

Boletín de Derecho Aeronáutico



Año 6

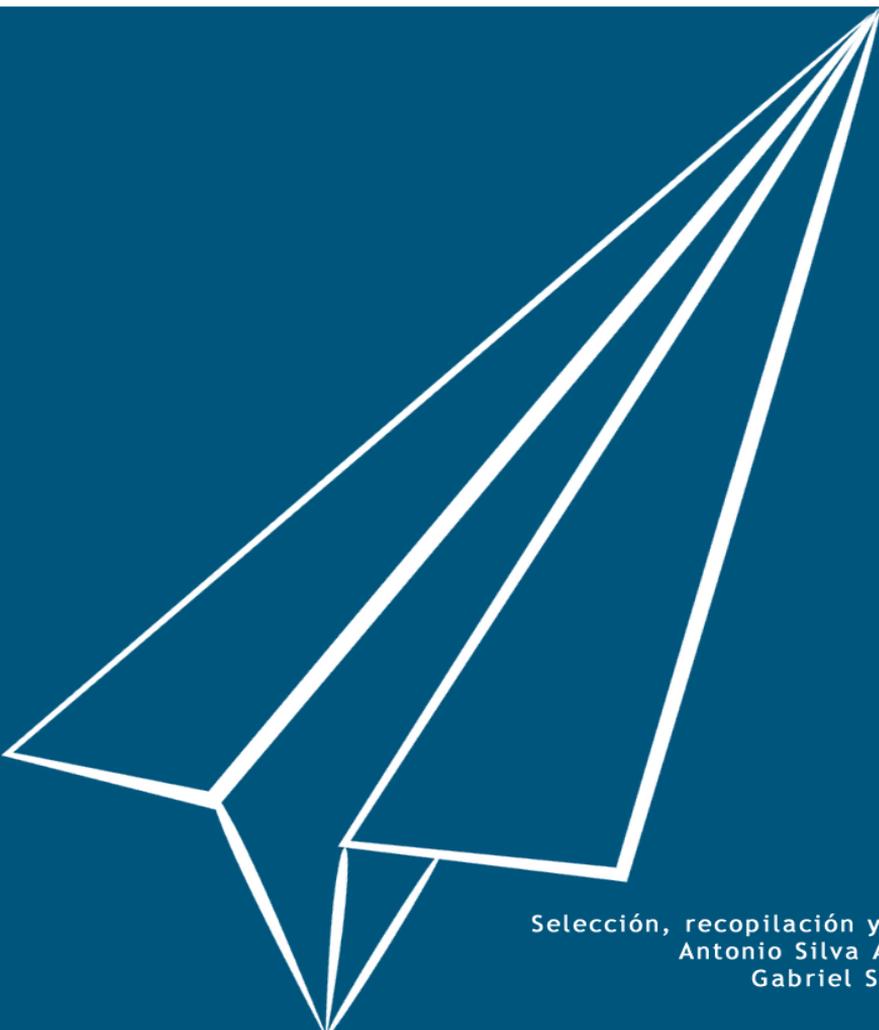
N° 22



Abril-Junio 2021



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, 2021

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO
Año 6 N° 22
(abril-junio 2021)

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

2021, 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. La Subdirección recae en Samantha Sánchez Miralles.

Antonio Silva Aranguren

Director Ejecutivo del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador y profesor 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 y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Profesor en la Universidad Central de Venezuela y Universidad Monteávila. Abogado y Especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela.

ÍNDICE

NOTA DE LOS AUTORES	9
----------------------------------	----------

NORMATIVA

Ministerio del Poder Popular para el Transporte

Resolución N° 004, mediante la cual se crea el Comité para la Reclasificación de la República Bolivariana de Venezuela de Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas y su Declaración ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual ejecutará los procedimientos administrativos, técnicos, jurídicos y financieros.....**11**

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

Providencia N° PRE-CJU-GDA-041-21, mediante la cual se establecen las disposiciones complementarias al cuerpo normativo técnico que regula las operaciones de aeronaves pilotadas a distancia en zonas de seguridad.....**17**

JURISPRUDENCIA

Sala Político-Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil debe iniciar, sustanciar y resolver un procedimiento administrativo para cancelar una matrícula de aeronave. N° 79 del 29-04-2021 (caso: Valentina Montiel Kolisnichenko v. INAC).....**27**

Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia

No es contrario a derecho el contrato de seguro aeronáutico que prevea como eximente de responsabilidad al factor humano. N° RC.000104 del 29-04-2021 (caso: OVERTEC, S.A. v. Seguros La Occidental).....**32**

Las causas aeronáuticas deben ser conocidas por los tribunales de la jurisdicción marítima hasta tanto se creen los de la jurisdicción

aeronáutica. N° AVOC.000126 del 14-05-2021 (caso: Carlos Alberto Montilla Coronado v. Alianza Glancelot C.A.).....[33](#)

En las causas aeronáuticas que sean de interés de la Nación debe intervenir el Procurador General de la República. N° RH.000155 del 28-05-2021 (caso: Inversiones Mil Quince, C.A. v. Halcón Partes, C.A.).....[34](#)

La aeronáutica civil es un servicio público esencial y debe notificarse a la Procuraduría General de la República sobre cualquier pretensión procesal que pueda afectar su continuidad. N° RC.000156 del 28-05-2021 (caso: Giancarlo Cruz Vilella, C.A. v. Transcarga Intl Airways C.A.).....[35](#)

NOTA DE LOS AUTORES

Se hace constar que un número relevante de fallos de los juzgados de primera instancia y superiores con competencia aeronáutica, así como de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, no se encuentran disponibles en el sitio web del Poder Judicial (www.tsj.gob.ve) por lo que se desconoce si los mismos contienen criterios de valor que habrían de reseñarse en la sección Jurisprudencia de este Boletín.

