

Boletín de Derecho Aeronáutico



Año 1

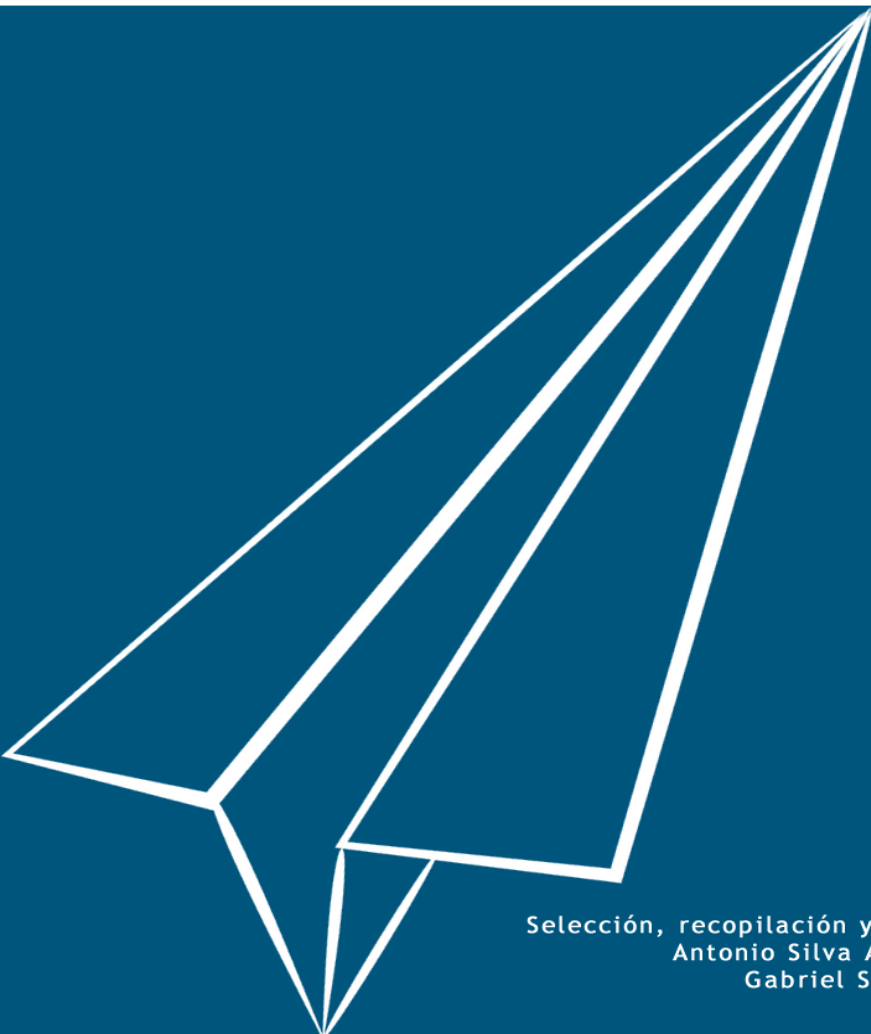
N° 3



Julio-Septiembre 2016



Normativa y jurisprudencia venezolana



Selección, recopilación y notas por:
Antonio Silva Aranguren y
Gabriel Sira Santana



Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO



Caracas, 2016

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO
Año 1 N° 3
(julio-septiembre 2016)

Normativa y jurisprudencia venezolana

© Centro para la integración y el Derecho Público
Boletín de derecho aeronáutico

HECHO EL DEPÓSITO DE LEY
Depósito Legal N° ppi201603DC805
ISSN 2610-8062

2016, Publicación trimestral

Selección, recopilación y notas por: Antonio Silva Aranguren y
Gabriel Sira Santana.

En la sección normativa se han transcrito textualmente los actos publicados en la Gaceta Oficial, durante el periodo analizado, que guardan relación con el derecho aeronáutico.

En la sección jurisprudencia se han extraído de los fallos dictados por el Poder Judicial, durante el período analizado, los argumentos del juzgador considerados de valor para el derecho aeronáutico.

Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP)

Avenida Santos Ermíny, Urbanización Las Delicias, Edificio Park Side,
Oficina 23, Caracas, Venezuela

E-mail: contacto@cidep.com.ve

<http://cidep.com.ve> | <http://cidep.online>

Centro para la Integración y el Derecho Público

Fundado en enero de 2005, en la ciudad de Caracas, el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) es una sociedad civil dedicada al derecho público y los aspectos jurídicos de los procesos de integración regional.

El CIDEP desarrolla principalmente actividades de investigación y divulgación. Como parte de ellas, diseñó y coordina un Diplomado en Derecho Aeronáutico, que en la actualidad se dicta en la Universidad Monteávila de Caracas.

La Dirección General del CIDEP corresponde a Jorge Luis Suárez Mejías y la Dirección Ejecutiva a Antonio Silva Aranguren.

Antonio Silva Aranguren

Director Ejecutivo del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Profesor en la Universidad Central de Venezuela, Universidad Católica Andrés Bello y Universidad Monteávila. Estudios de doctorado en la Universidad Complutense de Madrid, en la que recibió además el título de Magister en Derecho Comunitario Europeo. Abogado y Especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela.

Gabriel Sira Santana

Investigador del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador de Logística del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Abogado de la Universidad Central de Venezuela, en la que cursa la Especialización en Derecho Administrativo.

ÍNDICE

NORMATIVA

Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas

Resolución N° 6, mediante la cual se prohíbe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de Aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, así como de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONE, a partir del día 27-08-2016 hasta el día 05-09-2016, ambas fechas inclusive.....[11](#)

Ministerio del Poder Popular para la Defensa

Resolución N° 14412, mediante la cual se establecen los lineamientos y procedimientos que debe efectuar el interesado para obtener la autorización de la operación de vuelo de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocidos como DRON o DRONE, en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela.....[14](#)

Ministerios del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, para la Defensa y para Transporte y Obras Públicas

Resolución Conjunta N° 80/14245/5, mediante la cual se restringe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de todo sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONE, hasta tanto sean dictadas por la autoridad competente, las Normas que regirán su operación y empleo.....[26](#)

Resolución Conjunta N° 90/15852/9, mediante la cual se prohíbe la operación y circulación aérea desde y hacia el estado Nueva Esparta, de las aeronaves clasificadas como de Aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 78 y 79 de la Ley de

Aeronáutica Civil, las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados del Estado Nueva Esparta a las aeronaves de Aviación General y Privada, así como de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONE; y se prohíbe el zarpe, atraque y navegación de las embarcaciones deportivas y de recreación en la Circunscripción Acuática de Pampatar, desde y hacia dicha circunscripción, desde el día 07-09-2016 hasta el día 18-09-2016, ambas fechas inclusive.....[31](#)

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-474-16, mediante la cual se aprueba las Normas que rigen el otorgamiento de permisos temporales para la realización de Trabajos Aéreos con el Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS), en el territorio nacional por personas jurídicas.....[35](#)

JURISPRUDENCIA

Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia

Al tener el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil personalidad jurídica propia, la prerrogativa de notificación obligatoria ha de entenderse en relación con dicho instituto y no respecto a la Procuraduría General de la República. N° 0684 del 07-07-2016 (caso: Aeroservicios Daytona C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).....[43](#)

Las aerolíneas y las agencias de viajes son prestadores de servicios turísticos que ofrecen en venta boletos aéreos, situación que las hace competidoras. N° 0817 del 27-07-2016 (caso: Continental Airlines, INC. v. Superintendencia Antimonopolio).....[44](#)

El certificado de matrícula es un documento indispensable para la operatividad de toda aeronave en el territorio venezolano. La Administración tiene la carga de probar que el particular no cuenta con el certificado de matrícula al operar la aeronave. N° 0823 del 27-07-2016 (caso: José Ignacio Ceballos Álvarez De Lugo v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).....[45](#)

La actuación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil no está limitada de forma tal que dé lugar a la incompetencia temporal / Los

técnicos de mantenimiento aeronáutico que laboran en una aerolínea tienen interés indirecto en las causas de esta / Los retrasos por desperfectos mecánicos y logística son imputables a la aerolínea. N° 0862 del 09-08-2016 (caso: American Airlines, INC. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).....[47](#)

El hecho de contravenir las Condiciones Generales de Transporte Aéreo está previsto en una norma de rango legal, por lo que la sanción no vulnera la reserva legal / Si el procedimiento administrativo inicia por denuncia, la aerolínea tiene la carga de la prueba / Una falla no es un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor inimputable al transportista. Al detectar un desperfecto, la aerolínea debe cancelar expresamente el vuelo / Las sanciones en la Ley de Aeronáutica Civil no admiten discrecionalidad. N° 0952 del 28-09-2016 (caso: American Airlines, INC. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).....[49](#)

Cortes de lo Contencioso Administrativo

En caso de declaratorias de abandono, la falta de notificación personal no viola el derecho a la defensa si ella se da por carteles / La presunción de inocencia solo opera en caso de procedimientos sancionatorios. N° 0615 del 29-09-2016 (caso: Avior Airlines, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – Corte Primera).....[53](#)

Tribunal Superior Marítimo con Competencia Nacional

Es posible que un accidente aeronáutico origine un daño moral, a pesar de que exista una relación contractual, siempre que el presunto afectado demuestre la existencia de un hecho ilícito. S/N del 19-07-2016 (caso: Loardo Javier Medina Martínez y otro v. Aero Bk, S.A.).....[55](#)

El Convenio de Varsovia no tiene aplicabilidad si los daños son atribuibles a la no ejecución del contrato de transporte aéreo. La responsabilidad por transporte aéreo es objetiva / La cancelación del vuelo no genera daño moral. S/N del 11-08-2016 (caso: Emil Israel Kizer Gruszecka y otro v. American Airlines, INC.).....[56](#)

NORMATIVA



MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

- ❖ **Resolución N° 6, mediante la cual se prohíbe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de Aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, así como de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONE, a partir del día 27-08-2016 hasta el día 05-09-2016, ambas fechas inclusive. *Gaceta Oficial N° 40.976 del 29-08-2016***

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

DESPACHO DEL MINISTRO - CONSULTORÍA JURÍDICA

NÚMERO: 006 CARACAS, 27 DE AGOSTO DE 2016

AÑOS 206°, 157° y 17°

RESOLUCIÓN N° 006

El Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, designado mediante Decreto N° 2.406, de fecha 02 de Agosto de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.957 de la misma fecha, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 78 numerales 1, 2, 13, 19 y 27 del Decreto N° 1.424 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública de fecha 17 de noviembre de 2014. publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147, Extraordinario de la misma fecha; en concordancia con lo establecido en el artículo 58 del Decreto N° 2.378, sobre Organización General de la Administración Pública Nacional, de fecha 12 de julio de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.238 Extraordinaria de fecha 13 de julio de 2016 y de conformidad con lo previsto en los artículos 9, 14, 16, 56 y 57 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009,

CONSIDERANDO

Que es deber del Estado garantizar la seguridad ciudadana, la paz, el orden interno, el disfrute de las garantías y el libre ejercicio de los derechos consagrados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, fundamentado en el principio de corresponsabilidad entre sus instituciones y la sociedad civil.

