

Boletín de Derecho Aeronáutico



Año 7

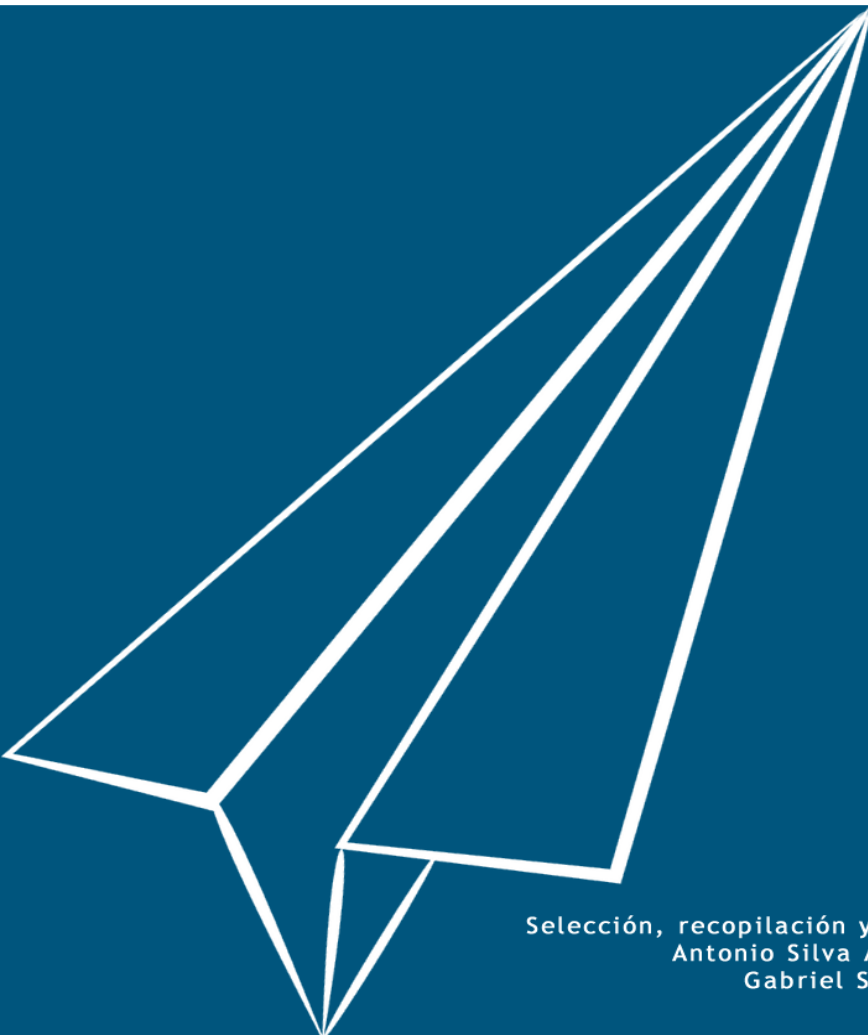
N° 28



Octubre-Diciembre 2022



Normativa y jurisprudencia venezolana



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



Centro para la Integración y el Derecho Público

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO



Caracas, 2023

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO
Año 7 N° 28
(octubre-diciembre 2022)

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

2023, 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	8
----------------------------------	----------

NORMATIVA

Asamblea Nacional

Ley Aprobatoria del “Acuerdo de Servicios Aéreos entre San Vicente y Las Granadinas y la República Bolivariana de Venezuela”	11
--	-----------

JURISPRUDENCIA

Sala Político-Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia

La Sala de Conciliación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil es un medio alternativo de justicia / Los accidentes aéreos son regulados por el Derecho Aeronáutico / Las causas referidas a accidentes aéreos son materia de orden público y no son objeto de conciliación. N° 840 del 08-12-2022 (caso: Andrés Bermúdez v. Aerotransporte La Montaña, C.A.).....	34
---	-----------

Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia

La Sala reitera el criterio según el cual la actividad aeronáutica está sujeta a una jurisdicción especial. N° 415 del 05-10-2022 (caso: Juan Yoris v. Ronald Añez).....	39
--	-----------

La Sala de Casación Civil es competente para conocer causas de contenido aeronáutico. N° 555 del 01-11-2022 (caso: John Vaimberg y otro v. Raúl García).....	41
--	-----------

La actividad aeronáutica es un servicio esencial por lo que los fallos judiciales que puedan afectar su continuidad deben ser notificados a la Procuraduría General de la República. N° 576 del 03-11-2022 (caso: Inversiones Footwear 1010, C.A. y otro v. Seguros La Previsora).....	41
--	-----------

El seguro aeronáutico no es un contrato de adhesión. N° 779 del 13-12-2022 (caso: Marcos Mundarain v. Seguros Universitas C.A.).....	41
--	-----------

Juzgados Superiores con Competencia Aeronáutica

Los tribunales marítimos tienen competencia sobre las aeronaves que enarboleden el pabellón nacional. Juzgado Superior Primero en lo Civil, Mercantil, Tránsito y Marítimo de la Circunscripción Judicial del Estado Zulia – N° 116 del 19-12-2022 (caso: Hamburg Sud Venezuela, C.A. v. Comercializaciones Portofino, C.A.).....[43](#)

Juzgados de Primera Instancia con Competencia Aeronáutica

El derecho al libre tránsito comprende la facultad de desplazarse libremente por vía aérea. Tribunal Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Marítimo y Aeronáutico del Segundo Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Bolívar – S/N del 16-12-2022 (caso: José Córdoba v. Domingo Castro).....[44](#)

NOTA DE LOS AUTORES

La reseña de actos publicados en Gaceta Oficial, contenida en la sección Normativa, se realiza a efectos de memoria histórica dada la realidad política que vive el país desde el 11 de enero de 2019, según se precisó en el N° 13 de este Boletín.