NORMATIVA



MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE

- ❖ **Resolución N° 004, mediante la cual se crea el Comité para la Reclasificación de la República Bolivariana de Venezuela de Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas y su Declaración ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual ejecutará los procedimientos administrativos, técnicos, jurídicos y financieros.**
Gaceta Oficial N° 42.104 del 12-04-2021

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
DESPACHO DEL MINISTRO
RESOLUCIÓN N° 0004
CARACAS, 7 DE ABRIL 2021
AÑOS 210°, 162° y 22°

En ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 65, 78 numerales 13 y 19; del Decreto N° 1.424 mediante el cual se dicta el Decreto 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 2 numeral 1 del Decreto N° 2.650, de fecha 04 de enero de 2017, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.067 de la misma fecha.

POR CUANTO

Corresponde al Ejecutivo Nacional, por órgano del Ministerio del Poder Popular para el Transporte, dictar, formular y evaluar las políticas, estrategias, planes y programas, destinados a garantizar las actividades del sector de transporte terrestre, acuático y aéreo, desarrolladas en todo el territorio de la República Boliviana de Venezuela, así como todo lo relativo al sistema integrado y multimodal de transporte, la infraestructura, equipamiento, funcionalidad de sistema de movimiento, instalaciones y servicios a fines al transporte racional terrestre, acuático y aéreo, sus servicios conexos; así como el servicio público de transporte en general.

POR CUANTO

Mediante Decreto N° 4.125 de fecha 11 de febrero de 2020, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.819 de la misma fecha, el Presidente de la República Bolivariana de Venezuela autorizó la creación de la empresa del Estado denominada "Empresa Aeronáutica Nacional, S.A., (EANSA)", adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte a través del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. CONVIASA, la cual tiene por objeto el diseño, ensamblaje, integración y pruebas de aeronaves, satélites y vehículos lanzadores de satélites, así como el desarrollo de cualquier tipo de actividad relacionada con la fabricación, mantenimiento, reparación, certificación de aeronaves, partes, componentes, equipos aeronáuticos, investigación y desarrollo aeronáutico y espacial.

POR CUANTO

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, ente adscrito al Ministerio del Poder Popular para el Transporte, ejerce la Autoridad Aeronáutica; así como la responsabilidad de adecuar la normativa técnica que le permita ejercer las funciones de fiscalización y certificación de todas las actividades, servicios, productos, desarrollos y demás ingenios afines con la aeronáutica atendiendo la naturaleza y dinamismo de esta actividad, situación que exige el constante perfeccionamiento profesional y adecuación del marco regulatorio vigente que permitan el posicionamiento de la República Bolivariana de Venezuela a la vanguardia regional.

POR CUANTO

Dentro de las políticas del Estado se conciben como un deber impostergable del Ejecutivo Nacional diseñar, visibilizar la independencia tecnológica en materia aeronáutica a través del desarrollo y transformación de las capacidades existentes por medio de la Implementación de métodos orientados a la fabricación y certificación de productos aeronáuticos, lo cual requiere la transformación y adecuación del marco jurídico, técnico y administrativo existente que permita la transición de la República Bolivariana de Venezuela de su clasificación actual como Estado de Matrícula a una clasificación más avanzada como Estado de Diseño y Fabricación, con una la(sic) visión futurista del país, lo que permitirá fortalecer el desarrollo del socialismo revolucionario del Siglo XXI,

imprescindible para iniciar las nuevas políticas en el transporte público masivo de personas, siendo el sistema aéreo nacional de alta importancia estratégica para el desarrollo de la Nación.

RESUELVE

Artículo 1. Esta Resolución tiene por objeto la creación de un Comité para la Reclasificación de la República Bolivariana de Venezuela de Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas y su Declaración ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual ejecutará los procedimientos administrativos, técnicos, jurídicos y financieros.

Artículo 2. El Comité para la Reclasificación de la República Bolivariana de Venezuela de Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas y su Declaración ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tendrá carácter permanente y estará Integrado por un Coordinador General, un Coordinador Adjunto, el Sub-Comité Educativo, el Sub-Comité Jurídico, el Sub-Comité de Planificación y Presupuesto, el Sub-Comité Técnico Operacional, el Sub-Comité Diseño y Producción y el Sub-Comité Talento Humano.

Artículo 3. El Comité para la Reclasificación de la República Bolivariana de Venezuela de Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas y su Declaración ante la Organización de Aviación Civil internacional (OACI), estará conformado por:

COORDINADOR GENERAL

Juan Villar González	C.I N° V- 9.147.542	Coordinador de Desarrollo Aeronáutico del INAC
-----------------------------	---------------------	--

COORDINADOR ADJUNTO

David José Campos Alvarado	C.I N° V- 8.621.966	Gte. Gral. de la Oficina de Seguridad Aeronáutica del INAC
-----------------------------------	---------------------	--

SUB-COMITÉ EDUCATIVO

Doris Xiomara Suárez Pérez	C.I N° V-5.366.981	Directora del Instituto Universitario de Aeronáutica Civil
-----------------------------------	--------------------	--

SUB-COMITÉ JURÍDICO

Franklyn Marín Guzmán	C.I N° V-11.195.022	Consultor Jurídico del INAC
------------------------------	---------------------	-----------------------------

SUB-COMITÉ DE PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO

Mariam Mata Martínez	C.I N° V-14.774.801	Gte. de la Oficina de Planificación y Presupuesto del INAC
-----------------------------	---------------------	--

SUB-COMITÉ TÉCNICO OPERACIONAL

Milagros Tibisay Gómez Cabrera	C.I N° V-11.093.106	Coordinadora del Área de Trabajo de Aeronavegabilidad del INAC
José Serrada Salas	C.I N° V-9.691.400	Inspector de Aeronavegabilidad IV del INAC
Paúl Alfredo González Alvarez	C.I N° V-19.863.429	Inspector de Aeronavegabilidad II del INAC

SUB-COMITÉ DISEÑO Y PRODUCCIÓN

Julio Emerio Cárdenas Sandia	C.I N° V-5.666.810	Presidente de la Empresa Aeronáutica Nacional (EANSA)
-------------------------------------	--------------------	---

SUB-COMITÉ TALENTO HUMANO

Rubén Darío Barreto Barrios	C.I N° V-5.786.268	Gte. de la Oficina de Gestión Humana del INAC
------------------------------------	--------------------	---

Artículo 4. El Coordinador General podrá, de oficio o a solicitud del encargado de cada Sub Comité, Incorporar al personal necesario para la correcta ejecución de las actividades que deban ser desarrolladas para la Reclasificación de la República Boliviana de

Venezuela de Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas y su Declaración ante la Organización de Aviación Ovil Internacional (OACI).

