

**DUODÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/12)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de septiembre de 2003)

**Cuestión 12 del
Orden del Día:**

**Estudio sobre aviación específica (trabajos aéreos especializados)
*Tarea Nro. 7 del Programa de Trabajo de la CLAC***

La aviación ejecutiva como un trabajo aéreo

(Nota de estudio presentada por Venezuela)

Antecedentes

1. Históricamente en Venezuela el concepto de Trabajos Aéreos se ha enmarcado dentro de las actividades de comercio privado en donde es necesario el uso de aeronaves. Para prestar este tipo de servicios se requiere del correspondiente permiso que habilite dicha actividad. No obstante, en ocasiones es difícil fiscalizar a quienes prestan estos servicios, por lo que no es raro que algunos casos se presten sin la correspondiente permisología, debido principalmente a la concentración de recursos destinados en la supervisión del transporte aéreo.

2. Entre los más extendidos trabajos aéreos se encuentran los servicios de fumigación aérea, los localizadores de cardúmenes, los servicios de publicidad aérea, la fotografía aérea, entre otros. También es considerado en nuestro país como un trabajo aéreo las aeroambulancias y los transportes de valores.

Revisión de la norma aeronáutica

3. Nuestro país se encuentra hoy en revisión de su legislación aeronáutica, con lo que podrá sincerar algunos aspectos en cuanto a los trabajos aéreos.

4. En primer lugar tenemos el asunto de las matrículas. Hasta ahora los servicios de trabajos aéreos se encuentran reservados para aquellas aeronaves que presentan una matrícula CP (comercial privado), sin embargo el concepto que manejamos hoy es que debe existir una matrícula única y el permiso para operar una aeronave estará signado entonces, por el uso que se le dé a la misma.

La aviación ejecutiva

5. Otro asunto importante resulta en el hecho de darle personalidad jurídica a la aviación ejecutiva, el cual es un servicio que se ha venido prestando en nuestro país bajo la figura de la aviación privada.

6. Lo que entendemos ahora por aviación ejecutiva, es el servicio que se presta, bajo contrato privado, para trasladar personas en aeronaves generalmente fabricadas especialmente para este servicio o de uso privado.

7. Un operador de servicios de aviación ejecutiva se encontraría fuera del transporte aéreo, principalmente por el hecho de no prestar un servicio público de transporte, lo mismo que las aeroambulancias y los transportes de valores.

8. Básicamente un operador de servicios de aviación ejecutiva es un administrador de aeronaves, ya que en muchos de los casos no es propietario de las mismas, sin embargo es responsable de aspectos como mantenimiento, pilotos, programación, despacho, etcétera.

9. Otra figura novedosa de este tipo de servicios se encuentra en la llamada “propiedad fraccionada”, en donde dos o más personas o compañías adquieren parte de una aeronave, lo cual los hace beneficiarios del uso y disposición de la misma. Este uso estará dividido entre ciertas cantidades de horas/año y podrán disponer de ellas de acuerdo a la programación establecida por el operador del servicio.

10. La ventaja de darle forma jurídica a este tipo de operaciones, radica principalmente en el hecho de poder supervisar esta actividad de forma tal de evitar incurrir en la práctica ilegal de las mismas por aeronaves privadas.

11. Otra ventaja importante se encuentra en el hecho de que en Venezuela existen, según estimaciones de la *International Business Aviation Council*, unas 288 aeronaves de negocio lo cual la ubica como el séptimo país en el mundo con más aeronaves de este tipo incluso por encima del Reino Unido, Sudáfrica y Australia, siendo el tercero en la región luego de Brasil y México. Debido a ello el potencial de negocio del mismo es muy prometedor, más aún, luego de un importante aumento en la demanda del servicio por ejecutivos principalmente de los

Estados Unidos, luego de los ataques del 11 de septiembre.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

12. Se invita a Grupo de Expertos a encomendar a la Secretaria de la CLAC la creación de un grupo de trabajo encargado de presentar una norma que pueda servir de referencia para la región en cuanto al uso de este servicio y sus diferencias con el transporte aéreo, con la idea de impulsar el desarrollo de esta actividad.