Asimismo, 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



- ❖ **Ley Aprobatoria del “Acuerdo de Servicios Aéreos entre San Vicente y Las Granadinas y la República Bolivariana de Venezuela.** *Gaceta Oficial N° 6.721 Extraordinario del 16-11-2022*

LEY APROBATORIA DEL “ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA”, suscrito el 26 de abril de 2022, en la ciudad de Caracas, República Bolivariana de Venezuela.

ARTÍCULO ÚNICO: Se aprueba en todas sus partes y para que surta efectos internacionales en cuanto a la República Bolivariana de Venezuela se refiere, el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre San Vicente y las Granadinas y la República Bolivariana de Venezuela”.

ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS Y LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

PREÁMBULO

San Vicente y las Granadinas y la República Bolivariana de Venezuela, en lo sucesivo denominadas “las Partes”,

SIENDO Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944,

DESEANDO fomentar entre ambas naciones el desarrollo de servicios aéreos y promover en la mayor medida posible la cooperación internacional en ese campo,

DESEANDO aplicar a estos servicios los principios y disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y del Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

DESEOSOS de garantizar el más alto grado de seguridad en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su profunda preocupación por actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que ponen en peligro la seguridad de las personas o las propiedades, afectan negativamente a la operación de los servicios aéreos y socavan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil.

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO I **DEFINICIONES**

- 1) Para fines del presente Acuerdo, los términos abajo expuestos tienen la siguiente significación a menos que se disponga de otro modo:
 - a. **“Autoridades Aeronáuticas”** significa en el caso del San Vicente y Las Granadinas el Ministro responsable para Aviación Civil y la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA) y en caso de la República Bolivariana de Venezuela el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) o en ambos casos, cualquier otra persona o agencia autorizada para autorizar las funciones ejercidas actualmente por dichas autoridades;
 - b. **“Servicios Convenidos”** son los servicios aéreos internacionales, que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden ser establecidos en las rutas especificadas en el Anexo de este Acuerdo, para el transporte de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación;
 - c. **“Acuerdo”** el presente Acuerdo y sus Anexos que son Parte integral del mismo y cualquier enmienda propuesta a este Acuerdo; de conformidad con el procedimiento indicado en el Artículo 21 (Modificaciones o Enmiendas);
 - d. **“Servicio Aéreo”, “Servicio Aéreo Internacional”, “Línea Aérea”** y **“Escala para fines no comerciales”** tendrán en el presente Acuerdo, los significados especificados en el Artículo 96 del Convenio.
 - e. **“Transporte Aéreo”** significa el transporte público por avión de pasajero, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o alquiler;
 - f. **“Convenio”** significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier anexo adoptado de conformidad con el Artículo (90) de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio conforme a los Artículos (90) y

(94) en la medida en que ambas Partes Contratantes hayan adoptado estos Anexos y enmiendas;

- g. **“Líneas Aéreas Designadas”** una o varias líneas aéreas que hayan sido designadas y autorizadas por cada una de las Partes, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas de conformidad con lo previsto en el Artículo 4 (Designación y Autorización de Líneas Aéreas) del presente Acuerdo;
- h. **“Horario de ruta”** significa el Programa de ruta adjunto al presente Acuerdo o su modificación de acuerdo con las disposiciones del Artículo (18) del presente Acuerdo;
- i. **“Tarifa”** significa los precios a ser pagado por el transporte de pasajeros, carga y correo, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los pagos y condiciones correspondientes a las agencias y otros servicios complementarios, pero excluyendo estas condiciones en el caso del transporte de correos;
- j. **“Territorio”** comprende el territorio continental, territorio insular, las áreas marinas y submarinas y el espacio aéreo que las cubre, en las que cada Parte ejerce soberanía y jurisdicción de acuerdo con su legislación nacional y la legislación internacional.
- k. **“Cargos al Usuario”** son los cargos que se impone a las líneas aéreas por proporcionarle los bienes, instalaciones y servicios de aeropuertos, dispositivos de navegación aérea o de seguridad aérea.
- l. **“OACI”** significa la Organización de Aviación Civil Internacional.
- m. **“Ruta(s) Especificada(s)”** significa la(s) rutas especificadas en el Anexo uno (1) de este acuerdo.
- n. **“Anexo”** significa el acuerdo de rutas que se anexa al presente Acuerdo y cualquier cláusula o nota que sea incluida en dicho Anexo, así como cualquier modificación efectuada al mismo en aplicación de lo previsto en el Artículo 21 (Modificaciones o Enmiendas) del Acuerdo.

- o. **“Capacidad”** en relación con una aeronave, se refiere a la carga útil de esa aeronave disponible en una ruta o tramo de una ruta, en relación a los servicios acordados, se refiere a las cantidades de servicios con arreglo al presente acuerdo, la(s) cual(es) se mide (n) en base al número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (dos ciudades, o de país a país) o en una ruta en un período determinado, ya sea diariamente, semanalmente, estacionalmente o anualmente.

ARTÍCULO 2

APLICABILIDAD DEL CONVENIO

Las disposiciones en la implementación del presente Acuerdo, las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio, en la medida en que estas sean aplicables a los Servicios Aéreos Internacionales y vinculantes para las Partes.

ARTÍCULO 3

CONCESIÓN DE DERECHOS

- 1) Cada Parte otorga a la otra Parte los derechos especificados en el presente Acuerdo con el fin de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
- 2) Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, la línea aérea o líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán de los siguientes derechos:
 - a. El derecho a volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte;
 - b. Realizar escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;
 - c. Efectuar escalas en el territorio de la otra Parte para embarcar y desembarcar pasajeros, equipajes, carga y correo, por separado o en combinación en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas.
 - d. Embarcar y desembarcar en los territorios de terceros países, en puntos en las rutas especificadas, pasajeros, equipajes, carga y correo, separadamente o en combinación, procedentes de o con destino a los puntos de la otra Parte.
 - e. Los derechos especificados en el presente Acuerdo.