Artículo 5. En caso de la falta absoluta de alguno de los integrantes del Comité, la misma será suplida por el funcionario designado en el cargo respectivo dentro de la estructura del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) o la "Empresa Aeronáutica Nacional, S.A., (EANSA)", siendo para ello suficiente la notificación que a tales efectos le efectué, mediante oficio, el Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Artículo 6. El Comité para la Reclasificación de la República Bolivariana de Venezuela de Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas, tendrá las siguientes funciones:

A. Realizar las coordinaciones necesarias con las autoridades nacionales e internacionales para materializar la transición de la República Bolivariana de Venezuela de Estado de Matrícula a Estado de Fabricación y Diseño.

B. Evaluar los procedimientos nacionales e internacionales para la transición de Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas.

C. Elaborar la documentación técnica y jurídica requerida por los organismos nacionales e internacionales.

D. Elaborar los planes y perfiles educativos necesarios para la formación del personal requerido en el proceso de diseño y fabricación de equipos aeronáuticos.

E. Elaborar y modificar la reglamentación técnica aeronáutica requerida a los Estados de Diseño y Fabricación.

F. Elaborar los manuales, normas y procedimientos de funcionamiento del comité.

G. Tramitar ante los organismos Internacionales las autorizaciones y certificaciones requeridas a los Estados de Diseño y Fabricación.

H. Las demás funciones que se deriven del proceso de transición Estado Matrícula a Estado de Diseño y Fabricación de Aeronaves y Partes Aeronáuticas.

Artículo 7. El Comité elaborara una hoja de ruta con las actividades y procesos a ejecutar, así como el plan de acción que deberán cumplir para lograr los objetivos propuestos, informando de ello al Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), quién lo presentará a consideración del Ministro del Poder Popular para el Transporte.

De igual forma, deberá presentar boletines informativos, informes parciales e informe final de su actuación una vez concluido el proceso, o en cualquier momento que le sea requerido por el Ministro del Poder Popular para el Transporte, en cumplimiento del objeto de esta Resolución.

Artículo 8. Esta Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y publíquese,

HIPÓLITO ANTONIO ABREU PÁEZ

Ministro del Poder Popular para el Transporte

Designado mediante Decreto N° 3.464 de fecha 14 de junio de 2018

Publicado en la Gaceta Oficial N° 41.419 de la misma fecha

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- ❖ **Providencia N° PRE-CJU-GDA-041-21, mediante la cual se establecen las disposiciones complementarias al cuerpo normativo técnico que regula las operaciones de aeronaves pilotadas a distancia en zonas de seguridad. Gaceta Oficial N° 42.155 del 23-06-2021**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-041-21
CARACAS, 06 DE ABRIL DE 2021
210°, 162° y 22°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con las atribuciones establecidas el numeral 4 del artículo 7 y los numerales 1, 3 y 15 literal "c" del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

POR CUANTO

Corresponde al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), constituido como un Ente de Seguridad de Estado, ejercer la Autoridad Aeronáutica de la República, en tal sentido le compete regular y fiscalizar todas las actividades de la aeronáutica civil donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela, expedir o convalidar certificados, permisos o licencias, así como crear el comité técnico de coordinación que requiera la dinámica de la aviación civil.

POR CUANTO

En ejercicio de sus competencias le corresponde al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) coordinar con los demás Órganos y Entes del Poder Ejecutivo Nacional, con competencia en materia de

seguridad y defensa, para el resguardo de la soberanía y la defensa integral de la Nación, a través de la supervisión, regulación y control del espacio aéreo, en razón de lo cual resulta necesario establecer las medidas acertadas que garanticen la vigilancia e intervención de las autoridades competentes sobre los objetos que se desplazan o sostienen en el aire dentro de los límites de los espacios geográficos donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela.

Dicta

La siguiente:

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA QUE ESTABLECE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIA AL CUERPO NORMATIVO TÉCNICO QUE REGULA LAS OPERACIONES DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA EN ZONAS DE SEGURIDAD

CAPITULO I – GENERALIDADES

Artículo 1. Base Legal.

1. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 5.453 Extraordinario, de Fecha 24 de marzo de 2000.
2. Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.
3. Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009.
4. Regulación Aeronáutica Venezolana 5 (RAV 5) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.
5. Regulación Aeronáutica Venezolana 21 (RAV 21) Procedimientos para la Certificación de Productos y Componentes, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.
6. Regulación Aeronáutica Venezolana 39 (RAV 39) Directivas de Aeronavegabilidad, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.
7. Regulación Aeronáutica Venezolana 45 (RAV 45) Identificación de Productos, Marca de Nacionalidad, Matrícula y Uso de las Aeronaves,

publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.

8. Regulación Aeronáutica Venezolana 47 (RAV 47) Registro Aeronáutico Nacional, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.

9. Regulación Aeronáutica Venezolana 60 (RAV 60) Licencias al Personal Aeronáutico, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.462 Extraordinario, de fecha 1 de julio de 2019.

10. Regulación Aeronáutica Venezolana 67 (RAV 67) Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.462 Extraordinario, de fecha 1 de julio de 2019.

11. Regulación Aeronáutica Venezolana 91 (RAV 91) Reglas de Vuelo y Operación General, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.

12. Regulación Aeronáutica Venezolana 130 (RAV 130) Trabajos Aéreos, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.

13. Regulación Aeronáutica Venezolana 141 (RAV 141) Certificación de Centros de Instrucción Aeronáutica (CIA) y las Habilitaciones Respectivas para la Formación de Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina, Despachadores de Vuelo, Personal Vinculado a la Operación de RPA y demás Especialidades Aeronáuticas, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.

