

TELEFONO: (51-1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51-1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/17-NE/25
20/04/06

**DÉCIMA SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/17)**

(La Habana, Cuba, 25 al 27 de abril de 2006)

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

**Legislación Aeronáutica Nacional (derecho comparado). Modernización del
Convenio de Roma**
Tarea No. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por Venezuela)

**Consideraciones de la República Bolivariana de Venezuela
con respecto a la Nota de Estudio presentada por Colombia, sobre
“Legislación Aeronáutica Nacional (Derecho Comparado). Modernización del Convenio Roma”.**

1. De acuerdo al análisis comparativo que está llevando a cabo la República de Colombia, con respecto a las leyes de aeronáutica de la región, con la finalidad de adelantar un estudio de derecho comparado de algunas instituciones jurídicas para proponer desarrollos legales que faciliten la unificación normativa y la actividad comercial para las empresas áreas de Latinoamérica; la República Bolivariana de Venezuela, a continuación presenta las consideraciones con respecto al punto N° 05 de la Nota de Estudio presentada por Colombia, sobre “Legislación Aeronáutica Nacional (Derecho Comparado). Modernización del Convenio Roma”, específicamente en el marco del GEPEJTA/16, llevada a cabo en la ciudad de Fortaleza, Brasil, los días 08 al 10 de agosto de 2005, las cuales son las siguientes:

2. Según lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.215, de fecha 23 de junio de 2005, reimpresa por error material

del ente emisor en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.226, de fecha 12 de julio de 2005.

3. Respecto a los contratos de utilización de aeronaves, se establecen en la citada normativa jurídica los siguientes artículos:

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”.

4. En cuanto al reconocimiento de derechos sobre aeronaves, en la Ley de Aeronáutica Civil se han dispuesto los artículos que se mencionan a continuación:

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”.

5. En cuanto al régimen de los explotadores de aeronaves, la Ley de Aeronáutica Civil dispone lo siguiente:

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”.

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”.

6. De esta misma manera, el legislador venezolano estableció en la Ley de Aeronáutica Civil un capítulo destinado a la aviación general, incluyendo allí las actividades aéreas conexas, expresando lo siguiente:

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”.

7. Asimismo, en cuanto al régimen legal de las aeronaves en la Ley de Aeronáutica Civil se deben señalar los siguientes artículos:

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”.

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 apareja 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”.

8. En referencia al personal aeronáutico, en la Ley de Aeronáutica Civil se ha destinado todo un capítulo, citado “Del personal aeronáutico”, el cual expresa:

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 validados 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”.

9. Igualmente en el Capítulo III del Título III de la Ley de Aeronáutica Civil, se dispuso todo lo concerniente a la infraestructura aeronáutica, específicamente en el contenido de los artículos 43 y 44, cuyo texto es del tenor siguiente:

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 clasificarán 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”.

10. En el citado instrumento normativo encontramos la responsabilidad del explotador de aeronaves civiles por daños a terceros en la superficie, así como la prescripción de la acción para exigir el pago de estos daños, en los siguientes términos:

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”.

11. Respecto al término de abordaje la Ley de Aeronáutica Civil contempla todo lo relativo a la responsabilidad por abordaje aéreo, la responsabilidad solidaria por abordaje y la prescripción de la acción para exigir el pago por abordaje, en los siguientes artículos:

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”.

12. Por otra parte, encontramos en el Título IV el Capítulo I definido “*De la Responsabilidad*”, todo lo concerniente al régimen de responsabilidad en el transporte aéreo, quedando expresado de la siguiente manera:

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”.

Pérdida 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”.

13. En cuanto a los Seguros Aeronáuticos, tenemos en la Ley de Aeronáutica Civil el artículo 26 que refiere a los seguros y garantías de riesgos, cuyo texto integro expresa:

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”.

14. Con relación a los Servicios de Búsqueda, Rescate y Salvamento, en el Capítulo IX del Título III se establece lo siguiente:

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”.

15. En cuanto a la investigación de accidentes de aviación, la Ley de Aeronáutica Civil ha dispuesto los siguientes artículos:

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”.

16. Finalmente, en lo relativo a los Servicios de Navegación Aérea, la referida ley dispone en el artículo 61 lo siguiente:

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”.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

17. Se invita a los Expertos a verificar estos aspectos en la Legislación Aeronáutica de cada país, a fin de realizar un estudio comparado de estas normativas de los países miembros, a objeto de proponer desarrollos legales que faciliten la unificación normativa y la actividad comercial para las empresas aéreas de la Región.