

- III -

MESA REDONDA

INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA. SERVIDUMBRES

Examen de la normativa referida a infraestructura aeronáutica, aeropuertos y aeródromos, ayudas a la navegación aérea, y las limitaciones legales para su adecuada efectividad: limitaciones a la propiedad privada de la navegación aérea, y servidumbres legales específicamente aeronáuticas.

Se recomienda por su específica adecuación los temas a considerar, los siguientes preceptos legales:

L.N.A. de España: Art. 39 al 47 y 51 al 54.

L.N.A. de Perú: Art. 26 al 29 y 30 al 35.

L.N.A. de Guatemala: Art. 28 al 31 y 32 al 37.

L.N.A. de Venezuela: Art. 43 al 50.

L.N.A. de Paraguay: Art. 66 al 77, 78 al 83 y 84 al 91.

TITULO III

INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA. SERVIDUMBRES

- LEY AERONÀUTICA ESPAÑOLA.

DE LOS AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS.

Artículo 39. Las superficies dispuestas para la llegada y partida de aeronaves se clasifican en aeródromos y aeropuertos. Los primeros pueden ser permanentes y eventuales.

Se entiende por aeródromo la superficie de límites definidos, con inclusión, en su caso, de edificios e instalaciones, apta normalmente para la salida y llegada de aeronaves. El aeródromo será eventual cuando su establecimiento obedezca a necesidades transitorias o sea designado para una utilización particular en circunstancias especiales.

Los aeródromos, por la naturaleza de sus servicios, pueden ser militares o civiles, y estos últimos, así como los aeropuertos, públicos o privados.

Se considera aeropuerto todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.

Artículo 40. Reglamentariamente se clasificarán los aeropuertos y aeródromos según las dimensiones y la índole de sus instalaciones y de las aeronaves que hayan de utilizarlos y el carácter de los servicios que presten.

Normas especiales determinarán los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, por disponer permanentemente de los servicios necesarios para recibir aeronaves procedentes del extranjero o despacharlas con el mismo destino.

Artículo 41. Los aeródromos exclusivamente destinados de una manera permanente o eventual a servicios militares tomarán esta denominación y se registrarán por su reglamentación especial. Los aeródromos militares podrán ser declarados abiertos al tráfico civil.

Artículo 42. Corresponde al Ministerio del Aire la construcción, calificación, inspección y explotación de los aeródromos militares y de los aeropuertos y aeródromos públicos, así como la determinación de los requisitos exigibles para otorgar concesiones dentro de ellos.

Artículo 43. Las Corporaciones locales podrán construir o participar en la construcción de los aeropuertos públicos, sometiéndose a las condiciones que previamente fije el Ministerio del Aire. En su caso, podrán conservar la propiedad de los mismos y participar en los resultados de su explotación en la forma que reglamentariamente se establezca.

Artículo 44. Sólo podrá autorizarse a Corporaciones, Entidades o particulares que tengan la nacionalidad española la instalación de aeropuertos o aeródromos privados que habrán de reunir los requisitos que previamente determine, en cada caso, el Ministerio del Aire. Todos ellos se someterán a las servidumbres que se establezcan, y a efectos de movilización dependerán de la Jefatura Militar Aérea en cuya demarcación se encuentren.

Artículo 45. Los aeródromos y aeropuertos que hayan de utilizar superficies de agua, dependientes de distintos Ministerios, serán establecidos previo acuerdo de todos ellos. Las zonas que no sean de utilización indispensable a los servicios de Marina serán atribuidas, con carácter exclusivo, a la navegación aérea, rigiéndose la disciplina y el servicio de embarcaciones por las disposiciones del Ministerio del Aire, en tanto no contraríen la legislación marítima vigente.

Artículo 46. Serán susceptibles de expropiación, de acuerdo con la legislación vigente, los bienes y derechos necesarios para el establecimiento e instalación de servicios de aeropuertos y aeródromos, así como de ayudas a la navegación aérea.

