

GACETA OFICIAL

DE LA REPUBLICA DE CUBA
MINISTERIO DE JUSTICIA

Información en este número

Gaceta Oficial No. 051 Extraordinaria de 2 de noviembre de 2007

Consejo de Estado

DECRETO-LEY No. 255/07

GACETA OFICIAL



DE LA REPUBLICA DE CUBA

MINISTERIO DE JUSTICIA

EXTRAORDINARIA

LA HABANA, VIERNES 2 DE NOVIEMBRE DE 2007

AÑO CV

Sitio Web: <http://www.gacetaoficial.cu/>

Número 51 – Distribución gratuita en soporte digital

Página 421

CONSEJO DE ESTADO

RAUL CASTRO RUZ, Primer Vicepresidente del Consejo de Estado de la República de Cuba, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 94 de la Constitución de la República.

HAGO SABER: Que el Consejo de Estado ha considerado lo siguiente:

POR CUANTO: La República de Cuba es Parte del “Convenio sobre Aviación Civil Internacional” que fue firmado, según consta en el Acta Final de la Conferencia Internacional de Aviación Civil, el 7 de diciembre de 1944, en la ciudad de Chicago, Estados Unidos de América.

POR CUANTO: La Ley número 1218, de 7 de noviembre de 1968, “Reglamento de Sobrevuelo al Territorio Nacional”, y la Ley número 1318, de 27 de noviembre de 1976, denominada “Organización, planificación y control de los vuelos sobre el territorio y región de información de vuelo de la República de Cuba”, han regulado algunos aspectos importantes de la aviación civil.

POR CUANTO: La actividad de la Aviación Civil constituye un sistema cuyos elementos están estrechamente unidos entre sí, encargados de cumplir los objetivos del Estado y el Gobierno en cuanto al transporte aéreo, la navegación aérea civil y sus servicios auxiliares y conexos.

POR CUANTO: El perfeccionamiento del orden jurídico demanda institucionalizar en un instrumento de mayor jerarquía los principios y las relaciones fundamentales que rigen la aviación civil internacional y en los cuales se basa la utilización recíproca, inmediata y segura del espacio aéreo en ese terreno.

POR CUANTO: El desarrollo y la evolución de las actividades aeronáuticas civiles, en lo nacional y en lo universal, impone también la necesidad de reconocer los principios, prácticas y los procesos administrativos básicos de la aviación civil internacional en relación con el Estado cubano.

POR TANTO: El Consejo de Estado, en ejercicio de las facultades que le han sido conferidas por el Artículo 90, inciso c) de la Constitución de la República, acuerda dictar el siguiente:

DECRETO-LEY No. 255

“SOBRE LA AVIACION CIVIL”

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.-El presente Decreto-Ley, rige la actividad de aviación civil dentro de los límites en que ejerce su soberanía el Estado cubano y el tránsito aéreo que opera en el espacio aéreo internacional, denominado Región de Información de Vuelo, asignado a la República de Cuba, para los fines de Control de Tránsito Aéreo, de acuerdo con los tratados o convenciones internacionales de que sea Parte.

ARTICULO 2.-El presente Decreto-Ley es aplicable a:

- las aeronaves cubanas,
- las aeronaves civiles que se encuentren en el territorio cubano, o vuelen en su espacio aéreo; su tripulación, pasajeros y cosas transportadas en ellas,
- las aeronaves de Estado, cuando las disposiciones previstas en el presente Decreto-Ley así lo determinen.

ARTICULO 3.-Este Decreto-Ley también es aplicable a los hechos cometidos a bordo de aeronaves civiles, cualesquiera que sea su nacionalidad, cuando ocurran en el espacio aéreo extranjero y produzcan afectaciones en el territorio cubano.

CAPITULO II

DE LA AUTORIDAD AERONAUTICA DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 4.-La Autoridad Aeronáutica la ostenta y ejerce el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba ante la comunidad aeronáutica internacional y sobre terceros públicos o privados, como organismo encargado de dirigir, ejecutar y controlar la política del Estado y el Gobierno en cuanto al transporte aéreo, la navegación aérea civil y sus servicios auxiliares y conexos.

ARTICULO 5.-El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba tiene también las atribuciones y funciones específicas de normar, regular, certificar y fiscalizar la actividad de aeronáutica civil de todo el sistema que la integra y cualquier otra que se derive del cumplimiento de lo dispuesto en este Decreto-Ley.

ARTICULO 6.-La autoridad aeronáutica, para el cumplimiento de sus funciones y atribuciones, cuenta con:

- a) **El Consejo Aeronáutico Nacional:** Organismo colegiado, que tiene carácter consultivo y coordinador, está facultado para asesorar y recomendar a la administración pública la formulación de políticas aeronáuticas, a los fines de que las mismas estén acordes con los lineamientos generales de la República. Su funcionamiento, organización y atribuciones se regularán, de acuerdo con lo establecido por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros.
- b) **El Consejo de Seguridad Aeronáutica:** Organismo superior colegiado, ejecuta la política general sobre la seguridad operacional de los vuelos de la aviación civil en el espacio aéreo de la República de Cuba, así como confecciona los programas de prevención de incidentes y accidentes y lo relacionado con la búsqueda y salvamento aeronáutico, teniendo en cuenta las disposiciones legales vigentes.
- c) **El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo:** Organismo encargado de promover y proponer, a través de los organismos correspondientes, las medidas tendientes a simplificar los requisitos y acelerar el despacho, relativo a la entrada, tránsito y salida de las aeronaves, pasajeros, tripulantes, equipaje, carga y correo en los aeropuertos, con base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptados y regulados por la Autoridad Aeronáutica.
- d) **El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil:** Organismo encargado de promover y coordinar las actividades en materia de seguridad y protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, entre organismos e instituciones del Estado, los explotadores de aeronaves nacionales y otras entidades vinculadas al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- e) **La Comisión Médica Aeronáutica:** Organismo responsabilizado con emitir los certificados de aptitud del personal titular de licencias aeronáuticas; tiene la facultad de imponer las limitaciones que considere oportunas y contra su decisión no cabe recurso alguno en la vía administrativa ni en la judicial. En el caso de que este fallo corresponda a la declaración de ineptitud del personal de vuelo activo, la certificación que acredite dicha ineptitud será prueba suficiente a los efectos de la tramitación de la pensión por jubilación que corresponda.