- f. Las líneas aéreas de cada Parte, distintas a las designadas en el Artículo (4) del presente Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 2 (a) y 2 (b) de este Artículo.
 - g. Nada en este Artículo se considerará que confiere a la aerolínea designada de una Parte el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, carga y correo a cambio de una remuneración y destinados a otro punto en el territorio de la otra Parte.
- 3) Las Partes extenderán consideraciones favorables a las solicitudes de las líneas aéreas designadas y otras líneas aéreas de las Partes para operar vuelos no regulares de pasajeros y carga entre ambos países, tomando en cuenta la legislación nacional de cada Parte, y bajo la consideración de que estos no afecten los vuelos regulares ni constituyan una competencia desleal a los mismos.

ARTÍCULO 4 **DESIGNACIÓN Y AUTORIZACIÓN**

- 1) Cada Parte tendrá el derecho de designar, mediante nota escrita de la Autoridad Aeronáutica a la otra Parte, una o más líneas aéreas para operar los Servicios Aéreos Convenidos y para retirar o modificar la designación de cualquier línea aérea o sustituir otra línea aérea por una previamente designada. Las designaciones y cualquier modificación de las mismas deberán hacerse por escrito ante la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, a través de los canales diplomáticos.
- 2) Al recibir la designación, la otra parte, previa solicitud de la línea aérea designada, concederá sin demora la debida autorización para operar, sujetas a las disposiciones del numeral 3 de este Artículo, siempre que:
- a. La línea aérea tenga su sede principal de negocios y residencia permanente en el territorio de la Parte que designa dicha línea aérea y la propiedad sustancial y el control efectivo de la línea aérea designada corresponda a la Parte que designa o a sus nacionales.
 - b. La Parte que designa a la línea aérea mantenga un control reglamentario efectivo de la línea aérea, y esa línea aérea

posea un Certificado de Operador Aéreo (AOC) válido emitido por dicha Parte;

- c. La Parte que designa a la línea aérea cumpla con las disposiciones establecidas en Artículo 15 (Seguridad Operacional) y Artículo 16 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo;
 - d. La línea aérea designada esté calificada para cumplir otras condiciones prescritas por las leyes y reglamentaciones normalmente aplicadas a la operación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.
- 3) Al recibir la autorización de operación prevista en el párrafo 2 del presente Artículo, la línea aérea designada puede en cualquier momento comenzar a operar los servicios acordados para los que haya sido designada, siempre que la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5 **NEGATIVA, REVOCACIÓN, LIMITACIÓN O SUSPENSIÓN DE** **AUTORIZACIONES**

- 1) Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte tendrán derecho a revocar o limitar las autorizaciones a que se refiere el Artículo 4 (Designación y Autorización) de este Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por la otra Parte, y a revocar, suspender o imponer condiciones a dichas autorizaciones, temporal o permanente cuando:
 - a. La línea aérea no tenga su domicilio principal o su residencia permanente en el territorio de la Parte que designa a dicha línea aérea; o
 - b. La Parte que designa a la línea aérea no mantenga un control reglamentario efectivo de la línea aérea, y esa línea aérea no posea un Certificado de Operador Aéreo (AOC) válido emitido por dicha Parte; o
 - c. La Parte que designa a la línea aérea no cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo 15 (Seguridad Operacional) y el Artículo 16 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo; o

- d. La línea aérea designada que no esté calificada para cumplir otras condiciones prescritas por las leyes y reglamentaciones normalmente aplicadas a la operación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación;
- 2) A menos que acción inmediata sea esencial para prevenir la infracción de las leyes y reglamentos mencionados anteriormente o salvo que la seguridad requiera una acción de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 15 (Seguridad Operacional) o 16 (Seguridad de la Aviación) de los derechos enumerados en el párrafo (1) de este artículo, se ejercerá únicamente después de consultas entre las Autoridades Aeronáuticas de conformidad con el Artículo 19 (Consultas) de este Acuerdo.
- 3) Cada Parte tendrá derecho a negar las autorizaciones operacionales referidas en el numeral 2 del Artículo 4 (Designaciones y Autorizaciones), o de imponer dichas condiciones que puedan considerarse necesarias para el ejercicio por una línea aérea designada de los derechos especificadas en el Artículo 3 (Concesión de Derechos) del presente Acuerdo, en cualquier caso cuando la Parte no esté satisfecha de que:
- a. La propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea pertenezca a la Parte que designa la línea aérea o a sus nacionales.
- b. La Parte que designa la línea aérea mantiene y administra los estándares establecidos en el Artículo 15 (Seguridad Operacional) y Artículo 16 (Seguridad de la Aviación) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 6

DERECHOS DE USUARIO

- 1) Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se impongan las líneas aéreas designadas los derechos de usuario de la otra Parte más altos que los impuestos a sus propias líneas que operan servicios internacionales similares.
- 2) Las tasas y otros cargos por el uso de los aeropuertos y sus instalaciones, servicios técnicos y demás, así como cualquier cargo por la utilización de servicios a la navegación aérea, comunicaciones y servicios serán cobrados según los niveles

establecidos por cada Parte en el territorio de su Estado, en concordancia con el convenio.

ARTÍCULO 7 **TRATAMIENTO ADUANERO**

Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas, por una Parte, así como sus equipos regulares, piezas de repuestos, provisiones de a bordo que permanezcan en la aeronave serán admitidas temporalmente bajo potestad aduanera, libres de los impuestos aduaneros, al entrar al territorio del Estado de la otra Parte. Tales equipos, piezas de repuestos, lubricantes, combustibles y provisiones deben permanecer a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación. El ingreso temporal de estas aeronaves no implica la tramitación de ninguna autorización, ni declaración ante la aduana respectiva, pero si se dará cumplimiento a las otras formalidades establecidas en la legislación aduanera.