Artículo 47. Corresponde al Ministerio del Aire fijar las tarifas de aterrizaje, salida y estacionamiento de aeronaves, ayudas a la navegación, comunicaciones específicamente aeronáuticas y demás servicios de los aeropuertos y aeródromos de carácter público.

La dirección técnica y administrativa de los aeropuertos y aeródromos públicos incumbe a la Dirección General de Aviación Civil, que establecerá, al efecto, las correspondientes Jefaturas de aeropuertos, con la organización adecuada a las necesidades que hayan de ser atendidas. Los servicios que, dependientes de otros Ministerios, se hallen instalados en los aeropuertos habrán de ser coordinados por la Jefatura de los mismos.

- **LEY AERONÁUTICA DE PERÚ.**

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 26.- De los aeródromos

26.1 Aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su

superficie.

26.2 Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.

26.3 La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

Artículo 27.- De los aeropuertos

27.1 Aeropuerto es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

27.2 Son aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros complementarios.

Artículo 28.- Del funcionamiento de los aeródromos

28.1 El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación pertinente, fijando las condiciones de su operación.

28.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo, cuando medien razones de seguridad o de emergencia.

28.3 La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos públicos o privados son efectuados por personas naturales o jurídicas públicas o privadas.

Artículo 29.- De la competencia del Estado

29.1 Los servicios de tránsito aéreo dentro del territorio nacional serán prestados por el Estado Peruano, garantizando el debido funcionamiento de los mismos.

- LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.

AEROPUERTOS Y AERODROMOS

ARTICULO 28. Aeródromo. El aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada a la llegada; salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

Los aeródromos públicos son los destinados al uso público, los demás son aeródromos privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

ARTICULO 29. Aeropuerto. El aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios. Las áreas que lo conforman son inembargables, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

ARTICULO 30. Funcionamiento. El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con las disposiciones reglamentarias.

ARTICULO 31. La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo o zona del territorio nacional, cuando medien razones de seguridad o emergencia

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

DE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

DISPOSICIONES GENERALES

Competencias del Poder Público Nacional

Artículo 43. La competencia del Poder Público Nacional en materia aeroportuaria comprende el régimen de los aeropuertos, de los aeródromos y su infraestructura; la regulación, formulación y seguimiento de políticas en materia de aeródromos, aeropuertos y construcciones de tipo aeroportuario; el establecimiento de normas y procedimientos técnicos para la construcción y conservación de la infraestructura aeroportuaria; los estudios y proyectos para la ubicación, construcción, desarrollo, y modernización de los aeródromos de uso público.

Por su naturaleza, las pistas de los aeródromos civiles públicos de uso público destinadas al despegue y aterrizaje de aeronaves, así como las calles de rodaje y lugares destinados al estacionamiento *de aeronaves se consideran parte esencial de la navegación aérea y su seguridad, por lo que su conservación, administración y aprovechamiento corresponde al Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio de Infraestructura, sin perjuicio de lo previsto en este Decreto-Ley.

La coordinación entre los distintos niveles del Poder Público en el ejercicio de estas competencias se efectuará en los términos que establezca este Decreto-Ley.

Plan Maestro

Artículo 44. El Ministerio de Infraestructura, conjuntamente con el Ministerio de Planificación y Desarrollo elaborará un Plan Maestro en materia de Aeródromos

y Aeropuertos, en coordinación con el Instituto Nacional de Aviación Civil, a los fines de que dicho instrumento permita un desarrollo armónico y coherente con los planes de desarrollo nacional, regional y local.

Infraestructura aeroportuaria

Artículo 45. La infraestructura aeroportuaria comprende todas las instalaciones y servicios destinados a permitir, facilitar y asegurar todas las operaciones aeronáuticas, cualquiera sea el lugar donde se hallen ubicados, incluidos por extensión los servicios originados en el espacio exterior, que cumplan con tales finalidades.

