

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 COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/16-NE/07
03/08/05

**DÉCIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/16)**

(Fortaleza, Brasil, 10 al 12 de agosto de 2005)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Consideraciones sobre infracciones aeronáuticas
*Tarea No. 14 del Programa de Trabajo de la CLAC***

(Nota de estudio presentada por Venezuela)

Introducción

1. En este análisis de derecho comparado, nos proponemos alcanzar el fin previsto por la Nota de Estudio presentada por Argentina-Ponente del Grupo *ad hoc*, concerniente a la gestión regional unificada de las infracciones aeronáuticas, mediante la cual se insta a los Estados a que analice el establecimiento regional de un procedimiento para la gestión unificada en el tratamiento de las infracciones aeronáuticas, y en la misma recomiendan que hay que partir de la premisa de territorialidad, de igual modo se expone de una manera sencilla en los párrafos subsiguientes, para poder llevar a cabo un recorrido por las diferentes legislaciones de los países miembros, que presentaron oportunamente la encuesta preparada por representantes de la hermana República de Chile.

2. En los actuales momentos, la política exterior de la República Bolivariana de Venezuela, está destinada a la unificación de criterios para fortalecer los lazos de hermandad de los países de Latinoamérica. Por lo tanto, el tener una norma generalizada refuerza los lineamientos estratégicos de objetivos específicos

para fortalecer los procesos de integración latinoamericana, promoviendo la multipolaridad, equidad y democracia en las relaciones internacionales en el campo aeronáutico, de la misma manera se orienta a fortalecer las redes de intercambio de cooperación mutua en el ámbito internacional de la Aviación Civil, bajo la herramienta de intercambios de experiencias exitosas con las legislaciones como es el caso ejemplar de nuestra República al presentar la novísima Ley de Aeronáutica Civil.

3. Ahora bien, ¿cual es el objetivo primordial?, cuando en el territorio de uno de nuestros países se cause la posible comisión de una falta de orden aeronáutico, cada Estado será responsable de sustanciar el debido proceso, de investigación, de imputación, y regular la sanción que pudiera corresponder al infractor de otro país de la región. Posteriormente la Autoridad Aeronáutica del referido país convalidará de manera inmediata la sanción impuesta. Para alcanzar el punto máximo de nuestro análisis, se hace necesario hacer referencia de cómo cada País distingue cuando está en presencia de una falta, infracción o un delito y que Autoridad territorial le compete la evaluación y aplicación de la sanción correspondiente.

Consideraciones planteadas, por parte de la República Bolivariana de Venezuela en cuanto a la “Gestión Unificada Regional de Infracciones Aeronáuticas”

4. Una vez más, la Republica Bolivariana de Venezuela comprometida con alcanzar la excelencia en cuanto al compromiso mundial del avance de la aviación civil internacional, guarda intima relación con lo establecido por los artículos 12, 37 y 38 del Convenio de Chicago, según los cuales los Estados se obligaron para lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas y procedimientos relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, para lo cual quedaron igualmente obligados a incorporar en sus reglamentaciones internas las normas contenidas en los Anexos al Convenio o, en caso contrario, a registrar ante la OACI las diferencias que pudieran existir entre la reglamentación nacional y las normas internacionales, para visualizar de una manera más fácil, citaremos textualmente el prenombrado artículo 12 como pauta fundamental para que sea la base legal de la normativa subsumida al Convenio Internacional que estamos proponiendo.

Convenio de Chicago

Artículo 12:

“Reglamentos del aire, etc.-Cada uno de los Estados contratantes se compromete a tomar medidas para garantizar que todas las aeronaves que vuelen sobre sus territorio o maniobren dentro de él, y todas las aeronaves que lleven el distintivo de su nacionalidad, donde quieran que se encuentren, observarán los reglamentos que rijan sobre vuelos y maniobras de aeronaves. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a conservar sus propios reglamentos uniformes hasta donde sea dable con los que en su oportunidad se establezcan de conformidad con esta Convención. En alta mar regirán los reglamentos que se establezcan de conformidad con esta Convención. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a perseguir a los infractores de los reglamentos en vigor”.

5. Esto se relaciona para permitirnos confirmar que, con prescindencia de cualquier tipo de argumento de cualquier orden, es de suma importancia las características de la aeronave hacen necesario reconocerle la nacionalidad, en efecto que por su independencia atraviesa en sus vuelos lugares dependientes a las diversas soberanías y, sobre todo, sitios ajenos a la jurisdicción de Estado alguno lo cual trae como consecuencias que en esos lugares pudiesen ocurrir la comisión de faltas y infracciones y delitos.

6. **En lo particular al tema de diferencias entre las legislaciones de ambos países, es obligatorio hacer un análisis detallado en cuanto a como atiende cada ley las faltas o infracciones.**

7. Para adentrarnos en el tema comparativo de nuestra legislación con las de los demás países, haremos un breve resumen de las características más importantes de la Ley de Aeronáutica Civil Venezolana, del como está conformada nuestra ley, su espíritu y propósito, ya que esta novísima resulta una promesa de alto valor científico, a consecuencia de que recoge normas de las Convenciones y Tratados Internacionales que la República Bolivariana de Venezuela ha sido parte, lo cual la hace garante de su valor en la uniformidad de la disciplina del Derecho Aeronáutico.

