipamientos técnicos para Maiquetía y otros aeropuertos. Se mejoran sustancialmente los servicios de Búsqueda y Salvamento, con la adquisición de helicópteros especialmente destinados a esas labores. Se contrata la adquisición de vehículos contra incendio para los Bomberos Aeronáuticos, a fin de dotar a otros aeropuertos de estos servicios, entre otros proyectos.

En 2004 se crea el Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos S.A. (CONVIASA), una aerolínea del Estado que busca penetrar el mercado interno y externo, con el norte de prestar un servicio óptimo a nacionales y extranjeros, para alcanzar en el venezolano el mismo orgullo y estima de cuando volaban en VIASA y Aeropostal.

En septiembre de 2007, Venezuela ingresa al Grupo II del Consejo Permanente de la OACI, en cumplimiento del acuerdo de alternabilidad suscrito con la República de Colombia.

Entre 2008 y 2011, el INAC se fortalece en el cumplimiento de sus competencias de regulación, fiscalización, formulación y seguimiento de políticas del sector aeronáutico, de acuerdo al marco normativo nacional y a los estándares internacionales. Por ello, en materia de Seguridad Aeronáutica, Venezuela actualiza los sistemas de infraestructura aeroportuaria y la inspección de aeropuertos, aeródromos, helipuertos, centros de instrucción, explotadores de servicios de transporte aéreo y personal técnico aeronáutico.

En el ámbito de los Servicios a la Navegación Aérea, se logra la modernización de 15 Torres de Control con equipamiento de tecnología de punta; mantenimiento de los sistemas electromecánicos y ayudas visuales; instalación de nuevas estaciones de Radar, sistemas

de radioayudas radiofaros de navegación aérea (VOR); diez antenas y equipos de comunicaciones satelitales y su transición al satélite Simón Bolívar; adquisición de 10 ambulancias para varios aeropuertos del país y dos torres de control móviles de última generación; adelanto en la aplicación de los servicios COSPAS - SARSAT; construcción de dos nuevos Centros de Control de Aproximación (APP), establecimiento de procedimientos de despegue y aterrizaje por instrumentos mediante tecnología satelital GPS en 33 aeropuertos controlados del país; inicio de la instalación del Sistema de Mensajería Aeronáutica Digital (AMHS), en coexistencia con la Red de Mensajería Aeronáutica Analógica (AFTN), a fin de modernizar las comunicaciones aeronáuticas. Todo ello se refleja en el área del transporte aéreo con la activación de nuevas rutas y frecuencias nacionales e internacionales.

Se acomete la interconexión del 97% de los aeropuertos controlados en el país; la ampliación del Ancho de Banda para la Red AERONET en las localidades interconectadas y la modernización de diversas aplicaciones informáticas para mejorar la eficacia de las actividades desarrolladas en diversas áreas del INAC.

También se moderniza el marco jurídico aeronáutico, con las revisiones pertinentes a más de trece Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV). Se crea la RAV 09 sobre Facilitación y los Planes Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y Facilitación (FAL), conformando el Comité Nacional de Facilitación, además de desarrollar 12 normas complementarias a las actualizaciones de las RAV y la elaboración del Plan Nacional de Contingencia (PNC).

En adición, se desarrolló el Plan de Acción de Competencia Lingüística, para la adecuación de Venezuela a los cánones de habla del idioma inglés como requisito indispensable para el personal del INAC que se desempeña funcionalmente en vuelos transfronterizos. Y para profesionalizar la educación aeronáutica en el país y contribuir al desarrollo del sistema de aviación civil nacional mediante la capacitación de jóvenes bachilleres, en 2009 se crea el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil "Mayor (AV) Miguel Rodríguez" (IUAC), donde unos 500 alumnos por año se forman en las especialidades Control de Tránsito Aéreo (CTA), Búsqueda y Salvamento (SAR), y Operaciones en Telecomunicaciones y Radiocomunicaciones Aeronáuticas (OTA y TRA, respectivamente), contando con las herramientas de infraestructura y tecnología indispensables.

Durante el 2009, Venezuela se vio sometida a dos auditorías completas en las áreas de Seguridad Operacional (SAFETY) y Seguridad de la Aviación (AVSEC) por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional. En la primera de ellas, que verifica todos los servicios y procesos realizados por la Autoridad Aeronáutica en materia de seguridad operacional, Venezuela obtuvo un resultado de más del 80% de cumplimiento, rebasando

en más de 20 puntos el porcentaje promedio de los 190 países contratantes. En la segunda, que analizó los elementos relacionados con Facilitación y AVSEC, la nación alcanzó un 86.36% de cumplimiento, en contraste con el 55% del promedio mundial.

En el mismo año, se inicia el proceso de aplicación de la Fase I de la Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), a través de la cual se capacita en materia de gestión de riesgos para prevenir incidentes y accidentes. Se adiestra al personal INAC, la comunidad aeronáutica nacional y miembros de otros entes civiles y militares para unificar procedimientos de prevención en el marco del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP), en proceso de elaboración ante la inminente aprobación del Anexo 19 al Convenio de Chicago por parte de la OACI.