El titular que sea atendido por cualquier facultativo en el país o fuera del mismo, está en la obligación de comunicar inmediatamente a la Comisión Médica Aeronáutica el diagnóstico emitido y esta tiene la facultad de tomar las decisiones correspondientes.

ARTICULO 7.-Es atribución de la Autoridad Aeronáutica la organización y control de la eficiencia de los servicios de Control de Tránsito Aéreo, Meteorología y Telecomunicaciones Aeronáuticas, Ayudas a la Navegación Aérea, Información y Cartografía Aeronáuticas.

En ejercicio de esta atribución la Autoridad Aeronáutica dicta las regulaciones que sean necesarias para la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea. Además, designa las dependencias o entidades técnicas que prestan

dichos servicios, los cuales se consideran de interés público, atendiendo a su naturaleza.

ARTICULO 8.-La Autoridad Aeronáutica dicta las medidas pertinentes para ampliar y modernizar los sistemas y las ayudas a la navegación aérea. Los servicios se ponen a disposición de quienes operen las aeronaves, sobre bases, condiciones y tarifas aprobadas por dicha Autoridad.

La Autoridad Aeronáutica exige y hace que los operadores cumplan con los requisitos de seguridad y seguridad operacional que se establecen en este Decreto-Ley, los reglamentos y otras disposiciones sobre la materia.

ARTICULO 9.-Están sujetos a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, los itinerarios, frecuencias, capacidades y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo, nacionales o extranjeros, cuyo origen o destino, o ambos, sea en el territorio nacional.

ARTICULO 10.-La Autoridad Aeronáutica para controlar el cumplimiento de lo dispuesto en las regulaciones aeronáuticas y en la legislación nacional, realiza las inspecciones establecidas a las aeronaves civiles que efectúen aterrizaje en el territorio nacional. La Autoridad Aeronáutica puede prohibir la salida de la aeronave si encuentra una violación de las normas que afecta o pueda afectar la seguridad de la operación, la aeronave, sus ocupantes o la carga.

ARTICULO 11.-La Autoridad Aeronáutica implementa, dirige y controla, con la participación de los diferentes organismos e instituciones, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Cuba.

CAPITULO III DE LAS AERONAVES

SECCION PRIMERA Disposiciones generales

ARTICULO 12.-A los efectos de este Decreto-Ley se considera aeronave, todo aparato o máquina destinado al vuelo que pueda sostenerse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra o del agua y que sea apto para transportar personas o cosas.

ARTICULO 13.-Las aeronaves constituyen un medio fundamental de transporte y son propiedad estatal socialista de todo el pueblo. Sólo podrán transmitirse en propiedad parcial o totalmente, en casos excepcionales, a personas naturales o jurídicas, a los fines del desarrollo económico del país, previa aprobación del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros.

ARTICULO 14.-Las aeronaves, de acuerdo a los fines a que son destinadas, se clasifican en:

- a) Aeronaves de Estado, y
- b) Aeronaves Civiles.

ARTICULO 15.-Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares de aduanas o de policía, y

Las aeronaves civiles son aquellas destinadas a cualquier otro uso distinto de los señalados a las aeronaves de Estado.

ARTICULO 16.-Las aeronaves civiles cubanas son aquellas que han sido inscritas en el Registro de Matrícula de Aeronaves que la Autoridad Aeronáutica mantiene al efecto.

SECCION SEGUNDA

Del registro de matrícula

ARTICULO 17.-El Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de Cuba, en lo adelante el Registro, es de carácter público y en él se inscribirán las aeronaves que no hayan sido inscritas en otro Estado.

No será inscrita en el Registro, la aeronave que lo haya sido antes en el registro de otro país, sin que se acredite previamente su baja de matrícula de dicho país.

A partir de la inscripción de una aeronave en el Registro se consideran canceladas todas las inscripciones anteriores relativas a dicha aeronave en registros extranjeros de Matrícula de Aeronaves.

ARTICULO 18.-A las Aeronaves, una vez inscritas en el Registro, se les otorga la matrícula correspondiente y se les expide el Certificado de Nacionalidad y Matrícula que las identifican y prueban su inscripción. La inscripción de una aeronave en el Registro le confiere la nacionalidad cubana.

ARTICULO 19.-Las personas que acrediten tener un interés legítimo pueden obtener copias certificadas de las inscripciones del mismo.

ARTICULO 20.-La Autoridad Aeronáutica puede disponer la baja de las aeronaves civiles inscritas en el Registro.

ARTICULO 21.-El Reglamento del Registro se dicta por la Autoridad Aeronáutica y en el mismo se determina su organización estructural, y se regulan las inscripciones y las cancelaciones, así como la expedición de las certificaciones y cualquier otra cuestión que sea necesaria.

SECCION TERCERA

De las marcas de nacionalidad y matrícula

ARTICULO 22.-Toda aeronave civil debe llevar las marcas distintivas de su nacionalidad y su matrícula.

ARTICULO 23.-Las marcas de la nacionalidad para las aeronaves civiles cubanas son la sigla CU separada por un guión del sufijo que la Autoridad Aeronáutica le asigne.

ARTICULO 24.-La Autoridad Aeronáutica asigna igualmente a cada aeronave su marca de matrícula, consistente en el número de orden correspondiente; el cual, junto con la nacionalidad y el sufijo, se fija en la aeronave de la forma y con las características que determine el Reglamento correspondiente.

ARTICULO 25.-A las aeronaves de nacionalidad cubana se les puede adjudicar, según lo que al respecto establezca la Autoridad Aeronáutica, una denominación especial, la cual se inscribe en la aeronave.

ARTICULO 26.-La nacionalidad cubana de una aeronave se extingue si se cancela su inscripción en el Registro.

SECCION CUARTA

De los documentos de a bordo

ARTICULO 27.-Toda aeronave debe llevar los documentos de a bordo siguientes:

1. El certificado de matrícula;
2. El certificado de aeronavegabilidad;
3. El diario de a bordo;
4. La licencia de explotación correspondiente a las instalaciones de radio a bordo.

5. El certificado de homologación de ruido.
6. Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación.
7. Una lista de los nombres y lugares de embarque y destino, si lleva pasajeros.
8. Un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga, si transporta carga.
9. La tarea de vuelo, con su plan y autorización de vuelo, y
10. Otros que disponga la Autoridad Aeronáutica.

SECCION QUINTA

De la aeronavegabilidad

ARTICULO 28.-Aeronavegabilidad es la aptitud técnica y legal mediante la cual se considera preparada para la operación segura una aeronave, así como su correspondencia con las características de diseño, construcción y operación que constan en su Certificado de Tipo.