Ley de Aeronáutica Civil Venezolana:

Características:

1. Se establece, un régimen especial acorde con el Principio del Debido Proceso, en cuanto a la oposición de la medida, de naturaleza breve, el legitimado activo es contra quien obre o cualquier persona que tenga interés o se considere lesionado y que haya tenido conocimiento de la imposición de la medida cautelar, podrá hacerse parte del procedimiento de oposición.
2. Además del procedimiento Ordinario, que lo caracteriza su naturaleza breve, donde existe una falta presunta, también tenemos el procedimiento cautelar, que se encuentra subsumido en el procedimiento ordinario, cuando estamos en presencia de riesgo operacional. La Autoridad competente en materia de seguridad operacional y de la aviación civil, mediante acto motivado, dictará las medidas cautelares en caso de riesgo, todo esto a fin de garantizar la seguridad aeronáutica. El citado proceso consta de trece (13) días hábiles, en donde existe una notificación, la opción a ella dentro de los cinco (05) días siguientes a la notificación, formulada la oposición se abre una articulación probatoria de cinco (05) días hábiles, y la decisión dentro de los tres (03) días siguientes.
3. Se establece el Principio de la Legalidad, los supuestos de hecho, sujetos activos y pasivos, fundamento este de las infracciones y sus sanciones, a fin de mantener la disciplina, la transparencia y seguridad del sistema aeronáutico, acompasado con un procedimiento especial y supletoriamente el establecido en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, a fin de evitar toda conducta que lo menoscabe, pero al mismo tiempo, en caso de configurarse, se establece la respuesta expedita punitiva del Estado.
4. Se consagran sanciones, acordes, con el Principio de la Proporcionalidad del Hecho. En efecto se establece las multas a los explotadores de aeronaves civiles. Igualmente, bajo las directrices que anteceden, se establecen multas para los explotadores del servicio de transporte aéreo, según se configure un hecho subsumible en la previsión legal.
5. Al comandante o piloto al mando de una aeronave, se le impone multa según su acción positiva o negativa se adecue a la previsión. Igualmente a los explotadores de aeródromos o aeropuertos civiles, a los propietarios de industrias y organizaciones de mantenimiento aeronáutico e indistintamente a personas naturales o jurídicas, según la significancia del hecho en proporción al bien jurídico tutelado por la presente Ley.

6. Las multas que imponga la Autoridad Aeronáutica de conformidad con esta Ley, se enterará al patrimonio del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
 7. Se consagra, un régimen de suspensiones y revocatorias, en caso de configurarse los supuestos que se determinan, y cuya naturaleza ha sido considerada por el legislador, como de alto riesgo ya que van en detrimento de la seguridad de la aviación o afectan directamente al transporte aéreo; incluyéndose la suspensión temporal por el espacio de cinco (5) años como consecuencia de la revocatoria.
 8. Asimismo, no se acoge la reincidencia por ser violatoria al Principio Non Bis Idem.
 9. Se prevé la amonestación pública, la cual procederá como sanción accesoria en los casos en que la infracción haya incidido en la prestación del servicio de otro explotador de servicios aeronáuticos.
8. Por lo antes expuesto, aquí trataremos de explicar de una manera sencilla por medio del análisis del derecho comparado, la forma en que nuestro país aplica el derecho administrativo en relación a los demás.

República Bolivariana de Venezuela:

En cuanto a la ley aplicable.

La soberanía de la República Bolivariana de Venezuela, se ejerce sobre nuestro espacio geográfico, sin salirse de nuestro territorio. Se entiende por espacio geográfico, la superficie terrestre, los espacios aéreos y marítimos o mares.

La legislación venezolana acoge el Principio de la Validez Territorial (*Locut Regit Actum*), así como el Principio de la Seguridad de la Aviación Civil, teniendo presente que los acontecimientos del 11 de septiembre transformaron a la Aviación Civil mundialmente. Para la República Bolivariana de Venezuela, nadie puede atentar contra estos Principios, alegando algún derecho que comprometa la seguridad de la aviación civil, en el entendido que mediante el ejercicio de un derecho, no se puede renunciar o relajar el orden jurídico de la seguridad de la aeronáutica civil de la República, por cuanto es de orden público.

Artículo 2: “Quedan sometidas a la Ley Venezolana:

1. Toda aeronave que se encuentre en el territorio venezolano o vuele en su espacio aéreo, su tripulación, pasajeros y efectos transportados en ella;
2. Los hechos que ocurran a bordo de aeronaves venezolanas, cuando vuelen fuera del espacio aéreo de la República;
3. Los hechos cometidos a bordo de aeronaves, cualesquiera sea su nacionalidad, cuando ocurran en el espacio aéreo extranjero y produzcan efectos en el territorio venezolano o se pretenda que lo tengan en éste; y
4. Los hechos ocurridos en aeronaves extranjeras que vuelen el espacio aéreo venezolano”.

La República Bolivariana de Venezuela reconoce la existencia de efectos extraterritoriales en

leyes extranjeras. En referencia a la aplicación del principio de la extraterritorialidad que se sustenta en la potestad de que se tiene que aún estando la aeronave en territorio extranjero, se someta a la jurisdicción del país de su nacionalidad y no a la del Estado donde se encuentra.