Concepto de aeródromo civil y sus clasificaciones

Artículo 46. Aeródromo civil es toda área definida de tierra o de agua, con inclusión de sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinados total o parcialmente a la llegada, salida y al movimiento de aeronaves en su superficie.

Aeropuerto es todo aeródromo de uso público en el que existan de manera permanente los servicios indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Los aeropuertos se clasificarán según las categorías que establezca el Instituto Nacional de Aviación Civil. Las tasas por los servicios que en ellos se presten se fijarán en atención a dichas categorías, dentro de los parámetros establecidos en este Decreto-Ley.

Helipuerto es toda área definida de conformidad con las normas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil para ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Explotación, administración y operación de aeródromos

Artículo 47. La explotación económica de aeródromos civiles privados de uso público, se llevará a cabo previa habilitación administrativa otorgada por el Instituto Nacional de Aviación Civil, en cuyo caso, dichos explotadores podrán cobrar por la prestación de dicho servicio, precios cuyo monto no podrá exceder los parámetros establecidos para las tasas por prestaciones similares.

Utilidad pública

Artículo 48. La construcción, mantenimiento, mejoramiento y ensanche de aeródromos civiles de uso público, así como las de sus instalaciones y servicios, y la adquisición de los elementos para llevar a efecto esas obras se consideran de utilidad pública. Se consideran asimismo de utilidad pública, las señales e instalaciones de cualquier especie destinadas a asegurar el funcionamiento de la navegación aérea.

A los aeródromos privados se les considerará como de utilidad pública cuando el Ejecutivo Nacional así lo declare.

Las construcciones e instalaciones en los terrenos ubicados en la zona de control de los aeródromos, quedarán sujetas a las disposiciones establecidas en este Decreto-Ley, sus Reglamentos, las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil, y de conformidad con las normas y métodos recomendados Internacionalmente.

Uso gratuito de los aeródromos

Artículo 49. Los propietarios u operadores de aeródromos civiles están obligados a permitir su uso gratuito a las aeronaves de Estado, a la de los Estados extranjeros en visita o misión oficial, a las privadas dedicadas exclusivamente a Instrucción y fines agrícolas o sanitarios y, en general, a cualquier aeronave destinada a labores de búsqueda, asistencia y salvamento o que se encuentren en situación de emergencia.

Obligación de los aeródromos

Artículo 50. Todo aeródromo civil deberá cumplir con las normas de seguridad que establezca este Decreto-Ley, los reglamentos, respectivos, las normas técnicas que dicte el Instituto Nacional de Aviación Civil, y las normas y métodos recomendados internacionalmente.

La construcción, mantenimiento y operación de los aeródromos civiles estará sujeta a la certificación, inspección técnica y vigilancia del Instituto Nacional de Aviación Civil.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

INFRAESTRUCTURA AERODROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 66.- La infraestructura aeronáutica comprende las instalaciones y servicios de superficie destinados a permitir, facilitar y asegurar las operaciones aeronáuticas, cualquiera sea el lugar donde se hallen ubicados, incluidos los servicios originados en el espacio exterior con la finalidad prevista.

Artículo 67.- Aeródromo es el área definida de tierra o agua, habilitada por la Autoridad Aeronáutica Civil y destinada total o parcialmente a la llegada, estacionamiento, maniobra y partida de aeronaves.

Artículo 68.- Los aeródromos podrán ser públicos o privados, en atención al servicio que presten. Son públicos los destinados al uso de cualquier aeronave habilitada para volar. Son privados los destinados al uso privado de personas físicas o jurídicas. La condición de propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado, dicha calificación corresponde exclusivamente a la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 69.- Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuenten con infraestructura adecuada para la operación de aeronaves, según la índole de sus obras, instalaciones, dimensiones y servicios. Los aeropuertos

se clasificarán en categorías conforme a las disposiciones internacionales sobre la materia.