ARTICULO 29.-Las aeronaves civiles cubanas no pueden ser autorizadas a volar sin haber obtenido previamente el Certificado de Aeronavegabilidad otorgado por la Autoridad competente, que acredite que cumple con las exigencias de seguridad y que esté en vigor.

ARTICULO 30.-La obtención, suspensión y cancelación, y el reconocimiento del Certificado de Aeronavegabilidad, se rigen por los requisitos y procedimientos que determina la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 31.-Toda aeronave que sufra un cambio sustancial que afecte su resistencia estructural primaria, que varíe sus características y limitaciones de vuelo, que afecte la seguridad en su operación o a la que se le efectúen reparaciones mayores, así como cuando lo estime la Autoridad Aeronáutica, tiene que obtener un nuevo Certificado de Aeronavegabilidad a los efectos y conforme a lo dispuesto en los dos artículos precedentes.

ARTICULO 32.-Las limitaciones a la explotación técnica de las aeronaves que se prevén en este Decreto-Ley, los reglamentos y demás disposiciones Aeronáuticas, son válidas siempre que haya sido dispuesto por la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 33.-El programa de mantenimiento técnico de las aeronaves para la garantía de la aeronavegabilidad continuada, se aprueba por la Autoridad Aeronáutica y en el mismo se regulan y prescriben los requisitos, formas y procedimientos autorizados. Ninguna aeronave puede efectuar mantenimiento técnico, o cualquier otro trabajo técnico, si no es en organizaciones de mantenimiento nacionales o extranjeras previamente certificadas.

SECCION SEXTA

Del arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves

ARTICULO 34.-El Contrato de Arrendamiento de Aeronave transfiere del arrendador al arrendatario su carácter de explotador; la aeronave puede arrendarse con o sin tripulación.

ARTICULO 35.-En los casos en que el arrendador de la aeronave tomase a su cargo tripularla, su obligación consiste en ponerla a disposición del arrendatario en el lugar y tiem-

po convenido, provista de la documentación necesaria para su utilización.

ARTICULO 36.-Para el Contrato de Arrendamiento, los procedimientos de obtención de permisos, las limitaciones y los términos para la operación de los vuelos se ejecutan de acuerdo con los reglamentos aplicables.

ARTICULO 37.-En el Contrato de Fletamento un propietario u operador se obliga a suministrar la capacidad total o parcial de una aeronave para transportar personas y sus equipajes, carga o correo a base de un precio por hora o por distancia recorrida o por viajes.

ARTICULO 38.-La posesión de la aeronave puede transmitirse de forma aplazada, opcional o en ambas, simultáneamente, bajo los términos del financiamiento con garantía, del arrendamiento con compraventa aplazada o no, o de otras modalidades diferentes con conocimiento de la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 39.-El Contrato de Intercambio de Aeronaves tendrá lugar cuando dos o más explotadores convienen en usar sus aeronaves, por arrendamientos o fletamentos recíprocos para el cumplimiento de sus actividades.

ARTICULO 40.-Una aeronave matriculada en Cuba o en otro Estado contratante del "Convenio sobre Aviación Civil Internacional", cuando sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronave, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente, en ese otro Estado, o en Cuba, respectivamente, según el caso, puede el Estado de matrícula, mediante acuerdo con el otro Estado, transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, de acuerdo con lo dispuesto por dicho Convenio.

SECCION SEPTIMA

De la hipoteca aérea

ARTICULO 41.-Las personas jurídicas, de nacionalidad cubana, que ostentan derechos de propiedad sobre las aeronaves inscritas en el Registro, pueden constituir Hipotecas Aéreas sobre las mismas, sus partes, piezas y motores.

ARTICULO 42.-Las disposiciones del presente Decreto-Ley no privarán a las aeronaves de su carácter de bienes muebles.

ARTICULO 43.-El Contrato de Hipoteca Aérea deberá otorgarse por Escritura Pública, si se constituye en Cuba. Si fuere constituido en el extranjero se otorgará ante el Cónsul cubano o ante Notario Público, cumpliendo los requisitos que exige la legislación correspondiente.

ARTICULO 44.-La Hipoteca Aérea puede ser constituida por el propietario de la aeronave siempre que ostente la libre disposición de ésta, y pueda comparecer por sí o mediante apoderado con poder amplio, cumplido y bastante, a los efectos de otorgamiento de la Escritura correspondiente.

ARTICULO 45.-La Hipoteca Aérea se constituye a favor de personas jurídicas ya sean cubanas o extranjeras.

ARTICULO 46.-Las Instituciones financieras cubanas ostentan el derecho preferente para la adquisición de títulos hipotecarios, mediante el pago de su valor, cuando los pro-

pietarios de estos títulos por cualquier motivo decidiesen venderlos, traspasarlos o ceder su dominio.

ARTICULO 47.-Las Hipotecas que se constituyan sobre aeronaves civiles cubanas, así como su cesión o traspaso, se inscriben en el Registro. Estas Hipotecas surtirán efectos a partir de su inscripción.

ARTICULO 48.-Las Hipotecas Aéreas que se constituyan en Cuba, deben contener expresamente las cláusulas de sumisión a los tribunales de Justicia competentes de la República de Cuba, con renuncia de todo fuero por razón de nacionalidad o del domicilio, o por cualquier otra causa.

SECCION OCTAVA

De la pérdida y abandono de las aeronaves

ARTICULO 49.-Toda aeronave nacional o extranjera accidentada o inmovilizada en el territorio nacional cubano o en sus aguas jurisdiccionales, sus partes y despojos, así como si existe indeterminación o carencia de nacionalidad y matrícula, o se ignore su propietario, se reputan abandonados a favor del Estado cubano, cuando su dueño o explotador no se presente a reclamarlos o retirarlos dentro del término de 30 días contado a partir de la fecha de cumplida la notificación a su representante empresarial, o al diplomático o consular en Cuba, o al Registro de su Matrícula.

ARTICULO 50.-Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación o transporte, o cuando la permanencia en el lugar del accidente o de inmovilización pueda producir un deterioro del bien, la Autoridad Aeronáutica procede a su inmediata remoción.

Los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave accidentada o inmovilizada están a cargo de su propietario o explotador, aunque éste no se presente.

ARTICULO 51.-Se declarará la pérdida de una aeronave cuando sea calificada de inservible por la Autoridad Aeronáutica, o por el transcurso de cien días, desde la fecha en que debió llegar a su destino final y se desconozca su situación.