El tema de extraterritorialidad hay que tratarlo desde dos perspectivas diferentes pero que se complementan, la primera como rango característico de todo ordenamiento jurídico de tutelar para el ámbito espacial, donde se manifiesta el poder soberano del Estado cuyas relaciones regula, y la segunda se fundamenta en la premisa anterior, ya que al aplicarse el ordenamiento jurídico a todo el espacio donde se ejerce la soberanía del estado, necesariamente va a existir la posibilidad de que en ese ámbito exista algún elemento extranjero que pueda limitar la aplicación sobre el ordenamiento jurídico en el ámbito de su territorio, y debe entonces reconocer esos límites para dar paso al reconocimiento extraterritorial de otro ordenamiento. Es decir, así como una aeronave nacional se somete a la legislación venezolana aun si la falta ocurre en otro territorio, podría darse el caso de que una ley extranjera ordena su aplicación en caso de una falta ocurrida en territorio venezolano.

En el ámbito penal la extraterritorialidad se considerará por las causas de delitos cometidos fuera del territorio de la República, cuando el proceso pueda o deba seguirse en Venezuela, será competente, si no existe tribunal designado expresamente por ley especial, el que ejerza la jurisdicción en el lugar donde esté situada la última residencia del imputado; y, si éste no ha residido en la República, será competente el del lugar donde arribe o se encuentre para el momento de solicitarse el enjuiciamiento, todo ello conforme al Código Penal.

Ahora bien, una conducta puede activar la potestad sancionatoria de dos o más Estados, cuando estamos en presencia de la comisión de una infracción en nuestro territorio, tomando en consideración que la misma origine la apertura de un procedimiento administrativo sancionatorio que tenga un igual tratamiento en el Estado de origen, y en nuestro Estado. Suponiéndose que el infractor haya sido sancionado o cumplido con la sanción impuesta, debería quedar automáticamente liberado ante el otro Estado, todo ello en virtud del Principio *Nom Bis Idem*, es decir nadie puede ser sancionado dos veces por la misma falta, reconocido en el Código Penal, el cual es aplicable por disposición expresa de nuestra Ley de Aeronáutica Civil en el Artículo 152, que se transcribe a continuación:

Artículo 152:

“Las disposiciones establecidas en el Código Penal, a excepción de las normas relativas a la reincidencia, son aplicables supletoriamente a la presente Ley...”

De la Competencia y Potestad Sancionatoria

Artículo 117:

Corresponde a la Autoridad Aeronáutica sancionar administrativamente a los funcionarios y particulares, sean personas naturales o jurídicas por razón de las infracciones a la presente ley y a los reglamentos, así como a las demás normas que regulan las actividades aeronáuticas civiles.

Corresponde al representante legal de los aeródromos o aeropuertos o a quien este designe, sancionar las contravenciones a lo establecido en su normativa interna, de acuerdo a lo previsto en la ley, los reglamentos y los instrumentos contractuales respectivos.

República de Paraguay

En lo dispuesto en el Código Aeronáutico de Paraguay:

Artículo 5:

“Estarán sometidos a la legislación de la República del Paraguay y serán juzgados, según corresponda, por sus tribunales o por la autoridad administrativa:

- a. Los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas, acaecidos a bordo de una aeronave privada paraguaya, sobre territorio paraguayo, sobre alta mar o en el espacio aéreo quién no dependa de la soberanía de ningún Estado; y,
- b. Los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas, acaecidos a bordo de una aeronave privada paraguaya sobre territorio extranjero, excepto aquellos casos en que se comprometa la seguridad del Estado subyacente, o se causen daños a las personas o bienes en la superficie”.

Artículo 6:

“Los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas acaecidos a bordo de una aeronave extranjera, en vuelo sobre territorio paraguayo, se regirán por la legislación del Estado de matrícula, y serán juzgados por sus autoridades respectivas. Sin embargo, se aplicará la legislación paraguaya y sus autores serán juzgados, según corresponda, por los tribunales o la autoridad administrativa nacional en los siguientes casos:

- a. Cuando se afecta la seguridad del Estado o el orden público, o se violen disposiciones de carácter militar o fiscal;
- b. Cuando se transgredan leyes o reglamentos de la circulación aérea;
- c. Cuando se lesionen los intereses del Estado paraguayo o se causen daños a
- d. personas o bienes que se encuentren en territorio paraguayo; y,
- e. Cuando se cometa un delito que tenga efecto en territorio paraguayo o que se efectúe en la República el primer aterrizaje posterior al hecho punible”.

En referencia a este Artículo de la Ley Paraguaya, resalta de manera importante las dos jurisdicciones donde se aplicará la Ley, primero aprueba al Estado de donde pertenece la matrícula, para que sean procesados esos hechos punibles y las faltas por las Autoridades competentes del País de la aeronave, cuando esté en vuelo sobre territorio Paraguayo, y

segundo, será en la jurisdicción Paraguaya, en las excepciones contempladas en el párrafo que precede a éste.

De la Competencia

Artículo 7:

“Compete a la Autoridad Aeronáutica Civil la aplicación en el ámbito administrativo de las disposiciones de este código y de las demás normas jurídicas relacionadas con la aeronavegación, así como la regulación, fiscalización y control de las actividades, infraestructura y servicios inherentes a la aeronavegación, la investigación de incidentes y accidentes aeronáuticos y sanción de las faltas”.