Artículo 70.- Los aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del extranjero o con destino a él, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y control de narcóticos, se denominarán aeropuertos internacionales. La reglamentación pertinente determinará los requisitos a los cuales deberán ajustarse para ser considerados como tales, de conformidad con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 71.- No se podrá construir ningún aeródromo o modificarlo, sin permiso previo de la Autoridad Aeronáutica Civil.

Los helipuertos, sean urbanos o rurales, deberán estar previamente aprobados por la Autoridad Aeronáutica Civil, la que reglamentará todo lo concerniente a la seguridad, configuración y uso de los mismos, de conformidad con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se aplicarán, asimismo, las normas y reglamentaciones municipales.

Artículo 72.- La construcción y funcionamiento de aeródromos y helipuertos deberán sujetarse a los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica Civil, según el uso que haya de darse a los mismos, pudiendo dicho organismo exigir que los aeródromos y helipuertos que se programen para los vuelos de aeronaves en servicios internacionales, estén construidos o se modifiquen de conformidad con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se aplicarán, asimismo, las normas y reglamentaciones municipales.

Artículo 73.- Las aeronaves deberán partir de o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de peligro inminente para la aeronave y sus ocupantes, o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones, ni en caso de búsqueda, asistencia y salvamento, o de aeronaves en funciones sanitarias.

Artículo 74.- Excepto en caso de peligro inminente para la aeronave o sus ocupantes, ninguna aeronave podrá aterrizar en aeródromos privados, sin autorización del propietario.

En caso de que una aeronave aterrice en un aeródromo, sea o no privado, el propietario, locatario, usufructuario o responsable del lugar del aterrizaje comunicará a la autoridad más próxima o directamente a la autoridad civil, con posterioridad a la partida de la misma, la mayor cantidad de datos observables a simple vista.

Artículo 75.- Todos los aeródromos públicos y privados, a excepción de los militares, estarán sujetos a la inspección, control y vigilancia de la Autoridad Aeronáutica Civil. Los que no reunieran los requisitos básicos para la habilitación o fuesen utilizados con fines ilícitos podrán ser transitoriamente clausurados por la Autoridad Aeronáutica Civil, sin perjuicio de las sanciones establecidas en las leyes y reglamentos.

Artículo 76.- Los servicios y prestaciones vinculados al uso de aeropuertos públicos estarán sujetos a tasas y tarifas determinadas por ley.

Artículo 77.- La Autoridad Aeronáutica Civil adoptará las medidas necesarias que recomienda la Secretaría del Ambiente o su similar y supriman o minimicen los riesgos potenciales al ecosistema, que genera la actividad aeronáutica en las áreas aeroportuarias y sus colindantes, sin que por ello se afecte la seguridad aérea.

INSTALACIONES Y SERVICIOS DE AYUDA PARA LA NAVEGACION AEREA

Artículo 78.- Los servicios de tránsito aéreo podrán ser prestados por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Esos servicios estarán sujetos al pago de tasas retributivas de los servicios efectivamente prestados, que serán solventadas por los usuarios. Su determinación y monto, así como el porcentaje de los mismos asignado como ingreso de la Autoridad Aeronáutica Civil, serán fijados por ley.

Artículo 79.- En las rutas aéreas nacionales y en las de uso internacional que se habiliten en el país, la Autoridad Aeronáutica Civil establecerá y mantendrá en funcionamiento servicios de control de tránsito aéreo, radiocomunicaciones aeronáuticas, radar, información meteorológica, sistemas satelitales, balizamiento de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, los de apoyo y facilidades y cualquier otro necesario para la seguridad y eficacia de la navegación aérea.

Artículo 80.- Los servicios e instalaciones para la ayuda de la navegación aérea deberán ser operados y mantenidos de conformidad con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con las condiciones que la Autoridad Aeronáutica Civil determine.