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ejecutivo Nacional, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, ente adscrito al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas por razones de seguridad operacional, interés público o seguridad y defensa, restringir, suspender o prohibir, temporal o permanentemente, en todo o en parte del territorio nacional la navegación aérea, así como el uso del espacio aéreo, de toda aeronave y aquellos objetos que sin ser aeronaves, se desplazan o sostienen en el aire.

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, regular, fiscalizar, controlar y certificar todas las actividades de la aeronáutica civil donde ejerza su jurisdicción la República.

RESUELVE

Artículo 1º. Se prohíbe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como la Aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, así como de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", a partir del día 27 de agosto de 2016 hasta el día 05 de septiembre de 2016, ambas fechas inclusive.

Artículo 2º. Se prohíbe las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados de la República Bolivariana de Venezuela a las aeronaves de Aviación General y Privada, así como a todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", en las fechas establecidas en artículo 1º de la presente resolución.

Artículo 3º. El Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), coordinará con los Cuerpos de Seguridad del Estado, en los

casos en que sea necesario ejecutar medidas para suspender el vuelo de las aeronaves de Aviación General y Privada, así como de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), que se encuentren operando en el espacio aéreo del territorio nacional y demás espacios geográficos en las fechas indicadas en el artículo 1º de la presente resolución.

Artículo 4º. Los aspectos no previstos expresamente en esta Resolución, serán resueltos por el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

Artículo 5º. La presente Resolución entrará en vigencia a partir del 27 de Agosto de 2016.

Comuníquese y Publíquese

RICARDO MOLINA PEÑALOZA

Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas

Decreto N° 2.406 del 2 de agosto de 2016

G.O.R.B.V. N° 40.957 del 2 de agosto de 2016.

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA

- ❖ **Resolución N° 14412, mediante la cual se establecen los lineamientos y procedimientos que debe efectuar el interesado para obtener la autorización de la operación de vuelo de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocidos como DRON o DRONE, en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela. *Gaceta Oficial N° 40.978 del 31-08-2016***

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA
DESPACHO DEL MINISTRO**

**Caracas, 30 de mayo de 2016
206°, 157° y 17°**

RESOLUCIÓN N° 014412

Por disposición del ciudadano Presidente de la República Bolivariana de Venezuela y Comandante en Jefe de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana, de conformidad con lo establecido en el artículo 78 numeral 19 del Decreto N° 1.424 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública de fecha 17 de noviembre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147 extraordinario de fecha 17 de noviembre de 2014, actuando en concordancia con lo establecido en los artículos 24 y 25 numeral 14 del Decreto N° 1.439 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana de fecha 17 de noviembre de 2014, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.156 Extraordinario de fecha 19 de noviembre de 2014.

RESUELVE

PRIMERO: Establecer los lineamientos y procedimientos que debe efectuar el interesado (a) para obtener la autorización de la operación de vuelo de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPAS"

conocidos como "DRON" o "DRONE", en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela.

SEGUNDO: El Comando Estratégico Operacional (CEO) a través del Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) con el objeto de garantizar la seguridad, soberanía y la integridad del espacio aéreo, será el encargado de efectuar el análisis previo a los trámites correspondientes de las solicitudes para la operación de vuelo de las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA".

TERCERO: Los procedimientos establecidos en la presente resolución relacionados con la solicitud para la operación de vuelo de las de Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA" podrán ser efectuados por personas naturales o jurídicas, integrantes del sistema de defensa militar, las instituciones y organismos de seguridad ciudadana. Todas las solicitudes de autorización deberán tramitarse en idioma castellano.

CUARTO: Se debe aplicar a las Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA) los siguientes criterios:

- El Comando Estratégico Operacional (CEO) por órgano del Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) por razones de Seguridad de Estado se reservará la aprobación, denegación, restricción, cambio y cancelación de cualquier autorización de la operación de estas aeronaves en todo el territorio nacional y demás espacios geográficos.
- En caso de la activación de la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ZIDA), quedan restringidas o prohibidas las operaciones de estos sistemas dentro del territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela por razones de soberanía y seguridad de Estado.
- La aprobación de las solicitudes para la operación de las Aeronaves Pilotadas a Distancia está sujeta a las regulaciones aeronáuticas vigentes.

QUINTO: Los términos empleados en los procedimientos que rigen la solicitud de autorización para la operatividad de las Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA) son los siguientes:

- **AERONAVES NO TRIPULADAS (ANT):** Son aeronaves que vuelan sin tripulación humana a bordo. Los hay de uso civil y de uso militar, estos últimos son denominados vehículos aéreos de combate no tripulados.

- **ATERRIZAJE:** Es la fase final de un vuelo, que se define como el proceso que realiza una aeronave que culmina con el contacto del aparato con la tierra.
- **AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA "RPA":** Son todas aquellas aeronaves que no llevan piloto a bordo.
- **DESPEGUE:** Es la fase inicial y esencial de un vuelo, que se logra tras realizar la carrera de despegue sobre una pista.
- **ESPACIO AÉREO:** Es una porción de la atmósfera terrestre, tanto sobre tierra como sobre agua, regulada soberanamente por un país.
- **INUTILIZACIÓN:** Acción autorizada mediante la cual la aeronave militar interceptora o los sistemas de armas de la defensa aérea integral, impiden la operación de la aeronave declarada hostil.
- **NOTAM:** Aviso distribuido por medio de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.
- **PLAN DE VUELO (FPL):** Se define como la información que, respecto a un vuelo proyectado o parte del mismo, se somete a las dependencias de Servicio de Tránsito Aéreo.
- **SOBREVUELO:** Vuelo efectuado por una aeronave sobre una población, objeto y/o territorio.
- **ZONA DE IDENTIFICACIÓN DE DEFENSA AÉREA (ZIDA):** Espacio aéreo especialmente determinado, de dimensiones definidas, dentro del cual toda aeronave debe cumplir procedimientos especiales de identificación y notificación, adicional a los relacionados con los servicios de tránsito aéreo.
- **ZONA PROHIBIDA:** Espacio Aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.
- **ZONA PELIGROSA:** Espacio Aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.
- **ZONA RESTRINGIDA:** Espacio Aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones específicas.

SEXTO: El lugar del despegue y aterrizaje de todas las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA" deben ser indicados de manera exacta como requisito indispensable para su autorización; salvo en aquellas situaciones sobrevenidas, donde a solicitud de los organismos de seguridad ciudadana, se requiera ejecutar operaciones por razones de su competencia o cooperación en el mantenimiento del orden interno, en estos casos, por su carácter urgente o reservado el Comando Estratégico Operacional (CEO) por órgano del Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) autorizará su operación e informará a la Autoridad Aeronáutica con la finalidad de preservar la seguridad de las operaciones aéreas en la zona de ejecución de la operación de las RPA.

SÉPTIMO: Se debe otorgar todas las prerrogativas necesarias a las instituciones y organismos de seguridad ciudadana, que requieran cumplir o colaborar en misiones de búsqueda y salvamento, catástrofes naturales entre otras, inherentes para el cumplimiento de estas actividades. En cumplimiento de sus funciones el Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) a fin de mantener la seguridad de las operaciones aéreas, si así lo considera, podrá solicitar ante la autoridad aeronáutica, la restricción o prohibición de los vuelos de la aviación general durante estas circunstancias en las zonas o áreas de operación.

OCTAVO: Los integrantes del sistema de defensa militar, las instituciones y organismos de seguridad ciudadana, las personas naturales o jurídicas acreditadas en el país, que operen las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA" deben estar en conocimiento pleno de su capacidad de vuelo, así como la responsabilidad que amerita el uso de este tipo de aeronaves, por lo cual se deben regir sin menoscabo de sus funciones a las disposiciones y controles; de igual forma deben presentar en su solicitud el certificado vigente del seguro de responsabilidad y daños a terceros para poder operar en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela.

NOVENO: Los interesados que requieran efectuar su solicitud con el fin de realizar estudios fotográficos, topográficos, cartográficos, de agricultura, fumigaciones o infraestructura entre otros, deben tomar en consideración todas las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas que están debidamente notificadas en la Publicación de Información

Aeronáutica Venezuela (AIP Venezuela), así como de los límites verticales, obstáculos naturales, torres y extensiones eléctricas, rellenos sanitarios y de cualquier otro impedimento que vaya en detrimento de la seguridad de las operaciones aéreas.

DÉCIMO: Los interesados de acuerdo al pleno conocimiento de su capacidad de vuelo y la responsabilidad que amerita el uso de este tipo de aeronaves, deben declarar en su solicitud que: "Las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA" propuesta no efectuará su vuelo para fines ilícitos, ejecutar daños a terceros o de cualquier otra índole que vaya en detrimento de la paz, la integridad del espacio geográfico, la soberanía, la estabilidad y el fiel ejercicio de todos los organismos e instituciones del Estado.

DÉCIMO PRIMERO: Las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA" autorizados para operar en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, deben cumplir con todo lo establecido en las regulaciones aeronáuticas venezolanas vigentes, a fin de contribuir a la seguridad plena de las operaciones aéreas.