Observaciones de ambas legislaciones

9. En cuanto a la soberanía del espacio aéreo ubicado sobre territorio y aguas jurisdiccionales, en ambas legislaciones se parte de la premisa que las aeronaves tienen nacionalidad, concebida como si fuese un lazo que le brinda la protección y el abrigo legal que nace por derecho de su Estado, las sujeta a la soberanía de éste y, por ende, a su contralor y hace aplicable en lugares libres la legislación de tal Estado, a sus tribunales de justicia.

10. En relación a los hechos, los actos, los hechos punibles y las faltas, acaecidos a bordo de una aeronave privada paraguaya sobre territorio extranjero, excepto aquellos casos en que se comprometa la seguridad del Estado subyacente, o se causen daños a las personas o bienes en la superficie, de igual manera la legislación venezolana lo asimila en concordancia con la regla de reciprocidad ligada íntimamente al Principio de la Seguridad de la Aviación Civil, al contemplarlo taxativamente la posición de someter a leyes extranjeras los efectos de los actos originados que causaren consecuencias en territorio extranjero, tal es nuestra posición que para la República Bolivariana de Venezuela acoge el Principio de Territorialidad como la norma del estado de matrícula, es decir, para la aplicación de leyes extranjeras y la competencia jurisdiccional acogemos la posición que se debe regir por las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, claro está a excepción de cuando afecte la seguridad o el orden público de nuestro país, es decir que produzcan efectos en el territorio venezolano o se pretenda que lo tengan en éste.

11. En la Legislación Venezolana las faltas son sancionadas con:

1. Multas dirigidas a los explotadores de aeronaves civiles.
2. Multas dirigidas a los explotadores del servicio de transporte aéreo.
3. Multas dirigidas a los comandantes de aeronaves.
4. Multas dirigidas a los explotadores de aeródromos o aeropuertos civiles.
5. Multas dirigidas a industrias y organizaciones de mantenimiento aeronáutico.
6. Multas dirigidas a cualquier persona natural o jurídica por contrariar normas de orden jurídico.
7. Multas ocasionadas por tramos de viajes efectuados.
8. Suspensión de la Licencia.
9. Revocatoria de la licencia al piloto.

10. Revocatoria del permiso, concesión o de otras licencias.
11. Inhabilitación por revocatoria.
12. Amonestación Pública. La misma procederá como sanción accesoria en los casos en que la infracción haya incidido en la prestación del servicio de otro explotador de servicios aeronáuticos.

12. La clasificación presentada en la ley venezolana, no se podría decir que es imposible pero ofrece un margen mínimo a dar facilidades a ambigüedades, ya que de una manera condensada especifica todos los géneros a quiénes van dirigidas las sanciones por infracciones cometidas.

13. En la Legislación Paraguaya aquellos actos que no constituyan hechos punibles será considerado como falta y sancionada con:

1. Apercibimiento;
2. Multa hasta el máximo de 5.000 jornales;
3. Inhabilitación temporal o definitiva de las licencias concedidas por la Autoridad Aeronáutica Civil.
4. Suspensión temporal de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de los servicios aerocomerciales; y
5. Cancelación o revocación de los permisos, licencias, concesiones, autorizaciones, o de derechos emergentes de las certificaciones expedidas.

14. La Autoridad Aeronáutica Paraguaya evaluará la necesidad de aplicación particular o conjunta de las sanciones previstas precedentemente.

15. La clasificación presentada en la ley paraguaya, clasifica la tipificación de una manera muy concreta, lo cual podría facilitar a posibles imprecisiones, al no enfocar de manera detallada cada una de ellas y sus posibles sanciones, pudiéndose generar ambigüedad para el momento de sancionar una falta.

Procedimiento Administrativo Sancionatorio de la Ley de Aeronáutica Civil Venezolana

1. En cuanto a la notificación, el acto de imposición de la sanción deberá contener la citación del presunto infractor para que comparezca al tercer día hábil siguiente ante la Autoridad Aeronáutica que la practicó.
2. A la hora y fecha fijada en la boleta de citación, el presunto infractor deberá comparecer a los efectos de presentar su descargo en forma oral o escrita, o admitir la infracción imputada.
3. Cuando en el acto de comparecencia el presunto infractor compruebe el pago de la multa, se dará por concluido el procedimiento administrativo.
4. **Impugnación y el lapso probatorio.** Si en el acto de comparecencia el presunto infractor impugna la sanción impuesta, se abrirá un lapso probatorio de cinco (5) días hábiles para la promoción y evacuación de pruebas.
5. **Decisión.** Vencido el lapso de pruebas, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la Autoridad Aeronáutica dictará su decisión confirmando, modificando o revocando la sanción impuesta.