Los suministros y provisiones destinados al uso y consumo de los pasajeros y tripulantes, equipos y piezas de repuestos, material de reparación y accesorio para las aeronaves que efectúen el transporte internacional de carga o pasajeros, el material necesario para las operaciones en tierra, incluyendo boletaría y billetes, ingresaran al territorio de los Estados Partes bajo el régimen aduanero de provisiones de a bordo, no sujetos a impuestos aduaneros, pero sujetos a las formalidades establecidas por la legislación aduanera y a la potestad aduanera.

ARTÍCULO 8 **TRÁNSITO DIRECTO**

Los pasajeros, su equipaje, la carga y el correo que se encuentren en tránsito por el territorio de una Parte, siempre que no abandone las áreas del aeropuerto destinadas para tal fin, quedará sujeto al control simplificado por parte de las autoridades competentes, a excepción de las medidas necesarias aplicables para garantizar la seguridad contra actos de interferencia ilícita, el contrabando, el tráfico de sustancias psicotrópicas y estupefacientes o cualquier otro acto tipificado como ilegal por la legislación correspondiente. El equipaje, la carga y el correo que permanezca en la misma condición quedaran exentos del pago de impuestos, tasas y cargos similares, distintos a los que correspondan por los servicios aeroportuarios relacionados con el

manejo de los mismos a su llegada al aeropuerto correspondientes de acuerdo con la normativa aplicable.

ARTÍCULO 9

REPRESENTACIÓN TÉCNICA Y COMERCIAL

- 1) La línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte tendrá derecho a mantener su propia representación en el territorio de la otra Parte.
- 2) La línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte podrán, de conformidad con leyes y reglamentaciones de la otra Parte relativas a la entrada, residencia y empleo, ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte las ventas gerenciales, técnicas y operacionales y otro personal especializado requerido para la provisión de servicios aéreos.
- 3) Sujeto a la exclusión en el párrafo (4) de este Acuerdo, la línea aérea o líneas aéreas designada (s) de cada Parte tendrá (n) derecho a utilizar los servicios y el personal de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio de la otra Parte.
- 4) En caso de nominación de un agente general o un agente de ventas general, este agente se designará de conformidad con las leyes y reglamentaciones aplicables de cada Parte.
- 5) De conformidad con las leyes y reglamentaciones nacionales aplicables en cada Parte, cada línea aérea designada tendrá derecho a realizar la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente o a través de sus agentes y cualquier persona podrá para comprar la venta de dicho servicio de transporte.

ARTÍCULO 10

APLICABILIDAD DE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

- 1) Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la entrada, y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en vuelos internacionales o relativos a la explotación y a la navegación de dichas aeronaves, dentro de los límites del mismo territorio, serán aplicadas a las aeronaves de la (s) línea (s) aérea (s) designada (s) por la otra Parte, tal como son aplicados a sus propias aeronaves, y deberán

ser cumplidos a la entrada, salida y en cuanto permanecieren en el territorio de la primera Parte.

- 2) Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la entrada, o salida de pasajeros, equipaje y carga a bordo de las aeronaves (tales como reglamentos referentes a la entrada, salida, emigración, pasaporte, aduana controles sanitarios y otros) deberán ser aplicados a los pasajeros, equipaje tripulaciones, carga y correo transportados por las aeronaves de la (s) línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquiera de las Partes, dentro del territorio de la otra Parte.

Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo, son las mismas que las que se aplican a las aeronaves nacionales que explotan los servicios aéreos internacionales similares, así como a los pasajeros, a los equipajes, a las tripulaciones, a la carga y al correo transportado por estas aeronaves.

ARTÍCULO 11

DISPOSICIONES DE CAPACIDAD

- 1) En la operación de los servicios acordados, la capacidad total a ser ofrecida y la frecuencia de los servicios a ser operados por la (s) línea (s) aérea (s) designada (s) de cada Parte serán en principio, determinados mutuamente por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes antes del inicio del servicio y posteriormente, en función de tráfico previsto.
- 2) Los servicios convenidos que deberán ofrecer las líneas aéreas designadas de las Partes tendrán, como objetivo primordial, la provisión sobre bases razonables de una capacidad, según coeficientes de ocupación, para satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de las dos Partes.
- 3) Cada Parte concederá justa e igual oportunidad a las líneas aéreas designadas de cada Parte para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios, en base al principio de reciprocidad leal y efectivo.
- 4) Cada Parte minimizará los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que deberán cumplir las líneas aéreas designadas de la otra Parte y asegurará que tales requisitos y procedimientos se aplicarán sobre bases no discriminatorias.

- 5) Las líneas aéreas designadas de cada Parte deberán sustentar, ante sus Autoridades Aeronáuticas, con estadísticas el mantenimiento de sus frecuencias. Las Autoridades Aeronáuticas, de común acuerdo podrán, basadas en el análisis de los datos estadísticos, revisar el número de frecuencias, si se considera que su establecimiento o mantenimiento atenta contra el principio de reciprocidad que guía este Acuerdo.

ARTÍCULO 12

APROBACIÓN DE ITINERARIOS

- 1) Las líneas aéreas designadas presentarán para su aprobación, por parte de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, previo al inicio de sus operaciones, los itinerarios para los servicios convenidos, especificando la frecuencia, tipo de aeronave y el periodo o validez. Esta remisión se hará con no menos de treinta (30) días antes del inicio de la operación. El mismo procedimiento se aplicará para cualquier modificación de dichos programas. En casos especiales, el mencionado periodo podrá ser reducido por las Autoridades Aeronáuticas.
- 2) La Autoridad Aeronáutica que recibe los itinerarios de los lapsos establecidos normalmente aprobará o surgirán modificaciones a los mismos. En cualquier caso, las líneas aéreas designadas no podrán comenzar a prestar sus servicios antes que la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte apruebe itinerarios. Esta disposición se aplicará igualmente a cambios posteriores.
- 3) Para los vuelos no regulares que las líneas aéreas designadas de una Parte deseen operar fuera de los itinerarios aprobados, dichas líneas aéreas deberán obtener autorización previa de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, la cual considerará dicha solicitud, la cual se consignará por lo menos cinco (5) días laborales antes de explotar los vuelos.