14. Regulación Aeronáutica Venezolana 273 (RAV 273) Unidades de Medidas que se emplean en las Operaciones Aéreas y Terrestres, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.462 Extraordinario, de fecha 1 de Julio de 2019.

15. Regulación Aeronáutica Venezolana 281 (RAV 281) Reglamento del Aire, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.462 Extraordinario, de fecha 1 de julio de 2019.

Artículo 2. Objeto. Esta Providencia Administrativa tiene por objeto, establecer las disposiciones complementarias al cuerpo normativo técnico que regula las operaciones de aeronaves pilotadas a distancia en zonas de seguridad, la misma aplica a todas las personas naturales

o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras que operen dentro del territorio de la República Bolivariana de Venezuela, Aeronaves Pilotadas a Distancia.

Artículo 3. Definiciones.

- **Aeródromo:** Área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, Instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

- **Aeronave Pilotada a Distancia:** Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia. Su uso puede ser de Aviación General, Aviación Comercial, Trabajos Aéreos, Oficial, Instrucción, o Recreativo, conforme con lo previsto en la normativa técnica que rige la emisión del Certificado de Matrícula, documento en el cual se indicará el uso de aeronave declarado previamente por el titular de la explotación de la misma.

- **Autoridad Aeronáutica:** En la República Bolivariana de Venezuela la Autoridad Aeronáutica la ejerce el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Ente de seguridad de Estado, de naturaleza técnica, que le compete y corresponde regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil.

- **Cuerpos de Seguridad y Defensa del Estado:** Se consideran como tales para esta providencia a la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (FANB) por Órgano del Comando de Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) y Guardia de Honor Presidencial (GHP).

- **Explotador de Aeronave Pilotada a Distancia:** Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que haya adquirido la titularidad de explotador de la aeronave, en tal virtud ejerce el dominio sobre el bien destinado para su uso personal o a través de terceros, quien asume de manera directa las obligaciones y responsabilidades civiles, penales y administrativas que genera la adquisición, cesión y operación de este tipo de equipo aéreo, sobre quien recae la obligación principal referente al cumplimiento de los procedimientos destinados a garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

- **Permiso de Operación Especial:** Es aquella autorización emitida por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, por un tiempo definido para atender operaciones que por la inmediatez o necesidad de su objetivo, no deba someterse a la tramitación ordinaria de cualquier otro permiso. El costo de este permiso deberá ser cancelado por el explotador de la aeronave, cuyos derechos aeronáuticos se

calcularán con un recargo del cincuenta por ciento (50%) del valor fijado para la autorización de permisos de vuelos de RPA.

- **Responsabilidad solidaria:** Es aquella obligación legal a cargo de varios causantes de un mismo daño de indemnizar íntegramente, por parte de cualquiera de ellos, a la víctima del daño. Teniendo expedito derecho, quien pagó la indemnización, de repetir contra el resto de causantes o coautores del daño en proporción a la indemnización efectuada.

- **Trabajos Aéreos:** Es todo servicio especializado distinto al transporte aéreo comercial, efectuado mediante la utilización de una aeronave no tripulada, puede ser remunerado o gratuito y requiere del certificado emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, conforme a las normas técnicas.

- **Zona Peligrosa:** Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

- **Zona Prohibida:** Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de la República Bolivariana de Venezuela, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

- **Zona Restringida:** Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas Jurisdiccionales de la República Bolivariana de Venezuela, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

CAPÍTULO II – DE LA ACTUACIÓN DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA Y LOS CUERPOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO

Artículo 4. Comité de Trabajo. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil podrá en ejercicio de sus funciones, o a solicitud de parte interesada, establecer comités de trabajo con los órganos de seguridad y defensa del Estado a fin de analizar, regular y fiscalizar las actividades de los Explotadores de Aeronaves Pilotadas a Distancia, a fin de verificar su impacto en la seguridad y defensa integral de la Nación, así como para evaluar el cumplimiento de los requisitos, obligaciones y limitaciones operacionales contenidas en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas para el uso de estos equipos en el espacio aéreo venezolano.

Artículo 5. Actuación de los Cuerpos de Seguridad del Estado. Los cuerpos de seguridad y defensa del Estado, actuarán en coordinación con el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, cuando en ejercicio de

las funciones, deban interrumpir la operación de Aeronaves Pilotadas a Distancia.

Artículo 6. Medidas Cautelares. La Autoridad Aeronáutica de la República, a solicitud de los cuerpos de seguridad y defensa del Estado, podrá dictar las medidas cautelares que considere necesarias de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, cuando las operaciones de Aeronaves Pilotadas a Distancia representen un peligro para la seguridad aeronáutica, se realicen en contravención de la normativa vigente, no cuenten con los permisos emitidos por las autoridades competentes o vulneren la seguridad de las zonas restringidas, prohibidas y peligrosas.

Artículo 7. Suspensión o interrupción de vuelo. Los cuerpos de seguridad y defensa del Estado, en ejercicio de sus funciones, podrán ejercer las acciones y medidas necesarias establecidas en el Ordenamiento Jurídico para garantizar el control de la defensa integral del espacio aéreo; en tal sentido, podrán interceptar, persuadir e inutilizar toda Aeronave Pilotada a Distancia u objeto que sin ser aeronave transgreda las disposiciones de navegación aérea, ponga en riesgo la seguridad de las personas o sus bienes u opere de manera ilegal en el espacio aéreo donde ejerza jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela, contraviniendo las limitaciones operacionales establecidas en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y demás normativa técnica dictada por las autoridades venezolanas.

Artículo 8. Destino de los RPA objeto de Suspensión o interrupción de vuelo. Una vez interceptado o inutilizado el equipo aéreo o interrumpido el vuelo de una Aeronave Pilotada a Distancia, la misma quedará en resguardo del Comando de Defensa Aeroespacial Integral (CODAI), quien hará del conocimiento de los Órganos o Entes competentes de la Administración Pública, a los fines de dar Inicio a los procedimientos administrativos, civiles y penales correspondientes.