DÉCIMO SEGUNDO: El despegue, aterrizaje o sobrevuelo de las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA" en cualquier instalación militar del país estará prohibido, salvo en aquellos casos en que el Comando Estratégico Operacional (CEO) por órgano del Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) lo autorice.

DÉCIMO TERCERO: En caso que una Aeronave Pilotada a Distancia se encuentre efectuando vuelos sin la debida autorización emitida por el Comando Estratégico Operacional (CEO) y ésta atente contra la soberanía de la nación y la integridad del espacio geográfico, el Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) podrán ejecutar las medidas necesarias para suspender el vuelo de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), que se encuentren operando en el espacio aéreo del territorio nacional y demás espacios geográficos sin el respectivo permiso de trabajo aéreo y autorización de vuelo.

Una vez inutilizado o inmovilizado el Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) por las autorizaciones del sector militar, se hará del conocimiento del Ministerio Público, a los fines de dar inicio al procedimiento correspondiente.

DÉCIMO CUARTO: Los procedimientos relacionados con la tramitación de la solicitud de autorización para la operación de las "RPA", en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela son los siguientes:

Apertura:

- El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) como autoridad aeronáutica nacional y en el ejercicio de sus facultades recibirá la solicitud efectuada por el interesado, en un lapso no menor a las Noventa y Seis (96) horas de anticipación al tiempo pautado para efectuar las operaciones y posteriormente debe ser enviada al Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) acompañada de los siguientes recaudos: copia del Seguro de Responsabilidad Civil, datos técnicos de la aeronave, croquis de la ruta de vuelo y licencia(s) o certificación(es) de todos los miembros de la tripulación de la "RPA".

Recepción:

- El Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) como autoridad competente para la vigilancia y control del espacio aéreo y en el ejercicio de sus facultades, recibirá formalmente la solicitud de operación de las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA" presentada por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) en un lapso no menor a las noventa y seis (96) horas de anticipación al tiempo pautado para efectuar las operaciones, en caso de ser persona natural o jurídica. Los integrantes del sistema de defensa militar, las instituciones y organismos de seguridad ciudadana presentarán su solicitud de forma directa ante el Comando de Defensa Aeroespacial Integral (CODAI). La solicitud debe ir acompañada de los datos relativos a la operación que realizará la aeronave pilotada a distancia, en concordancia al formato de solicitud de autorización. El interesado (a) no podrá presentar en una sola solicitud de autorización el uso u operación de dos (02) o más Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA", en este sentido, se debe elaborar una solicitud por separado para cada requerimiento.
- Una vez recibida la solicitud el Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) realizará el respectivo análisis, pudiendo conceder o denegar la autorización respectiva por razones de seguridad y defensa, en su defecto modificar las rutas o zonas de operación en el espacio aéreo, manteniendo el

estricto cumplimiento de las normas de regulación para estas aeronaves.

Elaboración de la Autorización, Denegación e Información:

- El Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) debe elaborar según los resultados del análisis la autorización, cambio de ruta, cambio de zona de la solicitud para la operación de la RPA, en caso de ser denegada se enviará un informe explicativo de las razones de dicha denegación al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), con la finalidad de dar oportuna respuesta al interesado.

Remisión de los Resultados:

- La aprobación, cambio de ruta, cambio de zona o denegación de la respectiva solicitud, será informada por el Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) a través de oficio o cualquier medio de comunicación disponible al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el cual debe informar a la parte interesada del resultado de su solicitud; de igual manera, debe emitir el NOTAM respectivo que ratificará la operación de estas aeronaves.

Vigencia de la autorización:

- De ser aprobada la autorización de la solicitud de operación de vuelo de las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA", tendrá una vigencia de Setenta y Dos (72) horas a partir del inicio de su operación, vencido este lapso, las partes interesadas no podrán efectuar el vuelo solicitado, por lo cual se debe tramitar una nueva solicitud de autorización.
- Si el interesado(a) dentro del lapso de las Setenta y Dos (72) horas para realizar la operación de vuelo de "RPA" requiere alguna modificación de los datos suministrados y ésta no compromete el tiempo de vigencia de la solicitud, se deberá notificar del requerimiento al Comando de Defensa Aeroespacial Integral (CODAI), en caso contrario, vencido el lapso el interesado (a) deberá realizar nuevamente el trámite, salvo en aquellas situaciones sobrevenidas, donde a solicitud de alguno de los integrantes del sistema de defensa militar, instituciones y organismos de seguridad ciudadana, se requiera efectuar vuelos con carácter de urgencia o reservado por razones de seguridad de la nación o cooperación en el mantenimiento del orden interno, en estos casos, el Comando Estratégico Operacional (CEO) por órgano del Comando de la Defensa Aeroespacial

Integral (CODAI) autorizará la modificación de los datos y su posterior operación.

- Una vez aprobada la solicitud a la parte interesada para operar las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA" debe cumplir con los procedimientos de presentación de Plan de Vuelo ante la autoridad aeronáutica.

Supervisión:

- El Comando Estratégico Operacional (CEO) por órgano del Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) cuando lo considere necesario y la situación lo amerite, podrá designar un Profesional Militar en calidad de inspector con la finalidad de certificar lo establecido en la autorización de la operación de la "RPA".

Registro y Archivo:

- Finalizado el procedimiento de cada solicitud de autorización presentada a través del Instituto de Aeronáutica Civil (INAC) y las que efectúen directamente por los integrantes del sistema de defensa militar, la oficina encargada del análisis y elaboración de las autorizaciones de uso y operación de las RPA deberá llevar un registro y archivo de las solicitudes para el control de gestión y actualización de la base de datos.

DÉCIMO QUINTO: El interesado (a) debe formalizar su requerimiento mediante la presentación del formato de solicitud de autorización ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), para la operación de las Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA) el cual es el siguiente:

SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA LA OPERACIÓN DE LOS RPAS				
1. SOLICITANTE:				
2. FECHA:	3. ANEXO AL OFICIO N°:	4. REGISTRO EN EL INAC: SI () NO ()	5. N° DE REGISTRO:	
6. PROPÓSITO DE VUELO:				
7. RPAS. (CARACTERÍSTICAS):				

8. TIPO DE VUELO: AUTOMÁTICO () SEMIAUTOMÁTICO () () AUTÓNOMO () MANUAL ()				
9. MARCA / MODELO:				
10. SERIAL:				
11. ALA FIJA: SI () NO ()				
12. ALAS ROTATORIAS / NÚMEROS DE ALAS: SI () NO ()				
13. PESO DEL RPAS (KGMS):				
14. PESO DE CARGA DEL RPAS (KGMS):				
15. LUGAR DE DESPEGUE/PLATAFORMA			16. LUGAR DE ATERRIZAJE/PLATAFORMA	
NOMBRE EXACTO DEL SITIO:			NOMBRE EXACTO DEL SITIO:	
COORDENADAS:			COORDENADAS:	
FECHA:			FECHA:	
HORA (UTC):			HORA (UTC):	
ALTURA DE VUELO SOBRE EL TERRENO (MTS):			ALTURA DE VUELO SOBRE EL TERRENO (MTS):	
VELOCIDAD (KM):			VELOCIDAD (KM):	
CARACTERÍSTICAS DE LA PLATAFORMA:			CARACTERÍSTICAS DE LA PLATAFORMA:	
17. FRECUENCIAS DE OPERACIÓN				
RANGO:				
FRECUENCIAS DE DATOS:				
FRECUENCIAS DE CONTROL:				
GPS:				
18. ZONAS QUE SOBREVUELA EN TODA LA RUTA				
CIUDAD	POBLACIÓN	URBANIZACIÓN	CASERIO	ZONA MILITAR
19. TRIPULACIÓN: PILOTO A DISTANCIA / OBSERVADOR RPAS / OPERADOR DE SENSORES				
TRIPULACIÓN PRINCIPAL (NOMBRE / APELLIDO / C.I.)			TRIPULACIÓN ALTERNA (NOMBRE / APELLIDO / C.I.)	
PILOTO:			PILOTO:	
OBSERVADOR:			OBSERVADOR:	
OPERADOR:			OPERADOR:	
OBSERVACIONES:				

DECLARACIÓN: *“El sistema de RPAS propuesto no efectuará su vuelo para fines ilícitos, ejecutar daños a terceros o de cualquier otra índole que vaya en detrimento de la Paz, la integridad del espacio geográfico, la Soberanía, la Estabilidad y el fiel ejercicio de todos los Organismos e Instituciones de la Nación”.*

FIRMA / SELLO DEL SOLICITANTE

NOTA: ESTE INSTRUCTIVO VA ANEXO AL OFICIO DE SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN.

INSTRUCTIVO DE LLENADO DE LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA LA OPERACIÓN DE LAS AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPA)

1. **Solicitante:** De ser persona natural deberá indicar nombre y apellido completo, número de cédula o pasaporte. Nombre completa si es Institución y Organismo de Seguridad del Estado. Persona Jurídica deberá indicar nombre completo y número de Rif.
2. **Fecha:** deberá indicar: día/mes/año.
3. **Anexo al número de oficio:** deberá indicar el número del oficio que envió al INAC para solicitar la autorización.
4. **Registro en el INAC:** indicar con una X si la RPA está registrado en el INAC o no.
5. **Número de registro INAC:** Indicar el número de registro de manera clara.
6. **Propósito del vuelo:** indicarlo de manera clara y específica la intención del vuelo.
7. **RPAS características:** indicar de manera clara y específica las características de la Aeronave (velocidad máxima, altura máxima sobre el terreno, autonomía de vuelo, uso, envergadura, etc).
8. **Tipo de vuelo:** indicar con una X el tipo de vuelo a utilizar.
9. **Marca / Modelo:** indicarlo de manera clara y específica.
10. **Serial:** indicarlo de manera clara y específica.
11. **Ala fija:** indicar con una X si es ala fija o no.
12. **Alas rotatorias / número de alas:** indicar con una X si es ala rotatoria o no e indicar de manera exacta el número de alas.
13. **Peso del RPAS:** indicar en kilogramos el peso exacto del sistema.
14. **Peso de carga del RPAS:** indicar en kilogramos el peso exacto de carga que puede transportar el sistema.