6. **Recursos.** Contra las decisiones que impongan una sanción, podrá interponerse el recurso de reconsideración dentro de los quince (15) días hábiles siguientes o acudir directamente a la vía jurisdiccional, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes. Si es ejercido el recurso de reconsideración, deberá agotarse íntegramente la vía administrativa para poder acudir a la vía jurisdiccional. La falta de decisión oportuna en los plazos previstos en el presente procedimiento, a excepción del recurso de reconsideración, acarreará la culminación del procedimiento administrativo y la consecuente responsabilidad de los funcionarios involucrados conforme a la ley. La decisión definitiva deberá ser notificada a su destinatario en caso de que este no se haya presentado al acto de comparecencia. La autoridad aeronáutica, en aquellas infracciones cometidas que hayan puesto en peligro la seguridad aeronáutica, sin perjuicio de la multa correspondiente, podrá disponer que asistan los infractores con carácter de obligatoriedad a un curso de orientación en materia de educación y seguridad operacional y de la aviación civil, que no excederá de treinta (30) horas ni podrá dictarse en días laborables.
7. **Medidas cautelares:** El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y demás funcionarios competentes en materia de seguridad operacional y de la aviación civil, mediante acto motivado, podrán dictar las medidas cautelares nominadas e innominadas en caso de riesgo, a fin de garantizar la seguridad aeronáutica.
8. **Oposición a las medidas cautelares** Acordada la medida cautelar, la parte contra la cual obre la medida podrá oponerse a ella dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que haya tenido lugar la notificación de la misma; dentro de ese lapso cualquier persona que tenga interés o se considere lesionado y que haya tenido conocimiento de la imposición de la medida cautelar podrá hacerse parte del procedimiento de oposición.
9. Formulada la oposición, se abrirá una articulación probatoria de cinco (5) días hábiles, en la cual las partes y los interesados podrán hacer valer sus pruebas y alegatos. Vencido dicho lapso, el Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil decidirá lo conducente dentro de los tres (3) días hábiles siguientes.
10. El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil procederá a revocar la medida cautelar que se hubiese dictado cuando estime que sus efectos no se justifican. En todo caso, las medidas cautelares que se hubiesen dictado con ocasión de un procedimiento administrativo cesarán en sus efectos cuando se dicte la decisión que ponga fin a dicho procedimiento o cuando transcurra el lapso establecido para la decisión definitiva sin que ésta se haya producido.

Procedimiento para Aplicación de Sanciones de la Legislación Paraguaya

1. Comprobada la comisión de infracción o reunidos los antecedentes que permitan presumir su comisión, se redactará un informe pormenorizado y debidamente fundado por funcionario competente de la Autoridad Aeronáutica Civil, en el cual se consignará la individualización del presunto infractor o infracciones y se describirá detalladamente la infracción imputada y los hechos o misiones constitutivos de ella y la norma infringida.

2. Si el o los imputados participaran de las actuaciones se levantará un acta que deberán firmarla pudiendo dejar las constancias que estimen convenientes; si se negaren o no pudieren firmarla así lo haga constar el funcionario actuante. Salvo por lo que el o los imputados declaren, su firma del acta no implicará otra evidencia que la de haber estado presente o participando de las actuaciones de los funcionarios competentes que el acta recoge. En todo caso, el acta hará plena fe de la actuación, mientras no se pruebe su falsedad o inexactitud;
3. La Autoridad Aeronáutica Civil dará traslado o vista al o los involucrados por el término de diez días de las imputaciones, cargos e infracciones, permitiéndoles el libre acceso a todas las actuaciones administrativas y antecedentes referentes al caso:
4. En el término del traslado, el o los involucrados deberán formular sus descargos y presentar u ofrecer su prueba.
5. Recibida la contestación, si procediera, se abrirá un término de prueba de quince días, prorrogables por igual término, pudiendo además la Autoridad Aeronáutica Civil ordenar, de oficio o a petición de parte, el cumplimiento de medidas para mejor proveer dentro del plazo que ella señale;
6. Si el o los imputados manifiestan su conformidad con las imputaciones o cargos, se dictará sin más trámite el acto administrativo correspondiente.
7. Vencidos los plazos para las pruebas y medidas para mejor proveer, el interesado podrá presentar su alegato dentro del plazo perentorio de diez días; y,
8. Vencido el plazo del numeral anterior, la Autoridad Aeronáutica Civil deberá, dentro del término de diez días, dictar el acto administrativo correspondiente, en la forma prevista.

Análisis Procedimientos Sancionatorios de ambos Países

16. Los plazos o términos, en los procedimientos se diferencian en cuanto al número de días en cuanto a:

1. **Comparecer los presuntos infractores, para admitir, negar los hechos.**
V=03 días
P=10 días.
2. **Lapsos probatorios:**
V=05 días
P=10 días.
3. **Si se admiten los cargos de abre una articulación probatoria de:**
V=05 días
P=15 días prorrogables al igual término y puede ordenar de oficio o a instancia de parte, el cumplimiento de **medidas para mejor proveer dentro del plazo que ella señale.**

4. Decisión:

V=Vencido lapso de pruebas, dicta su decisión confirmando, modificando o revocando la sanción

P= Vencido lapso de pruebas, dicta acto administrativo

V= la Autoridad competente en materia de seguridad operacional y de la aviación civil, mediante acto motivado, podrán dictar las **medidas cautelares en caso de riesgo a fin de garantizar la seguridad aeronáutica, las mencionadas traen su procedimiento propio.**

5. El procedimiento sancionatorio ordinario venezolano es más expedito que el procedimiento sancionatorio ordinario de la República de Paraguay.