ARTÍCULO 13

INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICAS

La Autoridad Aeronáutica de cualquiera de las Partes deberá proporcionar a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte que lo solicite, los datos periódicos u otros datos estadísticos que sean razonablemente necesarios.

ARTÍCULO 14

ESTABLECIMIENTO DE TARIFAS

- 1) Las tarifas por el transporte aéreo de pasajeros, carga y correo serán establecidas de conformidad con la ley nacional del país de la Parte en que se originen tales, pasajeros, o carga y correo. La evidencia del cumplimiento de esta disposición será el billete de pasaje o la carta de porte aéreo que autorice el transporte de carga.
- 2) Las tarifas que se cobren o que se propongan cobrar las líneas aéreas designadas por las Partes se someten a la normativa jurídica de cada Parte, pudiendo así cada una adoptar las medidas apropiadas, de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas por partes de las líneas aéreas
- 3) Cada línea aérea designada tendrá libertad para determinar los precios que se aplicarán, los cuales deberán ser la moneda de dicho país, criptomonedas o en monedas de libre convertibilidad de otro país, sujeto a las leyes y reglamentos de los países de cada Parte. No se permitirá un precio si cualquiera de las Autoridades Aeronáuticas lo desapruueban. Las presentes disposiciones no eximen a la línea aérea de ambas Partes de los impuestos, tasas y contribuciones que estén sujetas.

ARTÍCULO 15

SEGURIDAD OPERACIONAL

- 1) Cada Parte podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre normas y de seguridad en cualquier área relacionada con tripulación de vuelo, la aeronave o su operación adoptada por la otra Parte. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los (30) días posteriores a esa solicitud.
- 2) Si después de realizadas tales Consultas una de las Partes considera que la otra no mantiene ni administra eficazmente, los aspectos mencionados en numeral 1 de este artículo, normas de seguridad operacional que, cuando menos, sean iguales a los estándares mínimos correspondientes en aplicaciones del Convenio, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas de seguridad y esa otra Parte deberá tomar las acciones

correctivas correspondientes. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo razonable de treinta (30) días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo.

- 3) No obstante las obligaciones mencionadas en los Artículos (16) y (33) del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas de una Parte en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de un examen denominado "inspección de Aeronave", siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección a bordo y en la parte externa de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte, a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo.
- 4) Si cualquier inspección en rampa o serie de inspecciones en pista da lugar a:
 - a. La grave preocupación de que una aeronave o el funcionamiento de una aeronave no cumpla con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o
 - b. Graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio; la Parte que realiza la inspección podrá a efectos del Artículo 33 del Convenio, llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.
- 5) La Parte que realiza la inspección podrá, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, ser libre de concluir que los requisitos según los cuales el certificado o licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave se han emitido o dado validez, o que los requisitos bajo los cuales opera esa

aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio.

- 6) En caso de que el representante de esa línea aérea niegue el acceso para realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por la línea aérea o las líneas aéreas de una Parte de conformidad con el párrafo (3) del presente Artículo, la otra Parte podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo (4) de este Artículo y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en ese párrafo.
- 7) Cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una línea aérea de la otra Parte inmediatamente en el caso de que la primera Parte inmediatamente en el caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para la inspección en rampa, consulta o de otra manera, que la acción inmediata es esencial para la seguridad de una operación de línea aérea.
- 8) Cualquier acción de una Parte de conformidad con los párrafos (2) o (6) de este Artículo anterior se suspenderá una vez deje de existir la base para la adopción de esa medida.
- 9) Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o válidas por una Parte y que aún estén vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte para los servicios de operación previstos en el presente Acuerdo, siempre que los requisitos en virtud de los cuales dichos certificados o licencias se expidieron o se hicieron valer son iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen o pueden establecerse de conformidad con el Convenio. Cada Parte se reserva el derecho, sin embargo, de negarse a reconocer, a los efectos de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados a sus propios operadores o que la otra Parte o cualquier otro Estado les haya otorgado.
- 10) Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo (8) de este Artículo anterior, emitidos por la Autoridad Aeronáutica de una Parte a cualquier persona o línea aérea o líneas aéreas designadas o con respecto a una aeronave que opera el acuerdo servicios en las rutas

especificadas permitirían una diferencia con respecto a las normas establecidas en el Convenio, y cuya diferencia se haya presentado a la Organización de Aviación Civil Internacional, la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte podrá solicitar consultas de conformidad con el Artículo (19) del presente Acuerdo con las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte con el fin de asegurarse de que la práctica en cuestión es aceptable para ellos. La falta de llegar a un acuerdo satisfactorio constituirá un motivo para la aplicación del Artículo (5) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 16

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

- 1) Las Partes reafirman, de conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, que sus obligaciones mutuas para proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forman parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963, el Convenio para la Represión de la Confiscación ilícita de Aeronaves, firmado en la Haya el 16 de Diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971, y cualquier otra convención relativa a la seguridad de la aviación, siempre y cuando sean aplicadas por ambas partes.
- 2) Las Partes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria entre ellas para prevenir actos de interferencia ilícita de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
- 3) Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación y, en la medida en que las apliquen, las prácticas recomendadas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como anexos al Convenio; y exigirá que los operadores de las aeronaves de su registro, los operadores que tengan su domicilio principal o

su residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación. Cada Parte notificará a la otra Parte cualquier diferencia entre sus reglamentaciones y prácticas nacionales y las normas de seguridad de la aviación establecidas por el Convenio. Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas con la otra Parte en cualquier momento para discutir tales diferencias.