15. **Lugar del despegue:** deberá indicar de manera clara y específica el nombre del sitio del despegue, coordenadas geográficas, fecha de inicio de la operación de la RPA indicando día, mes y año. La hora será en UTC (hora universal coordinada), la altura en metros sobre el terreno y velocidad en Kph que utilizará durante el vuelo. Si despegue de alguna plataforma fija o móvil deberá indicar de manera clara y específica las características de la misma.
16. **Lugar del aterrizaje:** deberá indicar de manera clara y específica el nombre del sitio del aterrizaje, coordenadas geográficas, fecha de culminación de la operación de la RPA indicando día, mes y año. La hora será en UTC (hora universal coordinada), la altura en metros sobre el terreno y velocidad en Kph que utilizará durante el vuelo. Si aterriza sobre alguna plataforma fija o móvil deberá indicar de manera clara y específica las características de la misma.
17. **Frecuencias de operación:** Indicar de manera clara y específica las frecuencias de trabajo dentro de las cuales opera la RPA.
18. **Zonas que sobrevuela:** deberá indicar de manera clara y específica las zonas por donde efectuará el vuelo, nombres claros de los lugares indicando referencias geográficas.
19. **Tripulación:** nombre y apellido completo del piloto, del operador RPA y del operador de sensores indicando números de cédula o números de pasaporte y edad.

DÉCIMO SEXTO: Una vez publicado el reglamento respectivo que regula el uso y operación de las Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPA", las disposiciones establecidas en la presente resolución de ser necesario, serán sometidas a revisión, modificación o actualización.

DÉCIMO SÉPTIMO: La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

Comuníquese y publíquese
Por el Ejecutivo Nacional,

VLADIMIR PADRINO LÓPEZ

General en Jefe

Ministro del Poder Popular para la Defensa

**MINISTERIOS DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES INTERIORES,
JUSTICIA Y PAZ, PARA LA DEFENSA Y PARA TRANSPORTE**

- ❖ **Resolución Conjunta N° 80/14245/5, mediante la cual se restringe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de todo sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONE, hasta tanto sean dictadas por la autoridad competente, las Normas que regirán su operación y empleo. Gaceta Oficial N° 40.976 del 29-08-2016**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES
INTERIORES, JUSTICIA Y PAZ N° 080/14245/005
DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA N°
014245
DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y
OBRAS PÚBLICAS N°005
206°, 157° y 17°
Fecha: 29 de agosto de 2016**

RESOLUCIÓN CONJUNTA

El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, designado mediante Decreto N° 2.405, de fecha 2 de agosto de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.957 de la misma fecha; el Ministro del Poder Popular para la Defensa, designado mediante Decreto N° 1.346, de fecha 24 de octubre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.526 de la misma fecha, ratificado en su cargo mediante Decreto N° 2.181 de fecha 6 de enero de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.822 de la misma fecha, reimpresso en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.826 de fecha 12 de enero de 2016 y el Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, designado mediante Decreto N° 2.406, de fecha 2 de agosto de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.957 de la misma fecha; actuando conjuntamente de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11, 55, 156 numerales 2, 7, 26 y 33 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela,

concatenado con el artículo 322 *eiusdem*; en ejercicio de las competencias que les confiere el artículo 78 numerales 2, 19 y 27 del Decreto N° 1.424 con Rango, Valor y Fuerza de ley Orgánica de la Administración Pública de fecha 17 de noviembre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147, Extraordinario de la misma fecha; en concordancia con lo establecido en los artículos 30, 33 y 55 del Decreto N° 2.269, sobre Organización General de la Administración Pública Nacional, de fecha 9 de marzo de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.865 de la misma fecha; lo establecido en los artículos 3, 4 numerales 1, 2 y 18, concatenado con el artículo 25 numeral 14 y artículo 62 numerales 2, 6 y 7 del Decreto N° 1.439, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.156 Extraordinario, de fecha 19 de noviembre de 2014, y de conformidad con lo previsto en los artículos 9, 14, 16, 56 y 57 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009,

CONSIDERANDO

Que es deber del Estado garantizar la seguridad ciudadana, la paz, el orden interno, el disfrute de las garantías y el libre ejercicio de los derechos consagrados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, fundamentado en el principio de corresponsabilidad entre sus instituciones y la sociedad civil, ejercidas sobre los ámbitos económico, social, político, cultural, geográfico, ambiental y militar, mediante la formulación de las políticas públicas, estrategias y directrices necesarias,

CONSIDERANDO

Que es competencia del Estado, establecer las normas que regirán el control para la defensa integral del territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, en ejercicio de su soberanía y en atención a los más altos intereses de seguridad y defensa integral de la Nación,

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ejecutivo Nacional, por conducto de sus órganos competentes, ordenar y regular la circulación en el espacio aéreo, a través de la fijación y publicación de zonas prohibidas, restringidas y peligrosas, así como, suspender, prohibir, temporal o permanentemente, por razones de seguridad operacional, interés

público o seguridad y defensa nacional la navegación y el uso, de toda aeronave y aquellos objetos que sin ser aeronaves, se desplazan o sostienen en el aire en todo o en parte del territorio nacional y demás espacios geográficos,

CONSIDERANDO

Que corresponde a la Fuerza Armada Nacional Bolivariana, garantizar la independencia y soberanía de la Nación, así como asegurar la integridad del espacio geográfico, facultad que ejerce a través del Ministerio del Poder Popular para la Defensa y el Comando Estratégico Operacional, órganos que participan con la Autoridad Aeronáutica Civil en la regulación y control de la circulación aérea y todos aquellos elementos que integren el Sistema Aeronáutico Nacional e Internacional,

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica venezolana, regular el uso del espacio aéreo por aeronaves y aquellos objetos que sin ser aeronaves se desplazan o sostienen en el aire, así como, fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil, expedir o convalidar certificados, permisos o licencias,

CONSIDERANDO

Que el desarrollo tecnológico en el ámbito aeronáutico ha propiciado la aparición de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia, por sus siglas en inglés RPAS (Remotely Piloted Aircraft System), conocidos comúnmente como "DRON" o "DRONE", cuya operación inadecuada constituye un riesgo para la actividad aeronáutica, la seguridad ciudadana y el orden público, con lo cual se pone en peligro la seguridad del espacio geográfico de la Nación,

RESUELVEN

Artículo 1º. Se restringe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", hasta tanto sean dictadas por la autoridad competente, las normas que regirán su operación y empleo.

Artículo 2º. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), podrá otorgar permisos temporales para la operación de trabajo aéreo de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS). A tal efecto

dictará las regulaciones para el otorgamiento de los referidos permisos temporales.

Para la operación y circulación de las Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA) de Estado, policial y militar, se deberá solicitar autorización para operación de vuelo al Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI).

Artículo 3º. Todo permiso temporal de trabajo aéreo otorgado por la Autoridad Aeronáutica, deberá ser remitido al Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) para su debido análisis, posterior autorización de vuelo, cambio de ruta, cambio de zona o denegación de la respectiva solicitud.

En atención a las facultades conferidas en la Ley respectiva, a los fines de garantizar la seguridad, soberanía y la integridad del espacio aéreo de la República, el Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI), podrá aplicar si así lo considera, los procedimientos de inutilización e inmovilización de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), con la finalidad de concluir con la trayectoria y proyección de su vuelo.

A tal efecto, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y el Comando de la Defensa Aeroespacial Integral (CODAI), establecerán los mecanismos administrativos respectivos para garantizar la efectiva coordinación entre ambas instituciones.

Artículo 4º. Los Cuerpos de Seguridad del Estado, en coordinación con los Ministerios del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz; y para la Defensa, podrán ejecutar las medidas necesarias para suspender el vuelo de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), que se encuentren operando en el espacio aéreo del territorio nacional y demás espacios geográficos sin el respectivo permiso de trabajo aéreo y autorización de vuelo.

Una vez inutilizado o inmovilizado el Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) por las autoridades, se hará del conocimiento del Ministerio Público, a los fines de dar inicio al procedimiento correspondiente.

Artículo 5º. Se prohíbe el uso de cualquier tipo de artificios por parte de personas naturales o jurídicas, que puedan ser utilizadas para interrumpir o modificar la circulación aérea de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) inclusive aquellos destinados a la inutilización de los mismos.

Quedan exceptuados de la presente disposición los órganos y entes de seguridad y defensa del Estado.

Artículo 6º. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), dispondrá de un plazo de ciento veinte (120) días continuos para regular el

conjunto de actividades relativas a la circulación aérea y otras vinculadas con el empleo de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela.

Artículo 7º. Toda persona natural o jurídica, propietaria, poseedora o explotadora de algún Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) dispondrá de un plazo de ciento veinte (120) días para censarse ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de acuerdo al procedimiento que a tales fines se establezca. Este requisito será indispensable para solicitar los permisos y autorizaciones aquí establecidas.

Artículo 8º. Los aspectos no previstos expresamente en esta Resolución, serán resueltos por el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en coordinación con el Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz y el Ministerio del Poder Popular para la Defensa.