Artículo 81.- Los servicios auxiliares a la navegación aérea se pondrán a disposición de quienes operen las aeronaves sobre bases, condiciones y tarifas uniformes, tanto dentro del servicio nacional como internacional.

FACILITACION

Artículo 82.- La Autoridad Aeronáutica Civil arbitrará las medidas para la creación y funcionamiento eficaz de comités de facilitación, a los fines del transporte aéreo nacional e internacional, los que establecerán normas de simplificación y uniformidad de trámites para el despacho y recepción de las aeronaves, embarque y desembarque de pasajeros, equipajes, cargas y correspondencias, a fin de que faciliten el ingreso y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo, observándose las normas, los métodos y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los acuerdos internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay, la normativa nacional y las de este código.

Artículo 83.- En cada aeropuerto habilitado para vuelos internacionales deberá funcionar un comité de facilitación, con la participación de todos los organismos afectados a los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, de acuerdo a la reglamentación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

SERVIDUMBRES.

- LEY AERONÁUTICA ESPAÑOLA.

SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

Artículo 51. Los terrenos, construcciones e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación.

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres.

En casos de urgencia, las servidumbres podrán ser establecidas por el Ministerio del Aire, quedando sin efecto si en el plazo de un año no son conformadas por el Consejo de Ministros.

Artículo 52. Corresponde al Ministerio del Aire el cumplimiento de aquellas disposiciones y hacer efectivas dichas servidumbres por sus propios medios, y si éstos fuesen insuficientes podrán recabar la cooperación y auxilio de otros Departamentos ministeriales y autoridades, incluso si fuese necesario para la inmediata demolición o desaparición de lo edificado, instalado e plantado, contraviniendo la servidumbre de que se trate.

Artículo 53. Los propietarios o poseedores de inmuebles no podrán oponerse a la entrada en sus fincas o paso por ellas para las operaciones de salvamento o auxilio a aeronaves accidentadas.

Artículo 54. Los daños y perjuicios que se causen en los bienes afectados por las servidumbres a que se refieren los [artículos 51](#) y [53](#) serán indemnizables si a ello hubiere lugar, aplicando las disposiciones sobre expropiación forzosa.

- LEY AERONÀUTICA DE PERÚ.

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA

Artículo 30.- De la definición

Se denominan superficies limitadoras de obstáculos a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Artículo 31.- De las superficies limitadoras de obstáculos

En las áreas cubiertas por la proyección de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, así como en las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

Artículo 32.- De la determinación de superficies limitadoras de obstáculos

La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique, disponiendo su inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble.

Artículo 33.- De la reducción o eliminación de obstáculos en aeródromos públicos

33.1 Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo público se comprueba la infracción a las normas a que se refiere el presente Capítulo, la Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá al infractor la reducción o eliminación de los obstáculos.

33.2 En caso de incumplimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil requerirá judicialmente la reducción o eliminación de los obstáculos. Los gastos que demanden serán de cargo del infractor, el cual no tendrá derecho a reembolso ni indemnización.

Artículo 34.- De la remoción de obstáculos en aeródromos privados

34.1 Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo privado se construyen obstáculos que afectan sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si éstos constituyen un riesgo para la circulación aérea.

34.2 De determinar la Dirección General de Aeronáutica Civil que los obstáculos constituyen un riesgo para la circulación aérea, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar judicialmente su reducción o eliminación. La resolución judicial podrá autorizar al propietario del aeródromo a reducir o eliminar los obstáculos por cuenta y costo del infractor; sin perjuicio de la indemnización correspondiente.

Artículo 35.- De la obligación de señalar los obstáculos

35.1 La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria y se efectuará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

35.2 Los gastos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

- **LEY AERONÁUTICA DE GUATEMALA.**

LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA

ARTICULO 32. Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos Imaginarlos, oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus Inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

ARTICULO 33. Superficies limitadoras de obstáculos. En las áreas cubiertas por la proyección de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, así como en las áreas de aproximación por Instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras e Instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

ARTICULO 34. Determinación. La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique.