ARTICULO 52.-Nunca se declarará como pérdida o abandono, las aeronaves secuestradas o desviadas de su destino final, por actos de interferencia ilícita, terrorismo o sabotaje.

CAPITULO IV

DE LA OPERACION

SECCION PRIMERA

De los operadores y explotadores

ARTICULO 53.-Los operadores aéreos son las empresas destinadas a prestar servicios de transporte aéreo y de trabajos aéreos con fines de lucro.

Los operadores aéreos radicados en el territorio nacional y que exploten servicios de transporte aéreo deben garantizar que sus operaciones, tanto nacionales como internacionales, se desarrollen de conformidad con los Reglamentos vigentes y cuenten con la aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 54.-Los operadores radicados en el extranjero, para realizar operaciones hacia o desde el territorio nacional, deben cumplir con los requisitos establecidos en este

Decreto-Ley y en los reglamentos emitidos por la Aeronáutica Civil de Cuba.

SECCION SEGUNDA

Del transportista y su responsabilidad

ARTICULO 55.-El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el hecho que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

ARTICULO 56.-El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje se hallase bajo la custodia del transportista. Sin embargo, el transportista no es responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje. En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los objetos personales, el transportista es responsable si el daño se debe a su culpa.

ARTICULO 57.-El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

Sin embargo, el transportista no es responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los siguientes hechos:

- a) la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma;
- b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes;
- c) un acto de guerra o un conflicto armado;
- d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada,
- e) la salida o el tránsito de la carga.

ARTICULO 58.-El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga. Sin embargo, el transportista no es responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y a otros, adoptar dichas medidas.

SECCION TERCERA

Del personal aeronáutico

ARTICULO 59.-El personal aeronáutico está integrado por el conjunto de personas que en vuelo o en tierra desarrollan actividades que estén directamente vinculadas al vuelo y mantenimiento de las aeronaves, a la atención de los pasajeros y carga, así como a la seguridad aeronáutica.

El personal aeronáutico para el ejercicio de sus funciones requiere de certificaciones, y/o licencias expedidas o validadas por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con las funciones y requisitos establecidos en los reglamentos y demás disposiciones aeronáuticas.

ARTICULO 60.-La tripulación comprende todo el personal habilitado que presta servicios a bordo de la aeronave.

La composición de la tripulación la determina la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 61.-Son miembros de la tripulación:

- a) el personal que realiza la conducción de la aeronave, y
- b) los auxiliares de a bordo cuya función es atender a los pasajeros, carga y demás tripulantes.

ARTICULO 62.-A juicio de la Autoridad Aeronáutica pueden admitirse, con carácter provisional, por el plazo que ella determine, instructores extranjeros, a falta de tripulación cubana habilitada. Otras excepciones solo las puede hacer también la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 63.-Los Certificados Aeronáuticos y licencias del personal, otorgadas por un Estado extranjero pueden convalidarse previo el análisis que se haga de cada caso y de acuerdo con los requisitos establecidos en el Reglamento correspondiente y con la aprobación expresa de la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 64.-Los miembros de la tripulación de vuelo tienen una clasificación y una categoría, en correspondencia con su nivel profesional, experiencia y hábitos prácticos de vuelo, que son señaladas en su licencia aeronáutica y en su habilitación.

ARTICULO 65.-El otorgamiento, cambio y cancelación de las clases y categorías de las licencias aeronáuticas se rigen por el Reglamento correspondiente.

ARTICULO 66.-El personal aeronáutico establecido y, sin excepción, todos los miembros de la tripulación y el personal de los servicios de Control de Tránsito Aéreo tienen que satisfacer los requisitos de aptitud psicofisiológicos y de licencias aeronáuticas determinados por la Autoridad Aeronáutica de conformidad con el Reglamento correspondiente, antes de que se les pueda otorgar o convalidar una licencia aeronáutica o habilitación.

ARTICULO 67.-Los inspectores aeronáuticos y demás funcionarios en los cuales delega la Autoridad Aeronáutica para ejercer la función de vigilancia de la seguridad operacional, podrán prohibir el despegue de una aeronave o el ejercicio de cualquier otra actividad aeronáutica que infrinja las disposiciones previstas en este Decreto-Ley, de conformidad con lo establecido en los reglamentos aeronáuticos.

ARTICULO 68.-Todos los miembros de la tripulación, así como el resto de las personas a bordo de una aeronave, están en la obligación de colaborar en el salvamento de las personas a bordo y de la propia aeronave.

SECCION CUARTA

Del piloto al mando

ARTICULO 69.-El Piloto al Mando de la aeronave es designado por el explotador para dirigir la aeronave y a la tripulación en el cumplimiento de un servicio, y es poseedor del documento oficial expedido por la Autoridad Aeronáutica que lo acredita como tal.

ARTICULO 70.-El Piloto al Mando:

- a) Tiene la obligación y la responsabilidad de cumplir y hacer cumplir las leyes, los reglamentos, los procedimientos y las demás disposiciones de Cuba y de los Estados a donde opera la aeronave;

- b) tiene autoridad para impartir las órdenes e instrucciones necesarias para el gobierno y dirección de la aeronave, las que deben ser acatadas sin objeción por todas las personas que se encuentren a bordo;
- c) es el máximo responsable de la operación y seguridad de la aeronave y del transporte de los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo, y
- d) está investido de las facultades que le otorgan este Decreto-Ley y otros reglamentos y disposiciones legales.

ARTICULO 71.-La responsabilidad del Piloto al Mando comienza tan pronto se hace cargo de la aeronave, y cesa cuando otro representante o delegado del transportista, o cualquier autoridad competente, toma a su cargo la aeronave, los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo.

ARTICULO 72.-El Piloto al Mando está obligado a asegurarse, antes de despegar, de que se hayan cumplido todos los requisitos operacionales y de aeronavegabilidad aplicables, de las condiciones meteorológicas, de las limitaciones del espacio aéreo y de la disponibilidad de facilidades para la navegación en la ruta a seguir.

Además el Piloto al Mando puede decidir, bajo su responsabilidad, no realizar el vuelo, informando de inmediato las causas, según el procedimiento establecido.

ARTICULO 73.-El Piloto al Mando tiene la obligación de aplicar todas las medidas persuasivas y coercitivas a su alcance para evitar que, durante el vuelo, se cometa alguna infracción o acto que pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave, de las personas o de los bienes a bordo.