Artículo 9. Utilización de equipos para interrumpir, perturbar o modificar en vuelo de los RPA. Los Cuerpos de Seguridad y Defensa del Estado, en ejercicio de sus funciones, podrán utilizar artefactos o dispositivos que puedan interrumpir, perturbar o modificar la circulación aérea de las Aeronaves Pilotadas a Distancia, cuando la operación de las mismas ponga el peligro la seguridad operacional, seguridad de la aviación civil o seguridad ciudadana.

No se permitirá el uso, por parte de personas naturales o jurídicas, distintas a los Cuerpos de Seguridad y Defensa del Estado, de artefactos o dispositivos que puedan interrumpir, perturbar o modificar la circulación aérea de las Aeronaves Pilotadas a Distancia.

CAPÍTULO III – DE LOS PERMISOS Y LA OPERACIÓN DE LAS AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA

Artículo 10. Permiso de Operación Especial. Para obtener un Permiso Especial de Operaciones, es necesario consignar ante la Autoridad Aeronáutica de la República lo siguiente:

1. Solicitud de permiso mediante oficio dirigido al ciudadano Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el cual debe contener fecha, lugar y hora de la operación, coordenadas de la operación, datos de los pilotos (nombre, apellido y cédula de identidad), así como copias de su respectiva licencia y certificado médico aeronáutico.

Además de ello, debe anexarse fotografía aérea del lugar de operación, copia de constancia de Inscripción del equipo RPA ante el Registro Aeronáutico Nacional, póliza de seguro certificada por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y la planilla de evaluación de riesgo de la operación con RPA.

2. Pago del cincuenta por ciento (50%) de recargo del valor fijado por los derechos aeronáuticos a cancelar por concepto de permisos de vuelos de RPA.

Artículo 11. Prohibición de Vuelos u Operación. Las Aeronaves Pilotadas a Distancia, independientemente sean operadas por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras no podrán realizar operaciones de vuelo en los siguientes casos:

(a) Sobre concentraciones de personas en espacios al aire libre, a alturas menores a la establecida en la normativa técnica aplicable.

(b) En áreas de propiedad privada o en su perímetro sin la previa autorización del propietario.

(c) Para recolectar datos fotográficos, fílmicos o grabaciones de voces y sonidos de personas o cosas que atenten contra la privacidad.

(d) Cuando no guarden el rango de separación vertical y horizontal previsto en la normativa técnica aeronáutica, en relación con cualquier otra aeronave en vuelo.

(e) Cuando sean operadas desde un vehículo en movimiento.

(f) Su operación se realice en las proximidades de un aeródromo y ponga en peligro de la seguridad o pe racional o la seguridad de la aviación civil.

(g) En zonas prohibidas, restringidas y peligrosas declaradas por el Ejecutivo Nacional, incluido el radio de 5 millas náuticas (9 Km) del área circular de operaciones de cualquier localidad donde se encuentre el Presidente de la República Bolivariana de Venezuela u otras autoridades nacionales o extranjeras.

(h) Sobre instalaciones militares, policiales o centros penitenciarios, sin permiso de las autoridades competentes.

(i) Sobre las edificaciones donde funcionen los Poderes Públicos Nacionales, Estadales y Municipales; así como sedes de representaciones Diplomáticas.

(j) Sobre las instalaciones o áreas de operación de las industrias básicas: Siderúrgica, Energía Eléctrica y Petroquímica, salvo operaciones de trabajos aéreos autorizadas por las autoridades competentes conforme con lo previsto en la normativa técnica que rige la materia.

(k) Cuando no cuenten con los permisos, autorizaciones y la documentación técnica requerida.

(l) Y cuando el Ejecutivo Nacional por órgano de la Autoridad Aeronáutica de la República así lo determine.

Para operar Aeronaves Pilotadas a Distancia en zonas prohibidas, restringidas y peligrosas declaradas por el Ejecutivo Nacional, los explotadores de las mismas requerirán el debido permiso de operación otorgado por parte de la Autoridad Aeronáutica de la República, previa autorización del Comando de Defensa Aeroespacial Integral (CODAI) y la Guardia de Honor Presidencial (GHP), quedando bajo responsabilidad de este último las coordinaciones necesarias con los demás Órganos de Seguridad del Estado.

Artículo 12. Limitaciones para los Trabajos Aéreos. Las limitaciones para la operación con Aeronaves Pilotadas a Distancia dispuestas para los explotadores de trabajos aéreos certificados según las disposiciones de la normativa técnica que rige los trabajos aéreos, serán además de las establecidas en esta Providencia Administrativa, las contenidas en sus Especificaciones Relativas a las Operaciones, autorizadas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), las cuales pueden ser exigidas por tos cuerpos de seguridad y defensa del Estado a fin de garantizar su cumplimiento.

Artículo 13. Responsabilidad solidaria. Sin perjuicio de las demás sanciones legales aplicables que correspondan de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, el Explotador de Aeronave, será solidariamente responsable de los daños civiles que cause la aeronave tripulada a distancia bajo su titularidad, cuando esta sea operada por cualquier persona distinta al explotador.

CAPÍTULO IV – DISPOSICIONES FINALES

Todo lo no previsto en la presente Providencia Administrativa, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, conforme con lo previsto en la legislación nacional vigente.

Esta Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y publíquese,

M/G. JUAN MANUEL TEXEIRA DÍAZ

Presidente (E) del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 4.255 de fecha 16/07/2020, publicado en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.923 del 16/07/2020

JURISPRUDENCIA

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

- ❖ **El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil debe iniciar, sustanciar y resolver un procedimiento administrativo para cancelar una matrícula de aeronave.** N° 79 del 29-04-2021 (caso: *Valentina Montiel Kolisnichenko v. INAC*)¹

En relación con la denuncia formulada por la actora según la cual la Administración Aeronáutica canceló la matrícula venezolana de la aeronave YV1493 con falta absoluta del procedimiento administrativo, se observa del acto impugnado que el mismo obedeció al fallecimiento de su propietario el ciudadano Giorgio Guerini Franchina, quien en vida fue el cónyuge de la ciudadana Valentina Montiel Kolisnichenko, según lo afirmado por ella en su escrito libelar y que se desprende de la copia certificada del Acta de Matrimonio que corre inserto al folio 11 del expediente judicial.