Recursos Administrativos de la Legislación Venezolana

- a) Recurso de reconsideración agotando íntegramente la vía administrativa, o acudir directamente a la vía jurisdiccional.
- b) De las decisiones de la máxima autoridad del Instituto Nacional Aeronáutica Civil Venezolana, agotan la vía administrativa. Las que emanen de los demás funcionarios, tendrán recurso jerárquico ante la máxima autoridad del ente.

Recursos Administrativos de la Legislación Paraguaya

- a) Recurso de reconsideración o reposición.
- b) Recurso de apelación.
- c) Resoluciones expresas.
- d) Acción contencioso-administrativa.

República del Perú

Procedimiento para Aplicación de Sanciones de la Legislación Peruana

17. Para introducirnos en el estudio de la legislación peruana, se nos hace necesario conocer que dicta su norma en cuanto a la soberanía del Perú sobre espacio aéreo, y si observamos la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece que ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente, hasta el límite de las 200 (doscientas) millas, de conformidad con su Constitución.

De la Aplicación de la Ley Extranjera y Competencia Jurisdiccional.

18. En este sentido se rigen por las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, cuando son hechos, actos y delitos perpetrados a bordo de una aeronave civil extranjera en vuelo sobre territorio peruano, marcando dos excepciones: 1) cuando afecten a la seguridad u orden público de la nación peruana y 2) cuando causen daños a personas o bienes en territorio peruano.

19. Al respecto con la norma venezolana, se direcciona en un mismo sentido al proteger la tutela de los mismos intereses que Venezuela, que es lo que pretende cualquier nación como lo es la protección de su soberanía.

De la Competencia y Potestad Sancionatoria

20. En la República del Perú, la Autoridad Aeronáutica Civil está dirigida por la Dirección General de Aeronáutica Civil como dependencia adscrita al Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica, administrativa y financiera necesaria para el cumplimiento de las funciones que se le asigna en la Ley y sus Reglamentos. Con lo expuesto podemos notar la semejanza con la Autoridad Aeronáutica Venezolana, en el sentido que la naturaleza es la misma, es decir de naturaleza técnica; dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente de la Hacienda Pública Nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa.

21. En cuanto a la potestad sancionatoria, la Dirección General de Transporte Aéreo es el órgano administrativo competente para conocer, de oficio o a instancia de parte, las infracciones a la Ley, al Reglamento, a los Anexos y a las Regulaciones.

22. La cancelación de permisos de operación será impuesta por Resolución Ministerial del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Las demás sanciones, inclusive la suspensión o cancelación de las autorizaciones y/o licencias, serán impuestas por Resolución del Director General de Transporte Aéreo. Además que las sanciones dispuestas por este Reglamento se imponen sin perjuicio de las responsabilidades civil o penal provenientes de las infracciones cometidas.

23. Respecto al procedimiento, es seguido ante una Junta de Infracciones y es de naturaleza administrativa y está sujeto al Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas N° 004-97-MTC/15.12, y las infracciones son sometidas a investigación por la Junta de Infracciones por el Director General de Transporte Aéreo o el Presidente de la misma. El quórum de la Junta de Infracciones lo compone la mitad más uno del número legal de sus miembros.

Clasificación de las infracciones en la Legislación Peruana.

1. Amonestaciones.
2. Multas.
3. Suspensión Parcial o Total de los permisos, de las autorizaciones y/o las licencias otorgadas.
4. Cancelación Parcial o Total de los permisos, de las autorizaciones y/o las licencias otorgadas.

De igual manera, especifica las infracciones imputables a los titulares de un permiso de operaciones y/o vuelo, propietarios, poseedores y operadores de aeronaves civiles de la siguiente manera:

1. Con carácter de muy grave.
2. Con carácter grave.
3. Con carácter leve.

Infracciones del personal aeronáutico de la siguiente manera:

1. Con carácter de muy grave.
2. Con carácter grave.
3. Con carácter leve.

Infracciones de los controladores de tránsito aéreo y/o personal aeronáutico auxiliar:

1. Con carácter de muy grave.
2. Con carácter grave.

En este mismo sentido la legislación peruana, da reglas para establecer las sanciones:

1. Naturaleza y gravedad de la acción u omisión.
2. Los medios empleados.
3. La premeditación, negligencia, u ocasionalidad de la comisión de la infracción.
4. Las circunstancias en que se produjo.
5. La experiencia, instrucción y calificación técnica o profesional.
6. Reincidencia, indisciplina o impericia del infractor.

Análisis comparativo de la Legislación Venezolana y Peruana respectivamente.

1. En la legislación Peruana, las sanciones no podrán ser impuestas sin que antes sea sometida a investigación de la Junta de Infracciones.
2. En la legislación Peruana se otorga, en la investigación, el derecho de defensa al presunto o presuntos infractores.
3. La Junta de Infracciones debe expresar en un informe un Dictamen ante el Director General de Transporte Aéreo.
4. En cuanto al descargo por escrito del presunto infractor, será en el término de tres (03) días.
5. La Junta de Infracciones recomienda al Director General de Transporte Aéreo, para poder dictar medidas cautelares.
6. El pago de las multas se verificará en un plazo no mayor de tres (03) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación.
7. Si los alegatos presentados por el presunto infractor son desestimados, a parte del pago de la multa, también deberá cancelar los intereses contados desde el momento en que surgió la obligación al mismo.