ARTICULO 74.-El Piloto al Mando debe presentar a la Autoridad Aeronáutica un informe escrito sobre los hechos a que se refiere el artículo anterior, con independencia del que haga a las autoridades correspondientes.

ARTICULO 75.-El Piloto al Mando ejerce autoridad sobre las personas y cosas embarcadas y puede:

- a) Desembarcar cualquiera de ellas cuando comprometan el buen orden o la disciplina, o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas y bienes a bordo.
- b) Arrojar la carga, el equipaje y el correo o parte de ello cuando sea indispensable para la seguridad operacional del vuelo.

ARTICULO 76.-El Piloto al Mando de la aeronave durante el vuelo tiene la responsabilidad de levantar acta de los acontecimientos que afecten el estado civil de las personas, como son: los nacimientos, las defunciones, los matrimonios y los testamentos, para lo cual tiene que cumplir con las regulaciones pertinentes.

ARTICULO 77.-En caso de enfermedad u otra incapacidad repentina del Piloto al Mando para el ejercicio de sus atribuciones, durante el vuelo, estas corresponden al copiloto, o al indicado en la tarea de vuelo.

ARTICULO 78.-En el caso de accidente, ningún miembro de la tripulación puede abandonar la aeronave sin la autorización del Piloto al Mando.

ARTICULO 79.-El Piloto al Mando de una aeronave que reciba una llamada de socorro de otra aeronave, o de una nave marítima o fluvial, o que detecte que la misma está en peligro, está obligado a prestarle ayuda en la medida de sus

posibilidades, sin poner en peligro su aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga a bordo. Además, debe señalar, de ser posible, en la carta de navegación, la situación de la nave o aeronave, e informar a los servicios de Control de Tránsito Aéreo correspondientes.

CAPITULO V

DE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

ARTICULO 80.-La Infraestructura Aeronáutica comprende el conjunto de instalaciones y servicios, que hacen posible y facilitan la navegación aérea.

SECCION PRIMERA

De los aeródromos y aeropuertos

ARTICULO 81.-El Aeródromo es el área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves y helicópteros.

ARTICULO 82.-Aeropuerto es todo aeródromo provisto de instalaciones para el embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo; declarado como tal por la Autoridad Aeronáutica; y puede ser nacional o internacional.

ARTICULO 83.-Los Aeropuertos a su vez se clasifican en:

- Aeropuerto nacional es el que está destinado al recibo y despacho de aeronaves que realizan el tráfico nacional de pasajeros, equipajes, carga o correo, y;
- Aeropuerto internacional es el destinado al recibo y despacho de aeronaves que realizan el tráfico internacional de pasajeros, equipajes, carga o correo.

El carácter internacional de un aeropuerto se declara por la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 84.-Los helipuertos son los aeródromos o áreas definidas sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

ARTICULO 85.-La clasificación de los aeródromos y aeropuertos se determina en el Reglamento correspondiente.

ARTICULO 86.-La habilitación y designación de todo aeródromo y aeropuerto corresponde a la Autoridad Aeronáutica.

SECCION SEGUNDA

Construcción, reconstrucción o modificación

ARTICULO 87.-La Autoridad Aeronáutica norma, regula y controla la construcción, reconstrucción y modificaciones que sean necesarias en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos, de acuerdo con la legislación que la regula.

ARTICULO 88.-La construcción de un nuevo aeródromo, aeropuerto o helipuerto, así como la reconstrucción de estos, o las modificaciones en su área de movimiento o de las instalaciones que afecten a la navegación aérea, necesitan la aprobación previa y expresa de la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 89.-Para extender el período de explotación de un aeródromo, aeropuerto o helipuerto, antes de expirar

el plazo de explotación fijado, se requiere la recertificación y aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 90.-Todo aeródromo debe garantizar la seguridad operacional de los vuelos, y la Autoridad Aeronáutica puede prohibir o limitar la explotación de un aeródromo, si las condiciones del mismo no garantizan la seguridad operacional de los vuelos.

.SECCION TERCERA Certificado de operación

ARTICULO 91.-Los aeródromos para su explotación deben poseer el certificado de operación que otorga la autoridad aeronáutica, donde consten las especificaciones y condiciones de explotación.

ARTICULO 92.-El Certificado de Operación de un aeródromo se otorga, renueva, modifica y cancela de conformidad con los procedimientos establecidos en el Reglamento.

SECCION CUARTA De la señalización

ARTICULO 93.-Los aeródromos se señalizan de conformidad con el Reglamento correspondiente, a fin de permitir su identificación y la orientación por parte de las tripulaciones.

Está prohibido establecer en las zonas del aeródromo y sus inmediaciones, marcas no aprobadas para los aeródromos en el Reglamento correspondiente.

SECCION QUINTA De las ayudas a la navegación aérea

ARTICULO 94.-Los aeródromos y los aeropuertos, según su clasificación, tienen que contar con el equipamiento y la infraestructura establecidos por el Reglamento correspondiente.

ARTICULO 95.-Los aeródromos tienen que estar provistos de los servicios y facilidades de ayuda a la navegación, necesarios para la operación de las aeronaves. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica determinar el equipamiento mínimo requerido en cada caso.

ARTICULO 96.-Los servicios y facilidades de ayuda a la navegación aérea en ruta se instalan, operan y mantienen en las condiciones que la Autoridad Aeronáutica determina.

SECCION SEXTA Del control de los obstáculos

ARTICULO 97.-La construcción de cualquier instalación en zonas aledañas a los aeródromos, se somete a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica, que es la única institución autorizada para conceder el permiso especial de construcción, mediante el cual se señalan las condiciones y requisitos que se tienen que cumplimentar en relación con la seguridad de los vuelos y la navegación aérea, de conformidad a lo establecido en el Reglamento correspondiente.

ARTICULO 98.-Las superficies limitadoras de obstáculos están determinadas en los reglamentos y tienen por objeto definir el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones aeronáuticas

previstas y evitar que los aeródromos queden inutilizados por su existencia.

Las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza, aledañas a los aeródromos, no pueden tener una altura superior a la permitida dentro de las superficies limitadoras de obstáculos definidas anteriormente o constituir un peligro para la operación aérea, cuando así lo determine un estudio aeronáutico.

ARTICULO 99.-Los obstáculos en las superficies limitadoras son los edificios, instalaciones, antenas, líneas telefónicas elevadas, líneas eléctricas de alta tensión, y las plantaciones y los árboles, sin excluir o limitar cualesquiera otros que la Autoridad Aeronáutica determine.