Ahora bien, la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 39.140 del 17 de marzo de 2009, establece en su artículo 21 los casos en los que procede la cancelación de la matrícula, el cual es del siguiente tenor:

“Artículo 21: Cancelación de la Matrícula

La matrícula venezolana quedará cancelada en los siguientes casos:

1. Cuando la aeronave civil fuere inscrita en otro Estado o sea expedida la matrícula sin el cumplimiento de los requisitos exigidos en el ordenamiento jurídico.
2. Cuando su propietario dejare de reunir los requisitos que el ordenamiento jurídico venezolano establezca.
3. Cuando la aeronave civil sea declarada abandonada o perdida por la Autoridad Aeronáutica.

¹ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/abril/311929-00079-29421-2021-2017-0655.HTML>

4. En caso de decisión judicial.

La cancelación se producirá sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos cumplidos con anterioridad a ella”.

Del citado artículo, se desprenden los supuestos en los cuales la Administración Aeronáutica Civil en ejercicio de su potestad fiscalizadora puede cancelar la matrícula venezolana que le hubiere sido otorgada a una aeronave.

Sin embargo, resulta pertinente destacar que la representación judicial del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en su escrito de contestación de la demanda -ver folios 137 al 147- argumentó que el acto administrativo que canceló la matrícula de la aeronave YV1493 “(...) se realizó completamente apegado al procedimiento (...) en uso de sus facultades legalmente establecidas en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela en fecha 09 de diciembre de 2014, en concordancia con lo previsto en el numeral 2° del artículo 21 de la vigente Ley de Aeronáutica Civil (...)”.

Ello así, esta Sala evidencia que la parte demandada hace alusión a la Providencia Administrativa Nro. PRE-CJU-GDA-481-14 de fecha 1° de diciembre de 2014, emanada del Presidente de la Junta Interventora del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 40.558 del 9 del mismo mes y año, a través de la cual se inició el proceso de revisión, verificación, validación y posterior inserción en los archivos del Registro Aeronáutico Nacional, de los documentos y datos que reposan en los mismos sobre las aeronaves pertenecientes al Parque Aéreo Nacional y presentes en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, por lo que los propietarios o tenedores legítimos de aeronaves debían presentar ante el referido Registro los requisitos señalados en la “(...) Regulación Aeronáutica Venezolana 47 (RAV 47), titulada ‘Registro Aeronáutico Nacional’, en su Capítulo ‘B’, titulado: ‘Matriculación de Aeronaves, Cancelación de Matrículas, Inscripción de Documentos y Asignación de Dirección de Aeronave’, Sección 47.12, titulada ‘Reserva de Matrícula (...)’”, dentro del lapso establecido, esto es, desde la publicación en Gaceta Oficial (9 de diciembre de 2014) hasta el 31 de marzo de 2015. (Ver artículos 1, 2 y 3).

Asimismo, en aquellos casos en que transcurrido el plazo establecido sin que las personas naturales o jurídicas, propietarios o tenedores legítimos de aeronaves hubiesen realizados los trámites exigidos, se le otorgó a la Autoridad Aeronáutica Nacional potestad sancionatoria en los siguientes términos:

“POTESTAD SANCIONATORIA

Artículo 5. En caso que se cumpla el plazo establecido para la revisión, verificación, validación y posterior inserción en los archivos del Registro Aeronáutico Nacional de las matrículas de las aeronaves, sin que el propietario o legítimo detentador de la misma hubiere realizado los trámites correspondientes para la consecución de los fines previstos en los artículos precedentes, la Autoridad Aeronáutica Nacional tendrá la potestad de proceder tanto a la suspensión de las operaciones de la aeronave propiedad o tenencia del administrado incurso en el incumplimiento de las disposiciones aquí establecidas, hasta un máximo de treinta (30) días calendario; así como la cancelación de la matrícula, sin menoscabo de la apertura de los correspondientes procedimientos administrativos establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil”.

La norma antes transcrita establece un régimen sancionatorio en el que la Administración Aeronáutica Nacional en caso de verificar el incumplimiento, puede proceder a la suspensión de las operaciones de la aeronave hasta un máximo de treinta (30) días calendario; así como la cancelación de la matrícula, sin menoscabo de la apertura de los correspondientes procedimientos administrativos establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil.

De lo anterior entiende esta Sala, que efectivamente la Administración Aeronáutica tenía atribuida la potestad de cancelar la matrícula propiedad del ciudadano Giorgio Guerini Franchina, ante su incumplimiento en el proceso de revisión, verificación y validación iniciado de oficio por el Instituto en cuestión, sin embargo se estableció expresamente que tal actuación no podía llevarse a cabo sin previamente iniciar el procedimiento administrativo previsto en la precitada Ley, es decir el señalado en los artículos 118 al 121, que establecen:

“Artículo 118: La Autoridad Aeronáutica, establecerá la responsabilidad administrativa originada por las infracciones

previstas en esta Ley, incluso cuando se causen daños a personas y bienes, a la República, a los Estados o a los Municipios. El inicio, la sustanciación y resolución de las actuaciones administrativas a que diese lugar la aplicación de esta Ley, se ajustarán a las disposiciones en ella establecidas y supletoriamente en la Ley que regule los Procedimientos Administrativos.

Cuando se incurra en falta que produzca daños materiales, la Autoridad Aeronáutica, debe:

1. Verificar si las aeronaves reúnen las condiciones de seguridad exigidas por ella.
2. Levantar el croquis del accidente, hacer una relación de los daños sufridos por las aeronaves o por cualquiera otra propiedad, y formar el expediente administrativo del caso.
3. Ordenar el avalúo de los daños causados, que se hará por un solo perito o un experto designado por la autoridad aeronáutica.