El 2 de noviembre de 2011 se creó el Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo (MPPTAA) y el INAC pasa a su adscripción. Desde entonces se ha impulsado la mejora continua de los sub-sistemas: servicios a la navegación aérea, parque aeronáutico e infraestructura aeroportuaria.

Se logra consolidar el proyecto de modernización de la flota de la aerolínea estatal, Conviasa, con la negociación de la compra de 20 aeronaves nuevas Embraer E-190, por un monto de 800 millones de dólares.

Se invierten 700 millones de dólares en la actualización de la infraestructura aeroportuaria: recuperación de terminales aéreos (Porlamar, Maracaibo, Valencia, Isla de Coche) y reapertura de algunos que permanecían cerrados (Mérida y a finales de 2013, Puerto Cabello); también se ejecuta la ampliación de aeródromos y se adelantan los Planes Maestros para la construcción de nuevos aeropuertos (Barinas).

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil fortaleció su red tecnológica, gracias a la implementación de nuevos sistemas, facilitando los trámites de los usuarios y usuarias en diversas modalidades. También robustece su estructura al abrir nuevas dependencias en todo el país para elevar la calidad de los servicios ofrecidos, como es el caso de las Unidades de Licencias y Medicina Aeronáutica y las oficinas de atención al usuario en distintos aeropuertos.

En cuanto a los servicios a la navegación aérea, se han puesto en funcionamiento diversos equipos para ampliar la cobertura de control de área y elevar la seguridad de las operaciones, como una estación de comunicaciones satelital VSAT (Very Small Aperture Terminal, por sus siglas en inglés) en la dependencia federal Isla de Aves, ubicada al nororiente del país en el Mar Caribe, con la cual la nación tiene el control total de toda la Región de Información de Vuelo venezolana (FIR-Maiquetía).

Venezuela fue el primer país en elaborar y entregar en junio de 2012 a la OACI un Plan de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (Co2) en la aviación civil internacional, a pesar de no tener la obligación de hacerlo según el Protocolo de Kioto, con lo cual se refuerza la política de armonía con el medio ambiente del Estado venezolano.

En consonancia, el país cuenta con la única radioayuda solar de su tipo en Latinoamérica; se trata de un Radiofaro Omnidireccional de muy Alta Frecuencia (CVOR/DME) con autonomía de 72 horas, ubicado en el Archipiélago de Los Roques. Asimismo, está en proceso la fabricación de los elementos necesarios para la instalación y puesta en funcionamiento de la segunda y tercera radioayudas de alimentación solar, ubicadas en la isla de La Orchila (norte) y en Tucupita (oriente), las cuales incluyen CVOR/DME, indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), balizaje y faro giratorio. En adición, se acomete el mantenimiento periódico de los equipos destinados a ofrecer servicios a la navegación aérea en toda la nación.

La capacitación al personal técnico y comunidad aeronáutica siguen constituyendo factor fundamental en la política venezolana sobre el sector, al mantener constante ejecución de simposios, cursos, talleres y seminarios para elevar permanentemente el nivel de profesionalismo y competencia del talento humano abocado al manejo y garantía de la seguridad de las operaciones aéreas.

En el marco de estas acciones, Venezuela logró 93% de acatamiento de las normas y métodos recomendados por la OACI en seguridad operacional en mayo de 2013, siendo el país suramericano con mayor índice de cumplimiento, lo que demuestra el elevado nivel de seguridad, eficiencia y orden de su sistema de aviación civil.

Por ello, y debido a su condición de facilitador de los mayores servicios a la navegación aérea, Venezuela forma nuevamente parte del Grupo II del Consejo Permanente de la OACI para el trienio 2013-2016. Durante la Asamblea General realizada en septiembre de 2013, el país recibió al apoyo de 155 de 172 Estados con derecho a sufragio, lo cual representa el 89% de los votos y es muestra clara de la percepción de eficiencia, seguridad y calidad del sistema aeronáutica nacional en el mundo.

Desde esta instancia técnico-política, Venezuela impulsará las decisiones tendientes a fortalecer el servicio de transporte aéreo internacional sobre la base del respeto a las opiniones diferentes y a la cooperación entre los Estados miembros de la OACI.

El objetivo está trazado: mantener el proceso de modernización de la flota aérea y la ampliación de la infraestructura aeroportuaria, en procura de seguir aumentando la interconexión mediante la aprobación de más rutas y frecuencias nacionales e internacionales, en el marco de la reciprocidad establecida en convenios bilaterales, todo

Reseña Histórica - Venezuela

ello velando por el cumplimiento de los cánones de seguridad emanados de la OACI para seguir demostrando que: "Tu Seguridad es nuestro Compromiso".

Y la historia sigue en progreso...