ARTICULO 100.-Los obstáculos inamovibles que, a juicio de la Autoridad Aeronáutica, constituyan un peligro para la navegación aérea, tienen que estar señalizados de acuerdo con el Reglamento correspondiente.

Los gastos de instalación y mantenimiento de las señales, marcas o luces, son a cuenta y cargo del propietario o arrendatario del inmueble afectado.

CAPITULO VI DEL TRANSITO AEREO

SECCION PRIMERA Principios generales

ARTICULO 101.-El tránsito aéreo dentro del espacio aéreo nacional y en el internacional asignado a la República de Cuba, así como el aterrizaje y el despegue de las aeronaves en el territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, se efectúan al amparo de los tratados y las convenciones internacionales vigentes una vez cumplidos los requisitos exigidos por las leyes y los reglamentos.

ARTICULO 102.-Las aeronaves de Estado pueden sobrevolar, aterrizar y despegar en el territorio nacional con una autorización especial de la Autoridad Aeronáutica, tramitada a través de los canales establecidos.

ARTICULO 103.-Ninguna persona, natural o jurídica, puede, en razón de un derecho de propiedad o de otra índole, oponerse al paso legal de una aeronave, excepto la acción del Estado cubano cuando considere que se ha hecho un uso indebido de la aviación civil.

ARTICULO 104.-Todas las aeronaves que circulen dentro del espacio aéreo nacional y en el asignado a la República de Cuba, para fines de control de tránsito aéreo tienen que tener instalado a bordo el equipamiento radioeléctrico de comunicaciones –servicio móvil aeronáutico– o de servicio móvil aeronáutico por satélite o de servicio de radionavegación por satélite, adecuado para establecer contacto con las dependencias de control de tránsito aéreo y los equipos de navegación aérea que le permitan orientarse y circular, en forma segura y ordenada. La Autoridad Aeronáutica determina el alcance de la aplicación de estos requisitos.

SECCION SEGUNDA De los servicios de control de tránsito aéreo

ARTICULO 105.-Los Servicios de Control de Tránsito Aéreo tienen a su cargo la dirección y el control de los mo-

vimientos de las aeronaves por las aerovías, los corredores y rutas en la Región de Información de Vuelo.

ARTICULO 106.-Las aerovías, los corredores y las rutas se establecen a tenor de los planes de desarrollo de la aviación civil internacional aprobados y de conformidad con la legislación vigente.

ARTICULO 107.-La planificación de los vuelos que pretenden circular dentro de la Región de Información de Vuelo, se elabora y aprueba de conformidad con la legislación vigente, teniendo en cuenta los intereses del tránsito aéreo.

ARTICULO 108.-Las zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, se informarán por la Autoridad Aeronáutica y son publicadas en los medios de Información Aeronáutica.

ARTICULO 109.-Las aerovías se inscribirán en el Registro correspondiente según el procedimiento establecido por la Autoridad Aeronáutica y contarán con un certificado de utilización vigente, tal como se establece en el reglamento correspondiente.

ARTICULO 110.-Las aeronaves que lleguen o salgan del país lo hacen por las rutas o aerovías prefijadas a tal fin, y aterrizan o parten de un aeropuerto internacional o un aeródromo designado por la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 111.-El tránsito aéreo de todas las aeronaves, incluidas las de Estado, bajo reglas de vuelo por instrumentos en el espacio aéreo controlado por las aerovías, rutas y corredores, así como dentro de las zonas de control de aeródromo, aproximación y área de control terminal de los aeropuertos civiles, lo controlan y dirigen exclusivamente las dependencias de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo designados por la Autoridad Aeronáutica.

SECCION TERCERA

De las comunicaciones aeronáuticas

ARTICULO 112.-La Autoridad Aeronáutica reglamenta el uso del espectro radioeléctrico en las bandas asignadas y atribuidas a la aviación civil en el territorio nacional y en la Región de Información del Vuelo (FIR); establece las normas y regulaciones para los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia requeridos por la aviación civil, incluidos el servicio móvil aeronáutico por satélite, el servicio de radionavegación aeronáutica por satélite, CNS-ATM (Comunicación--navegación--vigilancia—Gestión del tránsito aéreo), y otros, y controla su adecuada aplicación y cumplimiento.

ARTICULO 113.-La tripulación de cada vuelo debe estar atenta en la frecuencia de radio apropiada, para recibir las instrucciones del Servicio de Control de Tránsito Aéreo de acuerdo con lo que se haya reglamentado.

ARTICULO 114.-Las personas jurídicas y las naturales, que posean equipos o aparatos que den lugar a interferencias en las comunicaciones por radio en las aerovías y zonas de aeródromo, están obligadas, a petición de la Autoridad Aeronáutica, a paralizar el funcionamiento de estos equipos hasta la supresión de tales interferencias por sus propios medios y recursos.

SECCION CUARTA

De las violaciones del espacio aéreo

ARTICULO 115.-Toda aeronave que haya penetrado sin autorización en el espacio aéreo nacional, o que se encuen-

tre en él sin tener las marcas de nacionalidad y matrícula, o que haya violado el régimen de vuelo fijado, es considerada como aeronave perturbadora y está obligada a aterrizar, si no se somete a las exigencias de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo.

ARTICULO 116.-La aeronave perturbadora que haya recibido orden de aterrizar debe hacerlo en el lugar que se le indique.

ARTICULO 117.-La aeronave puede proseguir su vuelo, una vez efectuado el aterrizaje y esclarecidas las causas de la violación, sólo después de recibir una autorización especial, emitida por la Autoridad cubana facultada según la legislación vigente.

CAPITULO VII

DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

SECCION PRIMERA

Disposiciones generales

ARTICULO 118.-Los servicios de transporte aéreo nacional son los vuelos que se realizan con pasajeros, carga o correo, y cuyo origen y destino se encuentran en el territorio nacional.

ARTICULO 119.-Los servicios de transporte aéreo internacional son los vuelos que se realizan con pasajeros, carga o correo que se originan en un país y tienen como destino otro país; o aquéllos cuyo origen y destino es en el mismo país, pero se ha previsto una escala intermedia en el territorio de otro país.

ARTICULO 120.-La explotación de los servicios de transporte aéreo nacional es un derecho exclusivo del Estado cubano el que, a través de la Autoridad Aeronáutica, autoriza su prestación de conformidad con este Decreto-Ley.