Artículo 119: El acto de imposición de la sanción deberá contener la citación del presunto infractor para que comparezca al tercer día hábil siguiente ante la Autoridad Aeronáutica que la practicó. Si la citación personal no fuere posible, será suficiente que la boleta sea entregada en la dirección que consta en el Registro Aeronáutico Nacional, lo cual se comprobará con el recibo firmado por quien la haya recibido o en su defecto mediante acta levantada por el funcionario que practique la notificación. En este caso, el lapso para la comparecencia comenzará a correr una vez que consten en el expediente respectivo las diligencias practicadas. A la hora y fecha fijada en la boleta de citación, el presunto infractor deberá comparecer a los efectos de presentar su descargo en forma oral o escrita, o admitir la infracción imputada. Cuando en el acto de comparecencia el presunto infractor compruebe el pago de la multa, se dará por concluido el procedimiento administrativo.

Artículo 120: Si en el acto de comparecencia el presunto infractor impugna la sanción impuesta, se abrirá un lapso probatorio de cinco días hábiles para la promoción y evacuación de pruebas.

Artículo 121: Vencido el lapso de pruebas, dentro de los cinco días hábiles siguientes, la Autoridad Aeronáutica dictará su decisión confirmando, modificando o revocando la sanción impuesta”.

...

De las actuaciones anteriormente indicadas y del resto de las actas que conforman el presente expediente, se evidencia que la Administración Aeronáutica procedió a imponer la referida sanción sin dar cumplimiento al procedimiento administrativo establecido en los mencionados artículos 118 y siguientes de la Ley de Aeronáutica Civil.

De esta forma, aprecia la Sala que la Administración Aeronáutica incurrió en el vicio de ausencia de procedimiento, tal y como lo estableció la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, razón por la cual, esta Máxima Instancia considera ajustada a derecho la decisión consultada, en consecuencia, se confirma la sentencia Nro. 2017-00103 dictada el 8 de febrero de 2017, por la precitada Corte, que declaró con lugar la demanda de nulidad interpuesta por la ciudadana Valentina Montiel Kolisnichenko, contra el acto administrativo contenido en el oficio Nro. RAN/101/2015/008 de fecha 27 de enero de 2015 emanado de la Registradora Aeronáutica Nacional del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

**SALA DE CASACIÓN CIVIL
DEL TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA**

- ❖ **No es contrario a derecho el contrato de seguro aeronáutico que prevea como eximente de responsabilidad al factor humano.** N° RC.000104 del 29-04-2021 (caso: *OVERTEC, S.A. v. Seguros La Occidental*)²

De acuerdo a las definiciones de la terminología técnica de la aviación, puede evidenciar la Sala que cuando en el informe expedido por MINFRA en relación al accidente aéreo ocurrido el 12 de julio de 2001, en la aeronave MODELOS M-28 SKYTRUCK, cuando expresa que el mismo se debió al hecho de que al momento del despegue de la misma se uso en excesiva velocidad en actitud de nariz hacia arriba lo que originó una disminución en la velocidad de la aeronave por no ser suficiente el empuje generado por los motores para mantener la velocidad por encima de la velocidad mínima de control necesario durante el ascenso inicial, lo cual condujo a que la misma se inclinara hacia la derecha en una caída rápida, y un violento descenso de la aeronave hasta colisionar con el terreno, lo que demuestra la utilización de una maniobra al momento del despegue, lo que demuestra un claro desconocimiento del Manual de operatividad de la nave, pues de acuerdo al contenido del mismo es claro al establecer que está prohibido el empleo de maniobras en la utilización de la aeronave así como el empleo de altas velocidades siendo que se trataba de un avión pequeño por consiguiente de pequeños motores, lo que en el argot aéreo demuestra que el accidente se debió a un factor humano debido a una toma de decisión errada que iba en contra del citado Manual.

En consecuencia, de acuerdo al contenido de las referidas cláusulas 7 literal C y E, 12 y 15 de la póliza de seguro, supra comentadas, se evidencia que las mismas fueron incumplidas en virtud de que los pilotos al mando de la aeronave el piloto ANTONIO BONILLA ASTUDILLO, (Capitán de la nave) y el piloto Rainer Flores Holehayward (Primer Oficial de la nave), no tenían los papeles en regla para el manejo de

² Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/abril/311953-RC.000104-29421-2021-18-321.HTML>

la aeronave, conforme a lo previsto en la ley, así como el hecho de que el accidente se debió al desconocimiento del manual de operatividad de la aeronave.

En virtud de los razonamientos expuestos, evidencia la Sala que el juez de alzada incurrió en una desviación ideológica del contrato de póliza de seguro suscrito por las partes en juicio, por lo que infringió los artículos 548 del Código de Comercio y 1.159 y 1.264 del Código Civil, y así se decide.

- ❖ **Las causas aeronáuticas deben ser conocidas por los tribunales de la jurisdicción marítima hasta tanto se creen los de la jurisdicción aeronáutica.** N° AVOC.000126 del 14-05-2021 (caso: *Carlos Alberto Montilla Coronado v. Alianza Glancelot C.A.*)³

Ahora bien, los alegatos expuestos por los solicitantes del avocamiento se dirigen a la existencia de una situación de manifiesta injusticia y de evidente vulneración del orden público procesal en el presente asunto por parte del juzgado de cognición por haber conocido de un asunto que no le pertenece por no resultar competente por la materia y por territorio, ya que es importante destacar que en el presente asunto se encuentra involucrada una empresa cuyo actividad es de aerolínea comercial que se considera como de utilidad pública, lo que implica la exclusividad de conocimiento por la materia a cargo de los Tribunales de Primera Instancia Marítimos, mientras no se hayan creado los tribunales con competencia aeronáutica.

...

Así pues, de acuerdo a lo anterior transcrito se tiene que el artículo 157 y la Disposición Transitoria Segunda de la Ley Aeronáutica Civil, las causas que relacionadas a la materia aeronáutica la conocerán transitoriamente los tribunales de la jurisdicción "marítima" hasta tanto se encuentren establecidos los tribunales superiores y de primera instancia correspondientes a la jurisdicción aeronáutica.

...