- 4) Cada Parte garantizará que se tomen medidas efectivas dentro de su territorio para proteger a las aeronaves, la inspección de pasajeros y sus artículos de mano, y realizar controles apropiados de la tripulación, carga (incluido el equipaje de bodega) y las tiendas de aeronaves antes y durante embarque o la carga y que esas medidas ajusten para cumplir en proporción al nivel de amenaza. Cada Parte acuerda que se le puede exigir a su línea aérea o líneas aéreas designadas que observen las disposiciones de seguridad de la aviación mencionadas en el párrafo 3 requeridas por la otra Parte para entrar, salir o permanecer dentro del territorio de esa otra Parte. Cada Parte también actuará favorablemente ante cualquier solicitud de la otra Parte para medidas especiales de seguridad razonables para hacer frente a una amenaza particular.
- 5) Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se ayudarán entre sí facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar tan rápido como sea posible en proporción con el riesgo mínimo para la vida tal incidente o amenaza.
- 6) Cada Parte tomará las medidas que considere factibles para garantizar que una aeronave sujeta a un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que haya aterrizado en su territorio sea detenida en tierra, a menos que se requiera su salida, por el deber primordial de proteger la vida humana, siempre que sea posible, tales medidas se tomarán sobre la base de consultas mutuas.

- 7) Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá solicitar consultas inmediatas. Dichas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días posterior a la recepción de tal solicitud de cualquiera de las Partes. Sino se llega a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días desde el inicio de las consultas, o cualquier otro período acordado entre las Partes, se constituirán motivos para limitar, revocar, suspender, o imponer condiciones a las autorizaciones de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando lo justifique una emergencia, o para evitar un mayor incumplimiento de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte podrá tomar medidas provisionales en cualquier momento. Cualquier acción tomada de acuerdo con este párrafo se suspenderá una vez que la otra Parte cumpla con las disposiciones de seguridad de este Artículo.

ARTÍCULO 17

ARREGLOS COOPERATIVOS DE COMERCIALIZACIÓN

- 1) Las líneas aéreas designadas de cada Parte que posean las autorizaciones requeridas para operar los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas, o en cualquiera de las secciones de dichas rutas por la vía de diferentes arreglos de cooperación, como códigos compartidos, espacios bloqueados u otra forma de cooperación, deberán contar previamente con la autorización de la Autoridad Aeronáutica competente, con sujeción a lo dispuesto en la Legislación de cada Parte.
- 2) Las líneas aéreas en arreglos de código compartido acordarán las pautas respecto a las responsabilidades contractuales, así como en materia de seguridad de la aviación, seguridad operacional y facilitación. Una copia del acuerdo logrado será entregada a la Autoridad Aeronáutica de cada Parte, para su aprobación, antes de la provisión de los servicios de código compartido.
- 3) Las Autoridades Aeronáuticas aceptarán tales arreglos siempre que las líneas aéreas que efectúen el transporte en parte o en toda la ruta de los servicios de código compartido posean los derechos de tráfico subyacentes o su autorización.

- 4) Las líneas aéreas en tales arreglos deberán asegurarse, respecto al servicio de transporte aéreo vendido, que quede claro para el usuario desde el punto de venta, que se trata de un servicio de código, compartido y cuál será la línea aérea que operara cada sección de ruta y con cual o cuales líneas aéreas entra en una relación contractual.

ARTÍCULO 18

PASAJEROS INADMITIDOS Y PERSONAS DEPORTADAS.

- 1) Las Partes convienen establecer controles fronterizos eficaces.
- 2) A este respecto cada Parte conviene en aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9, Facilitación, que hayan sido aceptadas por ambas partes, relativo a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas, a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración irregular.

ARTÍCULO 19

CONSULTAS

- 1) Se celebran consultas según sea necesario entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes a fin de lograr una cooperación y un acuerdo más estrechos en todos los asuntos relacionados con la aplicación del presente Acuerdo.
- 2) Cada Parte podrá, en cualquier momento, a través de canales diplomáticos, solicitar consultas con la otra Parte a los fines de modificar el presente Acuerdo o el cuadro de Rutas. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud. Cualquier enmienda al presente Acuerdo acordaba como resultado de tales consultas será aprobada por cada Parte de conformidad con sus procedimientos constitucionales y entrará en vigor en la fecha del intercambio de notas diplomáticas que indiquen dicha aprobación.
- 3) Si la enmienda se refiere únicamente al cuadro de rutas, las consultas se realizarán entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes y comenzarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

ARTÍCULO 20
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Cualquier divergencia entre las Partes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo o sus anexos, se resolverá mediante negociaciones directas entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes, de acuerdo con los lapsos establecidos en el numeral 2 del Artículo 19 (Consultas), con excepción de las que puedan surgir del Artículo 15 (Seguridad Operacional). Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a un acuerdo, la controversia será dirimida a través de negociaciones directas entre las Partes, por la vía diplomática.