ARTICULO 121.-Los servicios de transporte aéreo, tanto nacionales como internacionales, se clasifican en regulares y no regulares.

ARTICULO 122.-Los servicios de transporte aéreo regular son los que reúnen los requisitos siguientes:

- a) se realizan con aeronaves destinadas al servicio de transporte de pasajeros, carga o correo, por remuneración o alquiler, de forma que cada vuelo esté abierta su venta al público y los usuarios puedan utilizarlo, y
- b) se opera con el fin de servir dos o más puntos que son siempre los mismos, ya sea ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos tan regulares y frecuentes como para constituir una serie que pueda reconocerse como sistemática.

Los servicios de transporte aéreo no regular son los que no reúnen todos los requisitos previstos para los regulares.

SECCION SEGUNDA

Del permiso de operación

ARTICULO 123.-Los transportistas, sean operadores nacionales o extranjeros, deben recibir, para la explotación de los servicios de transporte aéreo regular y no regular, y previo al comienzo de sus operaciones, un Permiso de Operación expedido por la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 124.-Los vuelos de las aeronaves de los explotadores extranjeros pueden operarse si:

1. Existe un acuerdo relativo al transporte aéreo vigente entre Cuba y el Estado extranjero de la nacionalidad del explotador o el Estado donde está domiciliado el explotador que se designa, o
2. Existe una autorización especial para el o los vuelos, expedita según el procedimiento establecido por la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 125.-Los transportistas nacionales o extranjeros están sujetos a las verificaciones y controles establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

SECCION TERCERA Del certificado previo

ARTICULO 126.-Los operadores radicados en Cuba, previo a la solicitud del Permiso de Operación, son certificados como explotadores de servicios de transporte aéreo por la Autoridad Aeronáutica y, en el caso de los operadores radicados en otros países, deben demostrar el cumplimiento de requisitos equivalentes impuestos por sus Estados.

SECCION CUARTA De la modificación, cancelación o renovación de certificados o permisos de operación

ARTICULO 127.-La Autoridad Aeronáutica puede modificar, cancelar o renovar los Certificados o Permisos de Operación si:

1. Lo aconseja el interés público.
2. Se cometieran violaciones de las leyes o de los reglamentos, o de las disposiciones o documentos normativos o regulatorios de cualquier orden emitidos por la Autoridad Aeronáutica.
3. El ejercicio del permiso recibido no fuere iniciado dentro del término fijado en el Reglamento o si hubiere vencido su término.
4. El servicio se interrumpiere sin justificación o autorización de quien es competente para darla.
5. El transportista se opusiere a la fiscalización de la Autoridad Aeronáutica.
6. El transportista dejare de reunir los requisitos específicos que sirvieron para concederle el permiso.
7. El transportista fuese declarado en quiebra, disminuida su capacidad financiera o extinguida la persona jurídica.
8. Lo considera procedente por cualquier otra razón o fundamento.

CAPITULO VIII DE LA AVIACION GENERAL

SECCION PRIMERA Generalidades

ARTICULO 128.-La Aviación General comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus modalidades, incluyendo los trabajos aéreos y la seguridad y protección de la aviación civil.

La realización de las actividades a que se refiere este artículo y las de vuelos de recreo quedan sujetas al cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Decreto-Ley y sus reglamentos.

SECCION SEGUNDA De los trabajos aéreos

ARTICULO 129.-Los trabajos aéreos consisten en la operación de aeronaves aplicadas a servicios especializados, tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento y anuncios aéreos. Los trabajos aéreos requieren, en cualquiera de sus especialidades, autorización previa de la autoridad cubana facultada según la legislación vigente.

SECCION TERCERA De la seguridad y protección de la aviación civil

ARTICULO 130.-La seguridad de la aviación civil tiene como objetivo primordial garantizar la seguridad de los pasajeros, los tripulantes, el personal en tierra, y el público en general contra los actos de interferencia ilícita.

Los actos de interferencia ilícita, son los actos o tentativas de actos, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, que comprenden:

1. Apoderamiento ilícito de aeronave en vuelo.
2. Apoderamiento ilícito de aeronave en tierra.
3. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
4. Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto, o en el recinto de una instalación aeronáutica.
5. Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto con fines criminales, de armas o de artefactos, o sustancias peligrosas.
6. Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

ARTICULO 131.-Para el desempeño de la seguridad de la aviación, se establece y aplica el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Cuba, siendo la Autoridad Aeronáutica quien lo implementa, dirige y controla; con la participación de los diferentes organismos e instituciones de la República de Cuba.

ARTICULO 132.-Los actos de interferencia ilícita que se realicen en contra del normal desenvolvimiento de la aviación civil, o en contra de su infraestructura y sus medios, están sujetos a lo establecido en la legislación penal y en los tratados de que sea parte la República de Cuba.

CAPITULO IX DE LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO

ARTICULO 133.-El Estado cubano organiza y controla que se ejecute adecuadamente la búsqueda y salvamento en caso de accidentes de las aeronaves civiles dentro del territorio nacional y de la Región de Información de Vuelo, teniendo en cuenta el Sistema Aeronáutico y Marítimo de Búsqueda y Salvamento.

ARTICULO 134.-La búsqueda y salvamento en el caso de las aeronaves perdidas o accidentadas, es de interés público, y, por lo tanto, las autoridades, las empresas aéreas y marítimas y los particulares están obligados a participar en ellos, en la esfera de sus respectivas atribuciones y posibili-

dades, conforme a las disposiciones de la ley y del Reglamento correspondiente.

ARTICULO 135.-La Autoridad Aeronáutica proporciona la asistencia que considere factible a las aeronaves en peligro en su territorio y permite, con sujeción a su control, que los propietarios y operadores de las aeronaves o las autoridades del Estado de matrícula proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan.

ARTICULO 136.-Todo aquél que por imprudencia, negligencia o cualquier acción u omisión indebida, provoque una movilización innecesaria de recursos de búsqueda y salvamento, está obligado a indemnizar al Estado de los gastos que se deriven de dicha movilización.

CAPITULO X DE LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

ARTICULO 137.-La Autoridad Aeronáutica establece las medidas de prevención de accidentes que deben cumplir los operadores nacionales, así como las de vigilancia de la seguridad operacional, necesarias para garantizar que tanto los operadores nacionales como extranjeros, cumplan los requisitos operacionales establecidos.