Artículo 9º. La presente Resolución Conjunta entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese
Por el Ejecutivo Nacional,

NÉSTOR LUIS REVEROL TORRES

MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES INTERIORES, JUSTICIA Y PAZ

VLADIMIR PADRINO LÓPEZ

GENERAL EN JEFE

MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA

RICARDO ANTONIO MOLINA PEÑALOZA

MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

- ❖ **Resolución Conjunta N° 90/15852/9, mediante la cual se prohíbe la operación y circulación aérea desde y hacia el estado Nueva Esparta, de las aeronaves clasificadas como de Aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados del Estado Nueva Esparta a las aeronaves de Aviación General y Privada, así como de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONE; y se prohíbe el zarpe, ataque y navegación de las embarcaciones deportivas y de recreación en la Circunscripción Acuática de Pampatar, desde y hacia dicha circunscripción, desde el día 07-09-2016 hasta el día 18-09-2016, ambas fechas inclusive. Gaceta Oficial N° 6.254 Extraordinario del 07-09-2016**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y
OBRAS PÚBLICAS RESOLUCIÓN N° 9/90/15852/9
DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES
INTERIORES, JUSTICIA Y PAZ N° 090
DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA N°
015852
CARACAS, 07 DE SEPTIEMBRE DE 2016**

**206°, 157° y 17°
RESOLUCIÓN CONJUNTA**

El Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, designado, mediante Decreto N° 2.406, de fecha 02 de Agosto de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.957 de la misma fecha, El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, designado mediante Decreto N° 2.405, de fecha 2 de agosto de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.957 de la misma fecha; el Ministro del Poder Popular para la Defensa, designado mediante Decreto N° 1.346, de fecha 24 de octubre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.526 de la misma fecha, ratificado en su cargo mediante Decreto N° 2.181 de fecha 06 de Enero de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.826 de fecha 12 de enero de 2016, actuando conjuntamente de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11, 55, 156 numerales 2, 7, 26 y 33 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, concatenado con el artículo 322

eiusdem, en ejercicio de las competencias que les confiere el artículo 78 numerales 1, 2, 13, 19 y 27 del Decreto N° 1.424 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública de fecha 17 de noviembre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147, Extraordinario de la misma fecha; en concordancia con lo establecido en el artículo 58, 31 y 32 del Decreto N° 2.378, sobre Organización General de la Administración Pública Nacional, de fecha 12 de julio de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.238 Extraordinaria de fecha 13 de julio de 2016 y de conformidad con lo previsto en los artículos 9, 14, 16, 56 y 57 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, así como en lo dispuesto en los artículos 70, 71 numerales 3, 5 y 14 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, en concordancia con lo previsto en el 74 numerales 1 y 13 *eiusdem*, según lo dispuesto en el artículo 38 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Marinas y Actividades Conexas.

CONSIDERANDO

Que es deber del Estado garantizar la seguridad ciudadana, la paz, el orden interno, el disfrute de las garantías y el libre ejercicio de los derechos consagrados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, fundamentado en el principio de corresponsabilidad entre sus instituciones y la sociedad civil.

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas la rectoría en materia de instalaciones y servicios afines del transporte acuático y aéreo.

CONSIDERANDO

Que el Estado Nueva Esparta será sede de la XVII Cumbre del Movimiento de Países No Alineados (MNOAL) a efectuarse entre los días 13 y 18 de septiembre de 2016, a la cual acudirán delegaciones de países miembros y observadores, lo cual amerita la toma de medidas de seguridad que garanticen la prestación ordenada, segura y eficiente de la navegación acuática y aérea.

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad operacional, interés público o seguridad

y defensa, restringir, suspender o prohibir, temporal o permanentemente, en todo o en parte del territorio nacional la navegación aérea, así como el uso del espacio aéreo, de toda aeronave y aquellos objetos que sin ser aeronaves, se desplazan o sostienen en el aire.

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos, regular, fiscalizar y controlar la navegación y el transporte acuático, así como la supervisión, control y vigilancia de las Capitanías de Puerto y sus delegaciones.

RESUELVEN

Artículo 1º. Se prohíbe la operación y circulación aérea desde y hacia el Estado Nueva Esparta, de las aeronaves clasificadas como de Aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, así como de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", desde el día 07 de septiembre de 2016 hasta el día 18 de septiembre de 2016, ambas fechas inclusive.

Artículo 2º. Se prohíbe el zarpe, atraque y navegación de las embarcaciones deportivas y de recreación en la Circunscripción Acuática de Pampatar, así como desde y hacia dicha circunscripción desde el día 07 de septiembre de 2016 hasta el día 18 de septiembre de 2016, ambas fechas inclusive.

Artículo 3º. Se prohíben las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados del Estado Nueva Esparta a las aeronaves de Aviación General y Privada, así como a todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", en las fechas establecidas en artículo 1º de la presente resolución.

Artículo 4º. El Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA), coordinará con los Cuerpos de Seguridad del Estado, en los casos en que sea necesario ejecutar medidas para suspender el vuelo de las aeronaves de Aviación General, Privada y de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), así como la suspensión del zarpe, atraque y la navegación de las embarcaciones deportivas y de recreación que se encuentren operando en el Estado Nueva Esparta

en las fechas y condiciones indicadas en los artículos 1° y 2° de la presente resolución.

Artículo 5°. Los aspectos no previstos expresamente en esta Resolución, serán resueltos por el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA) según corresponda.

Artículo 6°. La presente Resolución Conjunta entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese
Por el Ejecutivo Nacional,

RICARDO MOLINA PEÑALOZA
Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas

G/J VLADIMIR PADRINO LÓPEZ
Ministro del Poder Popular para la Defensa

M/G NÉSTOR LUIS REVEROL
Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC)

- ❖ **Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-474-16, mediante la cual se aprueba las Normas que rigen el otorgamiento de permisos temporales para la realización de Trabajos Aéreos con el Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS), en el territorio nacional por personas jurídicas. *Gaceta Oficial N° 40.976 del 29-08-2016***

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-474-16

**CARACAS, 24 DE MAYO DE 2016
206°, 157° y 17°**

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 9 y 15 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en base a lo contemplado en el artículo 77 ejusdem; y en concordancia con la atribución conferida en el numeral 3 del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005, así como, lo dispuesto en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV) 21, 60, 130 y 281,

POR CUANTO,

La actividad aeronáutica debe ser gestionada eficientemente, de acuerdo a lo previsto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley de Aeronáutica Civil, las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y las Normas, Métodos, Circulares y Documentos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, a fin de alcanzar un desarrollo armónico, ordenado, seguro y eficiente de la aeronáutica civil venezolana.

POR CUANTO,

La Autoridad Aeronáutica en cumplimiento de sus funciones y atendiendo el carácter progresivo del derecho aeronáutico, se encuentra en la necesidad de instrumentar el acervo jurídico que debe regular el uso del Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS por sus siglas en inglés).

POR CUANTO,

Las disposiciones normativas relacionadas con el uso del Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia "RPAS" tendrán carácter transitorio en el ordenamiento jurídico venezolano, hasta tanto la Organización de Aviación Civil Internacional fije un criterio de unificación, control y regulación sobre esta materia.

POR CUANTO,

La Resolución Conjunta emanada de los Ministerios del poder popular con competencia en Relaciones Interiores, Justicia y Paz, Defensa; Transporte y Obras Públicas se prevé la autorización temporal y de forma excepcional de permisos operacionales para realizar trabajos aéreos mediante el Sistema de Aeronave Pilotadas a Distancia "RPAS", por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, ente veedor y fiscalizador de la actividad aeronáutica, que comprende las actividades efectuadas por el Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia "RPAS" en el territorio nacional.

DECIDE:

APROBAR LAS NORMAS QUE RIGEN EL OTORGAMIENTO DE PERMISOS TEMPORALES PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS AÉREOS CON EL SISTEMA DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA (RPAS) EN EL TERRITORIO NACIONAL POR PERSONAS JURÍDICAS.

**CAPÍTULO I
GENERALIDADES**

OBJETO

Artículo 1. La presente Providencia Administrativa tiene por objeto establecer los lineamientos para otorgar permisos temporales de operación por cada trabajo aéreo que deseen realizar los explotadores del Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS), así como los requisitos necesarios para su otorgamiento.

DEFINICIONES

Artículo 2. A los efectos de la presente Providencia Administrativa, los términos abajo expuestos tienen la siguiente definición:

- (a) **Aeronave pilotada a distancia (RPA):** Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a Distancia.
- (b) **Autoridad Aeronáutica:** Se refiere al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
- (c) **Explotador de RPA:** Persona natural o jurídica, que se dedica a la explotación de aeronaves pilotadas a distancia.
- (d) **Observador de RPA:** Persona capacitada y competente, designada por el explotador, quien mediante observación visual de la aeronave pilotada a distancia, ayuda al piloto a distancia en la realización segura del vuelo.
- (e) **Operación con visibilidad directa visual:** Operación en la cual la tripulación remota mantiene contacto visual directo con el RPA para dirigir su vuelo y satisfacer las responsabilidades de separación y anticollisión.
- (f) **Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS):** Aeronave pilotada a distancia, su estación o estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.
- (g) **SMS:** Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

CONVALIDACIÓN Y EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DE LOS RPAS

Artículo 3. Los explotadores del Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS), deberán cumplir con el proceso de convalidación del Certificado de Aeronavegabilidad en cualquiera de sus clasificaciones, que haya sido emitido por la Autoridad Aeronáutica del Estado de Diseño.

A tales efectos, se dará cumplimiento a la Regulación Aeronáutica Venezolana 21 en tanto sea aplicable a las condiciones, características y diseño de la aeronave objeto de convalidación.

Este procedimiento de convalidación y emisión del certificado de aeronavegabilidad será de obligatorio cumplimiento, antes de solicitar cualquier permiso de operaciones con Aeronaves Pilotadas a Distancia.

LICENCIA O HABILITACIONES DEL PILOTO DE RPAS

Artículo 4. Los pilotos al mando de las Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), deberán contar con las licencias o habilitaciones correspondientes, para el manejo seguro y eficiente de la aeronave.

A los efectos de esta Providencia Administrativa, las licencias o habilitaciones otorgadas a pilotos venezolanos por otro Estado signatario de la OACI podrán ser convalidadas por la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO II DE LOS PERMISOS PARA REALIZAR TRABAJOS AÉREOS

REQUISITOS

Artículo 5. Los explotadores del Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS) que deseen realizar cualquier tipo de trabajo aéreo, deberán cumplir con los requisitos siguientes para la obtención de un permiso acorde a su solicitud:

- (a) Haber participado en el Censo Nacional de Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS) convocado por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Presentar una solicitud por escrito a la Autoridad Aeronáutica en la que explique las razones y especificaciones del trabajo aéreo a realizar, acompañado de una evaluación de riesgo de la seguridad operacional que esté de acuerdo con las metodologías de valoración de riesgos aceptables en Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SMS).
- (c) Consignar copia simple de los estatutos sociales de la empresa, copia de la cédula de identidad de los accionistas y de los miembros de la Junta Directiva, así como copia del Registro de Información Fiscal.
- (d) Realizar el pago de los derechos aeronáuticos que correspondan, y presentar copia de comprobante de pago acompañando su solicitud.
- (e) Presentar Póliza General de Responsabilidad Civil que cubra daños a terceros que se puedan producir con motivo de la realización de las operaciones.
- (f) Consignar los documentos que demuestren el cumplimiento del régimen aduanero aplicable.