ARTÍCULO 21
MODIFICACIONES O ENMIENDAS

- 1) Sujeto a las disposiciones del numeral 2 de este Artículo, si alguna de las Partes considera prudente enmendar lo previsto en este Acuerdo, tal enmienda será acordada según lo dispuesto en el Artículo 19 (Consultas) y será efectiva al momento del intercambio de notas diplomáticas, entrando en virgo en una fecha que será determinada por las Partes. En esta fecha dependerá de la culminación del proceso interno de ratificación de cada Parte.
- 2) Cualquier enmienda al anexo de este Acuerdo será acordada directamente entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes. Tales enmiendas entraran en vigor después de la conformación por medio de intercambio de Notas Diplomáticas.
- 3) El presente Acuerdo, se considerará modificado por dichas disposiciones de cualquier convención internacional o acuerdo multilateral que sea vinculante para ambas Partes.
- 4) Si la enmienda se relaciona sólo con las disposiciones de los programas anexos, será acordada entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

ARTÍCULO 22
DENUNCIA

Cualquiera de las Partes podrá denunciar en cualquier momento, notificando por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Se enviará una copia del aviso simultáneamente al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional. Si tal notificación es

dada, el presente Acuerdo terminará doce 12 meses después de la fecha de recepción por la otra Parte del aviso de denuncia, a menos que por acuerdo entre las Partes el aviso de referencia sea retirado antes de la expiración de ese período. Si la otra Parte no acusa recibo, se considerará que la notificación se recibió catorce (14) días después de la fecha en que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido su copia.

ARTÍCULO 23

CONFORMIDAD CON LAS CONVENCIONES MULTILATERALES

Si entra en vigor un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo respecto a ambas Partes, el presente Acuerdo se modificará de manera que se ajuste a las disposiciones de ese acuerdo multilateral. Cualquier discusión con miras a determinar en qué medida el presente Acuerdo se termina, reemplaza, enmienda o complementa con las disposiciones de la convención multilateral, se llevará a cabo de conformidad con el párrafo (2) del Artículo (19) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 24

REGISTRO

El presente Acuerdo, así como sus posteriores enmiendas, serán remitidos a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para su registro, bien por la Parte en cuyo territorio haya sido firmado o de acuerdo a lo convenido entre ellas.

ARTÍCULO 25

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de recibo de la última comunicación a través de la cual las Partes se comuniquen por escrito y por la vía diplomática, el cumplimiento de sus requisitos constitucionales y legales internos para tal fin. El presente Acuerdo tendrá una duración de cinco (5) años, prorrogables automáticamente por períodos iguales, salvo que una de las Partes, comunique a la otra, por escrito y por vía diplomática su intención de no prorrogarlo con un mínimo de seis meses de antelación a la fecha de expiración del período correspondiente.

El Acuerdo entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la fecha de recepción de la última notificación.

EN TESTIMONIO, DEL CUAL; los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Suscrito en Kingstown a los 27 días del mes abril de 2022 en los idiomas castellano e inglés siendo cada texto igualmente auténtico.

Por San Vicente y las Granadinas
de Venezuela

Por la República Bolivariana

ANEXO I. CUADRO DE RUTAS

Sección 1.- Designación

Para la determinación del número de líneas aéreas a ser designadas por cada Parte, se establece el principio de múltiple designación.

Sección 2.-Cuadro de Rutas

Las rutas que operaran las líneas aéreas designadas por las Partes, en las modalidades de pasajeros, carga y correo, exclusivamente o en forma combinada, se determinan a continuación:

Puntos de San Vicente y las Granadinas	Puntos Intermedios	Puntos en la República Bolivariana de Venezuela	Puntos Más Allá
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto a especificarse posteriormente	Cualquier puntos o puntos	Cualquier punto a especificarse posteriormente

Rutas a ser operadas en ambos sentidos por la línea aérea designada o las líneas aéreas de la República Bolivariana de Venezuela.

Puntos en la República Bolivariana de Venezuela	Puntos Intermedios	Puntos de San Vicente y las Granadinas	Puntos Más Allá
Cualquier punto o puntos	Cualquier punto a especificarse posteriormente	Cualquier punto o puntos	Cualquier punto a especificarse posteriormente

Sección 3.-Derechos.

Se ejercerán derechos de tráfico de 5ta Libertad en los puntos intermedios y más allá, los cuales deberán ser notificados y aprobados por las Autoridades Aeronáuticas correspondientes.

Sección 4.-Frecuencias.

Las líneas aéreas designadas por las Partes podrán operar el número de frecuencias que satisfaga la necesidad del mercado.

Sección 5.- Condiciones de Operación.

Las líneas aéreas designadas de cada Parte, previa notificación a las Autoridades Aeronáuticas, podrán en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, omitir escalas en los puntos intermedios y más allá, siempre que los vuelos se originen en el territorio de la línea aérea designada, lo cual no significará la pérdida de los derechos otorgados.

Sección 6.- Aprobación de Itinerarios.

Los itinerarios de vuelo para los servicios aéreos convenidos, serán presentados para la aprobación ante la Autoridad Aeronáutica, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha prevista para el inicio de las operaciones. Dicho período podrá ser reducido sujeto al acuerdo de la Autoridad Aeronáutica.

JURISPRUDENCIA

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

- ❖ **La Sala de Conciliación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil es un medio alternativo de justicia / Los accidentes aéreos son regulados por el Derecho Aeronáutico / Las causas referidas a accidentes aéreos son materia de orden público y no son objeto de conciliación. N° 840 del 08-12-2022 (caso: Andrés Bermúdez v. Aerotransporte La Montaña, C.A.)¹**

Determinado lo anterior, conviene analizar los argumentos esgrimidos por dicha parte con base en las normas aplicables al presente asunto, y en tal sentido, se observa que el artículo 253 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, es del tenor siguiente:

“Artículo 253. La potestad de administrar justicia emana de los ciudadanos y ciudadanas y se imparte en nombre de la República por autoridad de la ley. Corresponde a los órganos del Poder Judicial conocer de las causas y asuntos de su competencia mediante los procedimientos que determinen las leyes, y ejecutar o hacer ejecutar sus sentencias. El sistema de justicia está constituido por el Tribunal Supremo de Justicia, los demás tribunales que determine la ley, el Ministerio Público, la Defensoría Pública, los órganos de investigación penal, los o las auxiliares y funcionarios o funcionarias de justicia, el sistema penitenciario, los medios alternativos de justicia, los ciudadanos o ciudadanas que participan en la administración de justicia conforme a la ley y los abogados autorizados o abogadas autorizadas para el ejercicio”.