ARTICULO 35. Reducción o eliminación de obstáculos. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo público se comprueba la infracción a las normas a que se refiere el presente capítulo, la Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá al infractor la reducción o eliminación de los obstáculos,

En caso de Incumplimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil, requerirá judicialmente la reducción o eliminación de los obstáculos, Los gastos que demanden serán a costa del infractor, el cual no tendrá derecho a reembolso ni indemnización.

ARTICULO 36. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo privado se construyen obstáculos que afectan sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si éstos constituyen un riesgo para la circulación aérea.

De determinar la Dirección General de Aeronáutica Civil que los obstáculos constituyen un riesgo para la circulación aérea, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar judicialmente su " reducción o eliminación, la

resolución judicial podrá autorizar al propietario del aeródromo a reducir o eliminar los obstáculos por cuenta y costo del Infractor.

ARTICULO 37. Obligación de señalar. La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria y se efectuará de acuerdo con la reglamentación respectiva. Los costos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

- **LEY AERONÁUTICA DE VENEZUELA.**

No tiene ningún artículo que trate específicamente este tema.

- **LEY AERONÁUTICA DE PARAGUAY.**

LIMITACIONES AL DOMINIO E INTERES DE LA NAVEGACION AEREA

CAPITULO UNICO

Artículo 84.- A los fines del presente código, se entiende por superficie de despeje de obstáculos, a los planos imaginarios oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Artículo 85.- En las áreas cubiertas por la proyección vertical de la superficie de despeje de obstáculos de aeródromos y sus inmediaciones, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza no podrán tener una altura mayor que la limitada por dicha superficie, ni constituir peligro para la circulación aérea.

El Poder Ejecutivo, previo dictamen de la Autoridad Aeronáutica Civil, determinará, mediante la reglamentación pertinente, la superficie de los límites de obstáculos de cada aeródromo público y privado existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores.

Artículo 86.- Ninguna persona podrá, en razón de un derecho de propiedad o de posesión, oponerse al paso de una aeronave. Si este paso le produce perjuicio, la persona afectada tendrá derecho a la indemnización correspondiente.

Artículo 87.- Son zonas de seguridad el espacio aéreo sobre los aeródromos públicos, las inmediaciones terrestres o acuáticas de los aeródromos y las instalaciones de ayuda y seguridad a la navegación aérea.

Artículo 88.- En las zonas de seguridad, las modificaciones, ampliaciones de centros de población y propiedades aledañas a los aeródromos estarán sujetas a restricciones especiales para construcciones y

mantenimiento, así como cultivos y plantaciones que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Artículo 89.- Es obligatoria en el territorio de la República la señalización de todo obstáculo peligroso para la navegación aérea, tales como edificios, antenas, estructuras o cualesquiera otra construcción.

El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación dictada por la Autoridad Aeronáutica Civil.

Artículo 90.- La Autoridad Aeronáutica Civil y los beneficiarios de una autorización para el establecimiento de aeródromos tendrán derecho a usar las propiedades públicas o privadas para las instalaciones del servicio de seguridad, a condición de que no se afecte el uso normal de tales propiedades, edificios o instalaciones. Todo daño resultante de la construcción y del mantenimiento de las instalaciones de seguridad deberá ser indemnizado, además de retribuir al propietario por el uso del inmueble.

Artículo 91.- Si uno o más obstáculos erigidos con posterioridad a la habilitación de un aeródromo privado, afectaran sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Autoridad Aeronáutica Civil determinará si el o los obstáculos constituyen peligro para la circulación aérea. En este supuesto, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar la remoción, supresión o reducción del o de los obstáculos por quien los haya erigido. Si éste se negase, con intervención judicial lo hará el propietario del aeródromo, debiendo ser resarcido por los gastos en que haya incurrido, por quien erigió los obstáculos.