La presentación de los requisitos aquí establecidos son de carácter obligatorio para la evaluación y el otorgamiento del permiso aquí establecido.

TARIFAS PARA EL OTORGAMIENTO DE PERMISOS TEMPORALES

Artículo 6. Los explotadores del Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS) interesados en el otorgamiento de un permiso operacional temporal para la prestación de servicios por trabajos aéreos, deberán realizar el pago de cien unidades tributarias (100 UT) por cada solicitud que realicen.

Asimismo, el explotador del Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS) deberá pagar todos aquellos derechos aeronáuticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, para la gestión, control y desarrollo de la actividad aeronáutica.

DISCRECIONALIDAD DEL PERMISO

Artículo 7. Consignados los requisitos que preceden, la Autoridad Aeronáutica evaluará el otorgamiento del permiso temporal de operaciones para el uso de Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS), en atención a la seguridad y el riesgo, no siendo obligatorio su otorgamiento.

LIMITACIÓN DE OPERACIONES

Artículo 8. Las operaciones que se autoricen a través del permiso temporal a que se refiere la presente Providencia Administrativa, tendrán las siguientes limitaciones:

- (a) Operar de modo que se pueda crear un riesgo para las personas o propiedades en la superficie, particularmente cuando el viento fuerte o cualquier otro factor meteorológico, así como desperfectos mecánicos del Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS), o la falta de pericia del explotador pueda ocasionar que se pierda el control total sobre el mismo.
- (b) Operar en las proximidades de un aeropuerto o aeródromo, ubicado dentro de un radio de 2.7 millas náuticas (5 Km. aproximadamente) a la redonda, a excepción del Área Metropolitana de Caracas, cuyo radio de aproximación será de 1 milla náutica (1,8 Km. aproximadamente) a la redonda.
- (c) Operar en las proximidades de cualquier lugar donde se encuentre el Presidente de la República Bolivariana de Venezuela y otras autoridades nacionales o extranjeras, así como en aquellos espacios donde se celebren actos públicos o políticos; cuyo radio de ubicación se encuentre dentro de 2 millas náuticas (3.7 Km. aproximadamente) a la redonda.
- (d) Operar a una altura superior a 400 Pies (121 metros aproximadamente) sobre el terreno o sobre el agua (AGL).

- (e) Operar de modo que se aleje más de 500 metros de distancia del operador o del lugar de su lanzamiento o despegue.
- (f) Operar sin un observador de Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS) que mantenga la visibilidad directa visual de la operación.
- (g) Operar en una zona prohibida o restringida del espacio aéreo venezolano, así como en zonas donde operen unidades militares y policiales.
- (h) Operar en áreas de propiedad privada o en su perímetro sin previa autorización dada al efecto, salvo que sea una consecuencia inevitable para la realización del trabajo y en cuyo caso deberá evaluarse previamente y solicitar la autorización respectiva a él o a los propietarios del área afectada.
- (i) Recolectar datos fotográficos, fílmicos y sonoros de personas o cosas que se encuentren en propiedades o en áreas ajenas a la operación autorizada.
- (j) Operar y transportar mercancías peligrosas o sustancias prohibidas por Ley, así como en el empleo o transporte de armas o explosivos.
- (k) Operar cerca de cualquier aeronave tripulada.
- (l) Cualquier otra limitación que establezca la Autoridad Aeronáutica venezolana.

Estas limitaciones de operación son meramente enunciativas a los efectos de la presente Providencia Administrativa, considerándose la seguridad operacional como fundamento para el otorgamiento del permiso.

VALIDEZ DEL PERMISO

Artículo 9. La autorización otorgada para realizar operaciones temporales con el Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) conservará su validez ante las autoridades competentes, por el período estipulado en la misma.

SUSPENSIÓN, REVOCATORIA Y SANCIONES

Artículo 10. La Autoridad Aeronáutica suspenderá o revocará el permiso de operación temporal aquí establecido, por razones de conveniencia, seguridad operacional o por el incumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente Providencia Administrativa, sin menoscabo del establecimiento de las correspondientes sanciones civiles, penales y administrativas contempladas en la Ley de

Aeronáutica Civil y en el ordenamiento jurídico de la República Bolivariana de Venezuela.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

ÚNICA: La presente Providencia Administrativa conservará su vigencia hasta tanto sea dictada la normativa técnica que regule de forma integral la operación de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS).

DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese,

JORGE LUIS MONTENEGRO CARRILLO

Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 1.800 de fecha 03/06/2015.

Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

"No podemos optar entre vencer o morir. Necesario es vencer"

JURISPRUDENCIA

**SALA POLÍTICO ADMINISTRATIVA
DEL TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA**

- ❖ **Al tener el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil personalidad jurídica propia, la prerrogativa de notificación obligatoria ha de entenderse en relación con dicho instituto y no respecto a la Procuraduría General de la República. N° 0684 del 07-07-2016 (caso: Aeroservicios Daytona C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)**¹

Observa la Sala que de la normativa antes transcrita se evidencia que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, parte accionada en el presente proceso, goza de las prerrogativas que la ley acuerda a la República, dentro de las cuales se encuentra la obligación de notificación que tienen los jueces, prevista en el artículo 86 del Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, aplicable *ratione temporis*.

Sin embargo, advierte este Alto Tribunal que el hecho de que el referido instituto goce de las mismas prerrogativas de la República, no debe entenderse que la aludida notificación tenga que efectuarse al Procurador General de la República, por cuanto –como se expuso anteriormente– la República no es parte en este recurso de nulidad. A quien debe notificarse de la decisión es al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, ya que dicho ente posee personalidad jurídica y patrimonio propio –tal como lo establece su ley de creación–, cuya notificación debe practicarse en los mismos términos establecidos el artículo 86 del Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, aplicable en razón del tiempo, ahora el artículo 98 del vigente Decreto-Ley (15 de marzo de 2016) que rige las funciones de dicho organismo.

¹ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/julio/188815-00684-7716-2016-2013-1170.HTML>

❖ **Las aerolíneas y las agencias de viajes son prestadores de servicios turísticos que ofrecen en venta boletos aéreos, situación que las hace competidoras.** N° 0817 del 27-07-2016 (caso: *Continental Airlines, INC. v. Superintendencia Antimonopolio*)²

De lo anterior y en general de las actas, se desprende que tanto la aerolínea Continental Airlines, INC., así como las agencias de viaje, son prestadores de servicios turísticos, y si bien la principal actividad de la primera -recurrente en esta causa- está constituida por la prestación del servicio de transporte aéreo, ambas personas jurídicas ofrecen en venta boletos aéreos coincidiendo en el mercado de comercialización de boletos para vuelos en la ruta Caracas-Houston, por lo que en dicho mercado actúan como competidores.

Asimismo, se advierte que entre las aerolíneas y las agencias de viaje existe una suerte de sujeción en tanto que aquellas pagan a estas una comisión por la venta de los referidos boletos, sin que dichas agencias intervengan en el establecimiento de su porcentaje; por lo tanto, cualquier modificación que aquellas pretendan efectuar unilateralmente incidiría en los ingresos de la agencia o agencias de que se trate, independientemente de que los ingresos por venta de boletos constituya o no la principal fuente de ingresos de las agencias *in commento*.

En este orden de ideas, observa también la Sala que no está probado en autos que la cuestionada reducción de las comisiones hubiere tenido lugar por razones de eficiencia económica, esto es, no demostró la empresa actora que dicha medida se hubiere debido a la necesidad de disminuir los altos costos del sector de transporte aéreo; ni está acreditado que la citada Resolución DTA-76-10 haya perdido validez. En ese sentido, esta Sala se ha pronunciado con anterioridad acerca de la vigencia de la mencionada Resolución Ministerial. (Vid. Sentencia Nro. 117, del 10 de febrero de 2016).

En virtud de las circunstancias anotadas, estima la Sala -conforme fue apreciado por el *a quo*- que en el presente caso se verificó la comisión de la práctica contemplada en el artículo 6 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia aplicable en razón del tiempo, toda vez que la sociedad mercantil Continental

² Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/julio/189326-00817-27716-2016-2013-0510.HTML>

Airlines, INC., pretendió obstaculizar la permanencia de las agencias de viaje en el mercado definido por la comercialización de boletos para vuelos aéreos en la ruta Caracas-Houston, por medio de una medida -reducción de las comisiones a pagar a tales agencias por ese concepto- que es capaz de generar un daño pecuniario a estas y, por vía de consecuencia, a los consumidores, quienes se verían afectados por el potencial aumento en el precio de otros servicios prestados por las agencias de viaje como agentes turísticos. Cabe destacar que no fue demostrado por la compañía de qué manera la diferencia de dichas comisiones promueve la competencia y la eficiencia en el mercado relevante. (Vid. Sentencia de esta Sala Nro. 71, de fecha 11 de febrero de 2015).

- ❖ **El certificado de matrícula es un documento indispensable para la operatividad de toda aeronave en el territorio venezolano. La Administración tiene la carga de probar que el particular no cuenta con el certificado de matrícula al operar la aeronave. N° 0823 del 27-07-2016 (caso: José Ignacio Ceballos Álvarez De Lugo v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)**³

En este sentido, es oportuno señalar que conforme a la Regulación Aeronáutica Venezolana 47 (RAV 47), de la Providencia Administrativa dictada por el Instituto Nacional de Aviación Civil el 29 de junio de 2004, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela número 5.719 Extraordinario, de fecha 6 de julio de 2004, aplicable en razón del tiempo, se entiende por certificado de matrícula el documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica de carácter temporal o definitivo, según sea el caso, que acredita la asignación de la marca de nacionalidad venezolana y el número de identificación de una aeronave. Por tanto, el aludido certificado es un documento indispensable para la operatividad de toda aeronave en el territorio venezolano.