³ Disponible en <http://historico.tsi.gob.ve/decisiones/scc/mayo/312064-AVOC.000126-14521-2021-20-190.HTML>

En tal sentido, del estudio de las actas procesales se hace indiscutible la grave violación al derecho de la defensa, del debido proceso y del orden público procesal ocasionado a la sociedad mercantil Alianza Glancelot C.A., y al ciudadano Marvin Alberto Linares Montesino, al conocer del presente juicio, en violación de lo establecido en el artículo 157 y la Disposición Transitoria Segunda de la Ley Aeronáutica Civil y de las diversas jurisprudencias emanadas de esta Sala de Casación Civil, en las que ha asentado que las causas afines a la materia aeronáutica las conocerán transitoriamente los tribunales de la jurisdicción marítima hasta tanto se encuentren establecidos los tribunales superiores y de primera instancia correspondientes a la jurisdicción aeronáutica.

- ❖ **En las causas aeronáuticas que sean de interés de la Nación debe intervenir el Procurador General de la República.** N° RH.000155 del 28-05-2021 (caso: *Inversiones Mil Quince, C.A. v. Halcón Partes, C.A.*)⁴

En el presente caso de la lectura del libelo de la demanda se observa, que la misma se contrae a la “desocupación de un inmueble sujeto a la actividad comercial”, del área donde se encuentra un hangar destinado al servicio aeronáutico, ubicado en el Aeropuerto Metropolitano, en la población de Ocumare del Tuy, del Municipio Lander del estado Bolívariano de Miranda.

...

Ahora bien, observa esta Sala, que en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.455, Extraordinario, de fecha 7 de mayo de 2019, se decretó la reversión inmediata al Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio del Poder Popular para el Transporte, de la infraestructura aeronáutica y demás instalaciones y servicios que conforman el Aeropuerto Internacional “Oscar Machado Zuloaga”, conocido también como Aeropuerto Metropolitano, en el cual se encuentra ubicado el inmueble objeto de litigio, razón por la que, al haber un interés directo patrimonial de la República Bolivariana de Venezuela sobre dichos inmuebles, deben cumplirse las formalidades establecidas en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica

⁴ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/mayo/312202-RH.000155-28521-2021-20-200.HTML>

de la Procuraduría General de la República, cuando se instauren demandas que afecten directa o indirectamente los derechos, bienes o intereses patrimoniales de la República.

En el presente caso, el tribunal de alzada no hizo referencia a tal obligación normativa, aún y cuando era su deber observar el contenido del ya citado decreto inserto en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.455, Extraordinario, de fecha 7 de mayo de 2019, y permitir que la República se hiciese parte en el presente asunto, razón por la cual se constata la infracción de los artículos 108, 109 y 110 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, lo que impone una causal de reposición de la causa por tratarse de normas de orden público, como ha sido establecido por esta Sala, entre otras, en sentencia N° 604, de fecha 15 de octubre de 2015, expediente N° 2014-749, caso: Banco Metropolitano (FOGADE), contra Comercial Carubex, C.A. y otros., y recientemente en fallo N° RH-486, de fecha 20 de noviembre de 2019, expediente N° 2019-484, en el recurso de hecho propuesto en el proceso seguido por Manuel Vera Rodríguez y otros, contra Comunidad de Propietarios del Aeropuerto Metropolitano.

- ❖ **La aeronáutica civil es un servicio público esencial y debe notificarse a la Procuraduría General de la República sobre cualquier pretensión procesal que pueda afectar su continuidad.** N° RC.000156 del 28-05-2021 (caso: Giancarlo Cruz Vilella, C.A. v. Transcarga Intl Airways C.A.)⁵

Ahora bien, en el presente caso esta Sala ha evidenciado de los autos y de la lectura del fallo recurrido, una infracción de orden público en su formación, por cuanto el tribunal de alzada no ordenó debidamente la notificación al Procurador General de la República, no cumpliendo con dicha obligación normativa la alzada, como consecuencia del respeto a la no interrupción o paralización de un servicio público esencial como lo es la actividad aeronáutica, conforme a lo estatuido en el artículo 4 de la Ley de Aeronáutica Civil, que establece: “Se declara de utilidad pública la aeronáutica civil y debe ser gestionada eficientemente, de acuerdo con lo previsto en la Constitución de la

⁵ Disponible en <http://historico.tsi.gob.ve/decisiones/scc/mayo/312203-RC.000156-28521-2021-20-244.HTML>

República Bolivariana de Venezuela y las leyes de la República”, el cual es de obligatorio cumplimiento que la República sea notificada en el presente asunto.

...

En efecto, tal es la importancia de estas actividades públicas esenciales para el legislador, que ante los peligros que afecten su sana continuidad, con ocasión a decisiones judiciales, debe notificarse a la Procuraduría General de la República para que esta peticione – de ser el caso- lo necesario para que la ejecución del fallo de que se trate no signifique la paralización de la actividad. Criterio este que la Sala ratifica respecto al resto de prestaciones de servicios de interés general cuando sean considerados esenciales (educación, transporte, expendio de medicinas, aeronáutica, telecomunicaciones abiertas, alimentación masiva, expendio de combustible, servicios públicos domiciliarios, entre otros).

...

En el presente caso de la lectura del libelo de la demanda se observa, que la misma se contrae a “la resolución del contrato de arrendamiento de un inmueble” del área constituida por una oficina distinguida con el número 05-13, ubicada en el piso 5, del Edificio Centro Empresarial Torre Humboldt, de la Urbanización Parque Humboldt, Prados del Este, Avenida Río Caura, Municipio Baruta del estado Miranda, donde presta el servicio público esencial aeronáutico el demandado en virtud de su actividad comercial, en el Aeropuerto Internacional Arturo Michelena, ubicado en la ciudad de Valencia, estado Carabobo.

Ahora bien, en razón de lo anteriormente expuesto por existir la prestación de un servicio público esencial que afecta directamente los derechos, bienes e intereses patrimoniales de la República Bolivariana de Venezuela sobre el susodicho servicio público aeronáutico, deben cumplirse las formalidades establecidas en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, cuando se instauren demandas que afecten directa o indirectamente los derechos, bienes o intereses patrimoniales de la República.