24. En este sentido, la legislación peruana desarrolla de una manera muy detallada y minuciosa y de manera inteligente todo lo relacionado a las infracciones aeronáuticas. Este procedimiento al igual que en la legislación venezolana, es de naturaleza administrativa.

25. En la legislación venezolana no está conformada una Junta de Infracciones, más sin embargo es la Autoridad Aeronáutica, quien establece la responsabilidad administrativa originada por las presuntas infracciones, incluso cuándo se causen daños a personas y bienes, a la República, a los Estados o Municipios. De igual manera, existe el apoyo técnico pericial para un mejor análisis de los hechos. En la sustanciación se practican diligentemente actuaciones administrativas para aunar la veracidad de tales faltas, y deberán estar subsumidas en la Ley de Aeronáutica Civil Venezolana y supletoriamente a la Ley que regule los

Procedimientos Administrativos.

República de Cuba

Procedimiento para Aplicación de Sanciones de la Legislación Cubana

1. Comprobada la comisión de una infracción, se procede a imponer la medida correspondiente.
2. Exigencia de documentación de identificación personal por parte del inspector.
3. Si el inspector detecta la comisión de un hecho que reviste características de delito, se abstiene de actuar y formula la denuncia correspondiente.
4. Las medidas se imponen por medio de boleta, contentiva de los datos personales, la infracción cometida y la medida aplicada, y la Autoridad ante quien puede recurrir y el término para ello.

De la Competencia y Potestad Sancionatoria

26. La Autoridad Aeronáutica Cubana, es el órgano administrativo competente para conocer de oficio o a instancia de parte, de las infracciones a la legislación aeronáutica nacional y de las regulaciones, normas y procedimientos establecidos, cometidas por aquellas personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras como sujetos de las relaciones con la Autoridad Aeronáutica.

27. En la legislación cubana, no existe algún tratamiento distinto para las infracciones Aeronáuticas cometidas por personas o empresa extranjeras en su territorio nacional, el tratamiento es igual, lo que si se considera es que las medidas que adoptare la Autoridad Aeronáutica con las personas o empresas extranjeras deberán ser comunicadas a la autoridad del país al que pertenece la aeronave es decir al de la matricula de la aeronave, a efecto de su ejecución en ese Estado, con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

28. Ahora bien, en cuanto si la legislación cubana facilita aplicar las sanciones que determine otro Estado a una persona o empresa nacional que cometa una Infracción Aeronáutica en la República de Cuba, si lo posibilita y el cual está plasmado en el Art. 45 del Proyecto de Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, el cual se encuentra en fase de aprobación para su puesta en vigor, transcrito a continuación:

“ Si con motivo a la operación de una aeronave cubana en jurisdicción de un Estado extranjero, las autoridades de dicho Estado hubieran adoptado las medidas o sanciones que prevén sus normas internas y se requiere expresamente su ejecución extraterritorial en jurisdicción nacional cubana, la Autoridad de aplicación de nuestro país, podrá acceder a lo pedido siempre que la violación y la medida atribuida al imputado fuera compatible con la que contempla la legislación aeronáutica nacional, así como que se le hubiere asegurado a aquel el ejercicio legítimo de la defensa. En ese caso, la ejecución de la medida en jurisdicción nacional no puede exceder de lo que para tal infracción, aparece en el presente Reglamento.”

29. Observamos y evaluamos la facilidad de aplicación de sanciones que fija otro Estado que no sea el Cubano, cuándo se cometa una Infracción Aeronáutica en su jurisdicción, porque cumple con el

beneficio de la legítima defensa, en reciprocidad al Principio de la Ley Más Favorable. La República Bolivariana de Venezuela felicita a la República de Cuba la manera inteligente en que abarca este tema, por lo tanto consideramos que es motivo de ejemplarizar para las demás países miembros, y una posible solución al tema en estudio.

Clasificación de las Infracciones en la Legislación Cubana.

30. Las dirigidas a los miembros de las tripulaciones u otros trabajadores que ejecuten labores afines.

1. Apercibimiento por escrito.
2. Amonestación
3. Multa entre 100 y 1000 pesos en moneda nacional
4. Inhabilitación temporal hasta por dos años de la licencia otorgada por la Autoridad Aeronáutica o no reconocimiento de su validez por igual término, si se tratare de una licencia concedida por otro Estado.
5. Inhabilitación definitiva de la licencia en las circunstancias determinadas en el numeral anterior.

31. Las dirigidas a las empresas transportistas, operadoras o propietarias de aeronaves.

1. Apercibimiento por escrito.
2. Amonestación
3. Multa entre 1,000 a 20,000 pesos convertibles.
4. Suspensión del ejercicio del sobre vuelo o de los derechos de tráfico, hasta por seis meses.
5. Cancelación o no renovación del ejercicio del sobre vuelo o de los derechos de tráfico.

Recursos Administrativos de la Legislación Cubana:

1. Recurso de apelación ante el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil, dentro del término improrrogable de (10) días hábiles después de la notificación.
2. La interposición del recurso interrumpe el cumplimiento de la medida impuesta con excepción de multa.
3. Se resolverá el recurso dentro del término de 30 días hábiles siguientes a su presentación.
4. La notificación al recurrente se debe realizar dentro de los 03 días hábiles siguientes a la fecha que fue dispuesta.
5. La Resolución que dicte el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba al respecto tendrá carácter definitivo y no cabe contra ella ningún recurso.