(...)

De lo anterior se desprende que, visto que el ciudadano José Ignacio Ceballos Álvarez De Lugo no retiró los tres (03) certificados de matrícula provisionales emitidos por el Instituto Nacional de

³ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/julio/189333-00823-27716-2016-2011-0701.HTML>

Aeronáutica Civil (INAC), para el período comprendido desde el 31 de mayo de 2005 hasta el 24 de febrero de 2006, los cuales constituyen los documentos fundamentales que debe llevar a bordo toda aeronave civil, según lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley de Aeronáutica Civil, el referido Instituto presumió que los vuelos efectuados desde el 5 de junio hasta el 25 de diciembre de 2005 por el prenombrado ciudadano, fueron realizados sin llevar a bordo el correspondiente certificado de matrícula, pues la última declaración que tenía la Administración es que éste se encontraba extraviado, razón por la cual, se sancionó al administrado.

Ahora bien, aprecia esta Máxima Instancia que durante el procedimiento administrativo y judicial, la representación judicial del apelante adujo que el ciudadano José Ignacio Ceballos Álvarez De Lugo halló el certificado de matrícula original "*traspapelado*" y, por tal razón, no debía ser sancionado por el Instituto de Aeronáutica Civil; sin embargo, la Administración Aeronáutica no tomó en cuenta dicha afirmación, pues la última declaración suministrada por el ciudadano José Ignacio Ceballos Álvarez De Lugo fue que el certificado original se encontraba extraviado y, dado que esa situación no fue desvirtuada y probada oportunamente, el Instituto asumió que los vuelos fueron realizados sin llevar a bordo la documentación correspondiente.

Precisado lo anterior, considera esta Sala que conforme al principio de buena fe previsto en el artículo 23 de la Ley de Simplificación de Trámites Administrativos, la Administración debió considerar la declaración suministrada por el ciudadano José Ignacio Ceballos Álvarez De Lugo como cierta, y no presumir que la documentación se encontraba extraviada para las fechas en las cuales se realizaron los vuelos por los que fue sancionado. En efecto, en caso contrario correspondía a la Administración la carga de probar que al momento de operar la aeronave el prenombrado ciudadano no llevaba consigo el certificado de matrícula original.

(...)

Así pues, estima la Sala que en uso de las competencias legalmente atribuidas correspondía al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) demostrar a través de una fiscalización que durante la realización de esos vuelos el certificado de matrícula no se encontraba a bordo de la aeronave, pues tal y como se señaló con anterioridad, la carga de la prueba sobre los hechos constitutivos de

las pretensiones sancionadoras de la Administración, recae exclusivamente sobre ésta, pudiendo el referido Instituto verificar en cada plan de vuelo presentado por el apelante, si éste poseía la documentación requerida.

- ❖ **La actuación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil no está limitada de forma tal que dé lugar a la incompetencia temporal / Los técnicos de mantenimiento aeronáutico que laboran en una aerolínea tienen interés indirecto en las causas de esta / Los retrasos por desperfectos mecánicos y logística son imputables a la aerolínea.** N° 0862 del 09-08-2016 (caso: American Airlines, INC. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)⁴

En este punto es importante señalar que la competencia “temporal” viene referida a la capacidad que en el presente caso, tiene el Instituto de Aeronáutica Civil (INAC) para ejercer la competencia que le está atribuida para la emisión de determinados actos en un tiempo o momento establecido por la norma o en los casos de delegación por el acto que contiene la misma.

(...)

De la lectura de las referidas normas no se observa que la actuación del Instituto recurrido durante el procedimiento administrativo se encuentre limitada de tal forma, que pueda generar la alegada incompetencia temporal, toda vez que la normas -contrario a lo señalado por la apelante- mantienen incólume la competencia del Instituto de Aeronáutica Civil para sancionar administrativamente a funcionarios y particulares por las infracciones previstas en la referida Ley, así como para dictar la correspondiente decisión definitiva, confirmando, modificando o revocando la sanción impuesta.

(...)

De lo antes expuesto, queda en evidencia que si bien la Administración tiene la obligación de respetar los lapsos procesales, lo cierto es, que en el caso de autos, cualquier mora que en la decisión pudo producirse, no puede entenderse como un impedimento o prohibición para que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

⁴ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/agosto/189902-00862-9816-2016-2013-0136.HTML>

emitiera pronunciamiento respecto al incumplimiento de la empresa American Airlines, INC., toda vez que para el momento de dictar la decisión no solo se había sustanciado la totalidad del procedimiento administrativo, sino que ya se había acordado una prórroga de cuarenta (40) días hábiles.

De acuerdo a lo antes expuesto, y bajo similar argumentación a la utilizada por la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, no queda duda respecto al interés indirecto del ciudadano Augusto César Sánchez Aguilar-Técnico de Mantenimiento Aeronáutico (testigo promovido por la representación judicial de la línea aérea), toda vez que del contenido de la "Acta Testimonial" realizada en fecha 17 de enero de 2008 -folios 171 al 174 del expediente administrativo-, se dejó constancia de que el mencionado "testigo experto" laboraba dentro de la empresa recurrente al momento de su deposición, situación que pudo comprometer su imparcialidad para declarar a favor de su empleador, esto es la empresa American Airlines, INC.

Dicho interés, deviene de la relación laboral existente (para la fecha en que fue tomada la declaración) entre el ciudadano Augusto César Sánchez Aguilar y la empresa apelante, pues en casos como estos el trabajador se halla en una clara situación de debilidad jurídica con respecto al patrono, toda vez que cualquier posición contraria a las defensas de la línea aérea podría acarrear represalias que comprometan su estabilidad de empleo, razón por la cual se desestima la prueba testimonial objeto de análisis. Así se decide.

Por otra parte, con relación a la inadecuada ponderación de las pruebas documentales aportadas y de las causas no imputables que generaron la demora de los vuelos, esta Sala debe señalar que solo entres (3) de los catorces (14) vuelos analizados por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto de Aeronáutica Civil, quedaron demostradas la existencia de causas de fuerza mayor (condiciones climatológicas adversas capaces de poner en riesgo la seguridad de los usuarios) que justificaron el retraso de los vuelos por parte de la línea aérea American Airlines, INC.

Asimismo, esta Sala debe señalar que de la mayoría de los referidos vuelos, se debieron a los desperfectos mecánicos y logística que solo

son imputables a la empresa recurrente, situación que tal y como lo señaló la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo era suficiente para que se configurara el supuesto de hecho que dio lugar a la sanción impuesta.

- ❖ **El hecho de contravenir las Condiciones Generales de Transporte Aéreo está previsto en una norma de rango legal, por lo que la sanción no se vulnera la reserva legal / Si el procedimiento administrativo inicia por denuncia, la aerolínea tiene la carga de la prueba / Una falla no es un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor inimputable al transportista. Al detectar un desperfecto, la aerolínea debe cancelar expresamente el vuelo / Las sanciones en la Ley de Aeronáutica Civil no admiten discrecionalidad. N° 0952 del 28-09-2016 (caso: American Airlines, INC. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)**⁵

Asimismo se advierte que las Condiciones Generales de Transporte Aéreo (publicadas en la Gaceta Oficial Núm. 38.080 de fecha 6 de diciembre de 2004), cuyo incumplimiento conlleva a la imposición de sanciones, fueron dictadas por la Autoridad Aeronáutica con fundamento en lo dispuesto en los artículos 18 (numeral 14) y 103 del Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil, publicado en la Gaceta Oficial Núm. 37.293 del 28 de septiembre de 2001, vigente para el momento de la emisión de las referidas normas.

Como puede observarse, tanto el hecho sancionable (Contravenir las Condiciones Generales de Transporte Aéreo establecidas y publicadas por la Autoridad Aeronáutica), como la sanción impuesta a la recurrente (dos mil quinientas unidades tributarias), están previstas en una norma de rango legal, por lo que en criterio de este Máximo Tribunal, no existe la vulneración de la reserva legal denunciada.

Estima la Sala que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), cumpliendo con lo establecido en la Ley que regula su actividad y en aras de garantizar los derechos constitucionales al debido proceso y a la defensa de la accionante, se limitó -en el oficio número CJU-CPA

⁵ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/septiembre/190472-00952-28916-2016-2011-1080.HTML>

000330 del 18 de septiembre de 2006- a solicitar los elementos de convicción necesarios para determinar la necesidad o no de dar inicio a un procedimiento administrativo sancionatorio, sin que ello implique una inversión de la carga de la prueba.

Visto lo anterior, con respecto al deber probatorio que recaía sobre el transportista aéreo, cabe advertir que la accionante adujo, supuestos generadores del retraso que no dependen de su voluntad, tales como la reparación de una falla mecánica y la falta del repuesto en el territorio nacional, sin embargo, ello no fue sustentado mediante pruebas aportadas durante la averiguación administrativa iniciada en contra de la empresa recurrente.

Debe destacarse que como ha sido expresado, en el presente caso el procedimiento administrativo no se inició de oficio por la Administración, sino con ocasión de la denuncia formulada por el ciudadano Rafael Vagnini ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Planteadas así las cosas, este Máximo Tribunal considera que la parte actora tenía la carga de aportar al procedimiento administrativo y judicial los medios probatorios necesarios para demostrar que el vuelo 902 pautado para el 30 de junio de 2006 despegó a la hora pautada, o que la demora presentada duró menos de doce (12) horas, o que esta se debió a una causa extraña no imputable, para probar sus dichos y enervar las afirmaciones del denunciante, lo cual no puede entenderse como una inversión de la carga de la prueba por parte de la Administración.

(...)

Conforme a las disposiciones transcritas, el retraso se presenta a partir del momento en el cual la salida de un vuelo de itinerario, excede en veinte (20) minutos la hora programada. El retraso en vuelos nacionales va de veinte (20) minutos a un máximo de seis (6) horas. Y en vuelos internacionales va de veinte (20) minutos a doce (12) horas. Si se alcanzan los máximos indicados se entenderá que se trata de una cancelación de vuelo y no de un retraso.