ARTICULO 138.-La Autoridad Aeronáutica regula las medidas de prevención de accidentes y el control a las facilidades de Control de Tránsito Aéreo para garantizar los niveles de seguridad operacional establecidos en la Región de Información de Vuelos asignada. Vigila y protege también, dentro de sus posibilidades y sin perjuicio de lo establecido por otros Estados, la seguridad operacional de los vuelos de las aeronaves cubanas fuera del territorio nacional.

ARTICULO 139.-La Autoridad Aeronáutica norma y ejecuta la investigación de accidentes de la aviación civil nacional y extranjera acaecidos en el territorio de la República de Cuba en correspondencia con las normas internacionales establecidas y determina la participación de los organismos y las entidades nacionales que considere necesarios.

ARTICULO 140.-Todo accidente o incidente de aviación es investigado, conforme al Reglamento que a tal efecto disponga la Autoridad Aeronáutica, para determinar las posibles causas que lo originaron y tomar las medidas necesarias para evitar su repetición.

ARTICULO 141.-Todas las autoridades, entidades, personas o instituciones, naturales y jurídicas; tienen la obligación de prestar la declaración o confeccionar los informes que les requiera la Comisión de Investigación de Accidentes, así como de permitir el examen por ésta de la documentación y los antecedentes que fueren necesarios a los fines de la investigación de los accidentes de aviación.

ARTICULO 142.-Las aeronaves de matrícula extranjera que sufran accidentes en el territorio nacional y las aeronaves de matrícula cubana que sufran accidentes en territorio extranjero, quedan sujetas a la investigación según el procedimiento aplicable previsto en los convenios internacionales, aceptados por ambos Estados o, en su defecto, según disponga la reglamentación nacional aplicable en cada caso.

ARTICULO 143.-La autoridad que tenga conocimiento del hecho de este tipo, lo comunicará de inmediato a la dependencia de la Autoridad Aeronáutica más próxima al lugar y debe destacar o gestionar la custodia de los restos o despojos, a los fines de la investigación.

ARTICULO 144.-Las autoridades judiciales, de policía u otras autoridades desarrollan sus actividades sin interferir las gestiones y funciones de la Autoridad Aeronáutica que, a través de la Comisión de Investigación de Accidentes designada al efecto, tiene el derecho, la obligación y la responsabilidad de la investigación del accidente.

ARTICULO 145.-Toda persona está obligada a declarar ante la Comisión de Investigación de Accidentes cuanto se relacione con el accidente que se investiga que sea de su conocimiento.

CAPITULO XI DE LOS CONVENIOS Y ACUERDOS RELATIVOS AL TRANSPORTE AEREO

ARTICULO 146.-La Autoridad Aeronáutica establece los convenios y acuerdos sobre transporte aéreo con otras Autoridades Aeronáuticas, teniendo en cuenta los procedimientos establecidos en la República de Cuba.

ARTICULO 147.-La Autoridad Aeronáutica basa los convenios y acuerdos sobre transporte aéreo en el intercambio recíproco de derechos, siempre que el interés nacional no aconseje lo contrario, para el desarrollo seguro y ordenado de los servicios aéreos internacionales sobre una base de igualdad de oportunidades de un modo sano y económico.

CAPITULO XII DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA

ARTICULO 148.-Los Centros de Enseñanza pertenecientes al Sistema de la Aviación Civil de Cuba, deben estar debidamente autorizados, y certificados, por la Autoridad Aeronáutica, y por las demás disposiciones que el país emite, en materia educacional.

ARTICULO 149.-La superación profesional y la educación superior que fuesen necesarios, se efectuarán en los centros educativos nacionales y extranjeros, siempre que se cumpla con los requisitos del ordenamiento jurídico correspondiente.

ARTICULO 150.-El Consejo Aeronáutico Nacional, aprueba el Plan Integral de Estudio y Enseñanza de la Aeronáutica Civil de Cuba, que será ejecutado por la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 151.-La formación y capacitación del personal aeronáutico, que requiera de los certificados y licencias, se impartirá en los institutos, escuelas, y centros de enseñanza autorizados y certificados por la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 152.-La Autoridad Aeronáutica acepta los resultados de los exámenes efectuados por las escuelas de aviación o centros de capacitación aeronáutica, para la expedición de licencias, de acuerdo con las normas que se establezcan en el Reglamento.

CAPITULO XIII

DE LAS INFRACCIONES AERONAUTICAS

ARTICULO 153.-Las personas naturales y jurídicas que incurran en violaciones de lo establecido en el presente Decreto-Ley y su legislación complementaria, estarán sujetos al régimen de Infracciones Administrativas regulado por la Autoridad Aeronáutica, sin perjuicio de la responsabilidad disciplinaria exigible a los trabajadores, dirigentes y funcionarios con arreglo a la legislación vigente en esta materia.

DISPOSICION ESPECIAL

UNICA: Los reglamentos vigentes a la entrada en vigor del presente Decreto-Ley, continúan aplicándose hasta que la Autoridad Aeronáutica los revise, modifique o sustituya.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, como Autoridad Aeronáutica, queda encargado de la aplicación del presente Decreto-Ley y de sus Reglamentos, y su Presidente está facultado para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para reglamentar y dar cumplimiento a lo que en éste se dispone.

SEGUNDA: Se aplican con carácter complementario, en lo concerniente a la organización, planificación y control de

los vuelos sobre el territorio y región de información de vuelo de la República de Cuba, lo que establecen la Ley número 1318 de 1977 y su Reglamento, el Decreto número 10 de 1977. Asimismo, respecto al sobrevuelo del territorio nacional se aplica la Ley número 1218 de 1968 "Reglamento de Sobrevuelo al Territorio Nacional".

TERCERA: Se derogan el Decreto número 548, publicado en la Gaceta Oficial de la República de 2 de mayo de 1928, "Reglamento General de Navegación Aérea Civil sobre el territorio de la República de Cuba y sus aguas jurisdiccionales"; el Decreto número 1402, de 22 de agosto de 1928; el Decreto número 695, de 28 de mayo de 1930; el Decreto número 752, de 13 de marzo de 1943; el Decreto número 1011, de 19 de abril de 1956 y la Ley número 1160, de 18 de septiembre de 1964.

CUARTA: Este Decreto-Ley entra en vigor a los treinta días después de su publicación en la Gaceta Oficial de la República.

DADO en el Palacio de la Revolución, en la ciudad de La Habana, a los 5 días del mes de octubre del año 2007.

Raúl Castro Ruz

Primer Vicepresidente
del Consejo de Estado