República del Ecuador

En cuanto a la Ley Aplicable.

32. En referencia a la Jurisdicción, citaremos a continuación un extracto de la revista Judicial encontrada en la dirección de Internet derechoecuador.com.

La Soberanía de los Estados

“La aeronavegación por el ámbito que desarrolla su actividad podría facilitar la comisión de delitos de connotaciones internacionales el Código Aeronáutico del Ecuador ha tratado de cubrir un vacío que se tiene en el campo internacional, ya que los convenio de este orden, no han resuelto orgánicamente el problema y por consiguiente está abierta la temática para el esfuerzo de los juristas en el orden de la unificación, tan necesaria para el progreso del Derecho Aeronáutico, pues los principios de soberanía de los estados y la nacionalidad de las aeronaves pueden generar conflictos de leyes, cuando los hechos ocurran a bordo de una aeronave y que sobrevuele el suelo de un estado que no es de su matrícula.”
Derechoecuador.com Pág. 2.

33. Con esta exposición la problemática de la jurisdicción en el Código Aeronáutico del Ecuador está resuelto de la siguiente manera:

1. Si en una aeronave ecuatoriana ocurre un hecho o acontecimiento consumado a bordo de las mismas, sea ejecutado:
 - a) Sobre el espacio que cubre el territorio y aguas jurisdiccionales;
 - b) Sobre alta mar o espacio aéreo no sujeto a la soberanía de Estado alguno;
 - c) Durante el vuelo sobre territorio extranjero, excepto en aquellos casos que lesione la seguridad o el orden público del Estado subyacente o causen daños a las personas o a los bienes que se encuentran en la superficie de dicho Estado.
2. En cuanto a las aeronaves extranjeras, cuando los hechos ocurridos o actos ejecutados a bordo de una aeronave en vuelo sea sobre territorio o aguas jurisdiccionales ecuatorianas, señalándose que habrá lugar a la aplicación de las leyes del Ecuador y competencia de sus tribunales, si el primer aterrizaje posterior al cometimiento de la infracción tiene lugar en el Ecuador, exceptuándose sin embargo los casos en que se pidiere extradición.

En cuanto a la Competencia

34. El Código Aeronáutico Ecuatoriano, señala que estas infracciones serán juzgadas por los tribunales y jueces ecuatorianos, disposición acorde con el Código de Procedimiento Penal. En la legislación venezolana se tratan a las infracciones como faltas y lo que no constituya ninguna de ellas serán delitos, al contrario que en la República del Ecuador. En cuanto a las faltas, el Código Aeronáutico Ecuatoriano determina que serán sancionadas administrativamente por la Dirección General de Aviación y el Consejo Nacional de Aviación Civil.

35. En concordancia con el párrafo anterior la República del Ecuador, en lo referente a las sanciones administrativas que se impongan consistirán en:

1. Amonestaciones.
2. Multas pecuniarias.
3. Suspensión temporal y definitiva de los derechos concedidos.

36. De igual manera, la Ley de Aviación Civil Ecuatoriana clasifica las infracciones para su

aplicación en dos grandes sectores:

- a) Infracciones de los operadores y explotadores; y,
- b) Infracciones del personal aeronáutico.

37. En este sentido, se traza las mismas normativas que la legislación venezolana, es decir la legislación del estado de matrícula de la aeronave; de la misma manera atiende en el fondo a la normativa legal vigente de nuestro país, claro está que cada uno atiende a su legislación interna, la solución es sintetizar un procedimiento único regional donde se respete la reglamentación de cada país.

Conclusiones

1. Los diferentes ordenamientos jurídicos analizados, en lo referente a la aplicación de sanciones en materia aeronáutica, permiten la extraterritorialidad.
2. La extraterritorialidad puede traer como consecuencia que un país procese por delitos o faltas cometidas en su territorio y a la vez otro país, a causa de la nacionalidad de la aeronave, tenga también poder para hacerlo.
3. En tales casos, lo fundamental es impedir la doble sanción, por ser un principio general del Derecho.
4. En todo caso, resulta imprescindible que los Estados armonicen sus legislaciones internas, a fin de prever poderes y garantías lo más uniformes posibles.
5. Asimismo, se hace recomendable que los Estados suscriban un Convenio Internacional que persiga esa finalidad de uniformar regímenes y que establezca factores de conexión precisos que impidan la posibilidad de repetición innecesaria de procesos en caso de que un país ejerza la potestad sancionatoria.
6. Para ese Convenio, la República Bolivariana de Venezuela propone las normas contenidas en la recién aprobada Ley de Aeronáutica Civil, la cual responde a las tendencias modernas en el sector y fue objeto de detenida reflexión y amplio debate.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

38. Se invita a los Estados Miembros a tomar observación de la presente Nota de Estudio y a intercambiar opiniones sobre el tratamiento para las infracciones dado por la República Bolivariana de Venezuela, en cuanto a exponerlo como directriz guía a los demás países miembros, que de una manera eficiente legisla en referencia a esta materia.