Es de destacar que en ambos casos (retraso o cancelación) la aerolínea deberá otorgar los derechos de asistencia, reparación o compensación al pasajero previstos en los artículos 6 al 10 de las Condiciones Generales de Transporte Aéreo, según corresponda.

(...)

Si bien la aerolínea recurrente otorgó al denunciante un voucher para el almuerzo y presuntamente le permitió hacer las llamadas telefónicas que prevé la citada normativa, lo cierto es que la Administración concluyó que no se indemnizó al pasajero por los daños ocasionados toda vez que se trataba de una cancelación y no de un retraso, incumpliendo con ello las Condiciones Generales de Transporte Aéreo, motivo por el cual encuadró lo ocurrido en el numeral 2.2.2 del artículo 126 de la Ley de Aeronáutica Civil, que prevé que los explotadores del servicio de transporte aéreo, además de las sanciones previstas en el artículo 125 *eiusdem*, serán sancionados con multa de 2500 U.T. por contravenir las Condiciones Generales de Transporte Aéreo establecidas y publicadas por la Autoridad Aeronáutica (citado en las páginas que anteceden).

Asimismo coincide esta Máxima instancia con el fallo apelado en que la falla presentada en la aeronave no resulta "*totalmente imprevisible*" para quien presta el servicio público de transporte aéreo comercial de pasajeros, motivo por el cual no puede considerarse un supuesto de caso fortuito o de fuerza mayor, cuyo acaecimiento no le era imputable a la transportista aérea.

Siendo que en todo caso, tal como lo apreció la Administración, la aerolínea debió cancelar expresamente el vuelo al detectar el desperfecto.

En el caso de autos, la recurrente fue sancionada de conformidad con lo establecido en el numeral 2.2.4 del artículo 126 de la Ley de Aeronáutica Civil.

Una vez determinado el supuesto de hecho previsto en dicha norma (contravenir las Condiciones Generales de Transporte Aéreo establecidas y publicadas por la autoridad aeronáutica) la Administración debe aplicar la respectiva consecuencia jurídica [multa de dos mil quinientas unidades tributarias (2.500 U.T.).

Se advierte que tal como lo apreció la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, el referido texto legal no dejó un margen de discrecionalidad a la Administración, dado que no estableció un

límite inferior y superior dentro del cual aplicar, según las circunstancias del caso concreto, la multa.

CORTES DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

- ❖ **En caso de declaratorias de abandono, la falta de notificación personal no viola el derecho a la defensa si ella se da por carteles / La presunción de inocencia solo opera en caso de procedimientos sancionatorios. N° 0615 del 29-09-2016 (caso: Avior Airlines, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – Corte Primera)⁶**

De igual forma, observa esta Corte que, de las actuaciones realizadas en sede administrativa no se determina prima facie la violación del derecho a la defensa y al debido proceso, puesto que se evidenció una serie de carteles publicados en el diario de circulación nacional "...Últimas Noticias..." en los períodos comprendidos desde el día 10 de julio hasta el 30 de julio de 2015, de los cuales se indica del inicio del procedimiento de abandono de una serie de aeronaves, entre las cuales se encontraba la aeronave de matrícula venezolana YV3010 (propiedad de AVIOR).

Estos mencionados carteles tenían el fin de notificar a los interesados y de brindarles oportunidad para que presentaran objeciones al procedimiento y, ciertamente a pesar de no constar en autos –en esta etapa procesal- haberse agotado la notificación personal, es lo cierto, que el fin último se cumplió pues la puso en conocimiento de la situación y ante tal circunstancia presentó su escrito de objeciones. Por tanto, la Administración al respetarle su oportunidad para la defensa, no puede determinarse en esta etapa del proceso la alegada violación constitucional. Así decide.

En cuanto a la presunción de inocencia, debe indicarse que tal garantía conlleva a que toda persona debe presumirse inocente hasta que los órganos competentes, sean estos administrativos o judiciales, a través de un proceso debido que garantice el ejercicio de los derechos

⁶ Disponible en <http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2016/SEPTIEMBRE/1477-29-AP42-G-2016-000186-2016-0615.HTML>

inherentes a toda persona, demuestren su responsabilidad o culpabilidad en la comisión de los hechos que se le imputan.

La importancia de la aludida presunción de inocencia trasciende en aquellos procedimientos administrativos que aluden a un régimen sancionatorio, concretizado en la necesaria existencia de un procedimiento previo a la imposición de la sanción, que ofrezca las garantías mínimas al sujeto investigado y permita, sobre todo, comprobar su culpabilidad.

(...)

En el caso concreto, advierte esta Corte que el procedimiento administrativo que dio origen a las presentes actuaciones no tiene carácter sancionador y que la parte recurrente no fue precalificada como culpable o infractora de una norma jurídica, por ende, no tiene cabida la denuncia sostenida en este contexto por tratarse de procedimientos administrativos que distan en su naturaleza, en virtud de lo cual se debe desechar la denuncia expuesta en este sentido. Así se declara.

**TRIBUNAL SUPERIOR MARÍTIMO
CON COMPETENCIA NACIONAL**

- ❖ **Es posible que un accidente aeronáutico origine un daño moral, a pesar de que exista una relación contractual, siempre que el presunto afectado demuestre la existencia de un hecho ilícito.** *S/N del 19-07-2016 (caso: Loardo Javier Medina Martínez y otro v. Aero Bk, S.A.)*⁷

En el presente caso, la parte actora alegó la existencia del daño moral a pesar de la existencia de una relación contractual. Sin embargo, el hecho de que exista un vínculo (sic) entre las partes nacido de un contrato, no excluye necesariamente la posibilidad de que la conducta de una de ellas pueda generar un daño moral colateral, que no estaría regido por el contrato, sino como consecuencia del hecho ilícito cometido por uno de los contratantes, que irá mucho más allá de la regulación contractual.

(...)

De manera tal que no está evidenciado en el presente caso la existencia de un hecho ilícito que haya podido causar el daño moral reclamado en cuanto a la ejecución del contrato, debido a que en el caso que se ventila en autos, solo fue alegado el sufrimiento del demandante, pero no el hecho ilícito que lo causaba, que debía estar fuera de la esfera contractual y suficientemente demostrado en las actas del expediente.

⁷ Disponible en <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2016/JULIO/2175-19-2016-000432-.HTML>

- ❖ **El Convenio de Varsovia no tiene aplicabilidad si los daños son atribuibles a la no ejecución del contrato de transporte aéreo. La responsabilidad por transporte aéreo es objetiva / La cancelación del vuelo no genera daño moral. S/N del 11-08-2016 (caso: Emil Israel Kizer Gruszecka y otro v. American Airlines, INC.)⁸**

En otro orden de ideas, el presente caso se trata de un transporte aéreo internacional, el cual se rige por las normas del Convenio de Varsovia del doce (12) de octubre de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya del veintiocho (28) de septiembre de 1955, cuyo artículo 1º expresa lo siguiente:

(...)

En reiteradas ocasiones se confunde la figura de la denegación de embarque con la cancelación de vuelos. Sin embargo, en ninguno de los dos casos el pasajero logra la prestación debida, pero mientras que en el supuesto de denegación de embarque el vuelo se lleva a cabo para transportar a otros viajeros, en los casos de cancelación, el vuelo, por los motivos que sean, no se llega a efectuar.

En concordancia con lo antes expuesto, es forzoso tener presente que, si los daños son atribuibles a la no ejecución del contrato de transporte aéreo, el Convenio de Varsovia no tiene aplicabilidad y, en este respecto, se tendrá que hacer uso de los preceptos que rigen el transporte aéreo interno.

En relación con este particular, el artículo 100 de la Ley de Aeronáutica Civil, establece una responsabilidad objetiva para el transportista aéreo, cuando el perjuicio o daño causado al pasajero resulte del vicio o riesgo del instrumento de transporte. La responsabilidad objetiva parte de la idea de que todo daño debe ser reparado, independientemente de que el agente actúe o no con culpa en el momento de causarlo. No es necesaria ninguna actuación culposa – subjetiva – del agente, basta con que el daño se ocasione para que deba repararse.

(...)

⁸ Disponible en <http://caracas.tsi.gob.ve/DECISIONES/2016/AGOSTO/2175-11-2010-000228-.HTML>

Ahora bien, como quiera que no esta discutido el incumplimiento de la obligación de prestar el servicio de transporte aéreo en el modo convenido, ni surge en modo alguno de la causa que se hubiere probado el acontecimiento o evento no imputable a la línea aérea, resulta menester atribuir responsabilidad y el consecuente deber de responder a la accionada.

Corresponde ahora a esta Superioridad pronunciarse con respecto al daño moral reclamado por la parte demandante y en ese sentido observa lo siguiente:

Mediante sentencia emanada de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, en sentencia N° 89 del ocho (8) de abril de 2010, con ponencia de la Magistrada Cármen Zuleta de Merchán declaró con lugar un recurso de revisión a través del cual dejó establecido lo siguiente:

(...)

(...) en este sentido, al tratarse de un caso de cancelación de vuelo, sujeta a una relación contractual referente al transporte aéreo de pasajeros, tal y como manifestó la Sala, "debe advertirse que de conformidad con el artículo 1196 del Código Civil, el daño moral solamente es procedente cuando ha acontecido un acto ilícito que haya generado un daño en el ámbito inmaterial de afectado". En dicha jurisprudencia, se descartó la posibilidad que en una circunstancia como la relativa al presente juicio, enmarcada en un contrato de transporte de pasajero, en el que el daño surgió de la cancelación del vuelo, pudiera existir un daño moral.

Por lo que solamente el incumplimiento de la obligación contractual no es equiparable a un acto ilícito, por lo que no puede considerarse que la falta de cumplimiento de un contrato de transporte de pasajeros, en caso de la cancelación del vuelo, pueda equipararse a una conducta sancionable en derecho en los términos que establece el artículo 1196 del Código Civil.