De la norma transcrita se desprende que en efecto, el sistema de justicia no solamente está conformado por los Órganos Jurisdiccionales de administración de justicia, sino también, por otros organismos auxiliares como son los de investigación judicial, el sistema penitenciario, y entre otros, “los medios alternativos de justicia”, de los que forma parte la mencionada Sala de Conciliación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil; sin embargo, dicho artículo es claro al

¹ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/diciembre/321649-00840-81222-2022-2022-0328.HTML>

determinar que “Corresponde a los órganos del Poder Judicial conocer de las causas y asuntos de su competencia mediante los procedimientos que determinen las leyes, y ejecutar o hacer ejecutar sus sentencias (...)”; de allí que a los fines de determinar a qué órgano corresponde la jurisdicción para conocer y decidir sobre una causa determinada, resulta menester el análisis de las normas aplicables al mismo.

En tal sentido, se observa que el asunto bajo estudio está relacionado con un accidente aéreo ocurrido en fecha 11 de marzo de 2019, que se encuentra regulado por normas especiales en razón de la materia (Derecho Aeronáutico), contenidas en la Ley de Aeronáutica Civil, así como en las distintas Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV), las Providencias Administrativas, Resoluciones y demás cuerpos normativos emanados de la Autoridad Aeronáutica Nacional (Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).

En consonancia con lo expuesto, de la simple lectura efectuada a la sentencia interlocutoria que nos ocupa de fecha 1º de julio de 2022, se observa el análisis realizado por el Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Agrario, Tránsito, Marítimo y Aeronáutico del Segundo Circuito de la Circunscripción Judicial del estado Bolívar, a las disposiciones normativas contenidas en los artículos 157 de la Ley de Aeronáutica Civil, que determina la competencia de los Tribunales de Primera Instancia en lo Civil para conocer, entre otras causas, de “(...) 18. Cualquier otra acción, medida o controversias regulada por la Ley”; así como de los artículos 57, 58 y 61 de la Regulación sobre las Condiciones Generales de Transporte Aéreo, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela número 6.228 Extraordinario de fecha 18 de mayo de 2016, que se refieren al procedimiento de conciliación.

Dicho cuerpo normativo, en efecto, estipula en el Capítulo VIII, la obligación para el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), de crear y mantener activa, una Sala de Conciliación, para “(...) procurar la solución de las controversias que se puedan suscitar entre los pasajeros y el transportista o explotador aéreo (...)”; estableciéndose igualmente el uso de un procedimiento de mediación y conciliación, dirigido a resolver las diferencias que entre dichas partes pudieran

surgir; sin embargo, existen excepciones a esas normas generales que invitan a acudir a la vía conciliatoria, tal y como fue observado por el Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Agrario, Tránsito, Marítimo y Aeronáutico del Segundo Circuito de la Circunscripción Judicial del estado Bolívar, en la sentencia interlocutoria del 1° de julio de 2022 y especialmente, la contenida en el artículo 61, de las mencionadas Condiciones que es del tenor siguiente:

“Artículo 61.-La conciliación no procederá cuando las presuntas infracciones sean consecuencia de actos que pongan en peligro la vida o la salud de las personas o se trate de materias en las cuales están prohibidas las transacciones por razones de orden público. En tales casos, se remitirá el expediente a la Consultoría Jurídica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil para su estudio respectivo”. (Subrayado de esta Sala).

Del artículo transcrito se desprende con total claridad, que no procederá la conciliación, en aquellos asuntos en los que se encuentre involucrado el orden público, o verse sobre actos que pongan en peligro la vida o la salud de las personas (como ocurre en un accidente aéreo).

Por lo tanto, debe esta Sala remitirse a lo ordenado por el artículo 100 de la Ley de Aeronáutica Civil, que establece:

“Artículo 100. El que realice transporte aéreo, es responsable por los daños causados al pasajero por la demora, cancelación o el accidente o incidente producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, conforme a las normas técnicas. Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo o aeropuerto para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, al salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo o aeropuerto. En cualquier caso, la responsabilidad por daños en el embarque y desembarque recaerán sobre quienes realicen dichas actividades. El derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, se ajustará a los siguientes términos:

1. Por muerte o por incapacidad total permanente, hasta cien mil Derechos Especiales de Giro.

2. Por incapacidad parcial permanente, hasta cincuenta mil Derechos Especiales de Giro.
3. Por incapacidad parcial temporal, hasta veinticinco mil Derechos Especiales de Giro.
4. Por demora o cancelación injustificada en el vuelo contratado, hasta cuatro mil ciento cincuenta Derechos Especiales de Giro". (Destacado de esta Sala).

La norma transcrita, instituye y regula la responsabilidad que deben asumir los operadores de transporte aéreo; e igualmente, determina los términos del derecho a percibir la indemnización por los daños ocasionados al pasajero, entre otras causas, con motivo de un accidente de ese tipo.

Ello así, tenemos que el orden público está conformado por todas aquellas normas en las que está involucrado el interés general tanto de los ciudadanos como del Estado, bien porque afecta a una parte de la colectividad o al interés general, más allá de los intereses particulares de los accionantes; o bien porque se trate de derechos fundamentales inherentes a la persona humana como son la salud, la integridad física y el propio derecho a la vida de las personas, entre otros; y por lo tanto, no pueden ser relajadas por las partes, sino que son de cumplimiento incondicional porque permiten garantizar la protección de la sociedad, del Estado, así como de ciertas instituciones que tienen elevada importancia para el mantenimiento de la seguridad jurídica; es por lo que en aquellos casos en que se encuentren involucrados hechos que pongan en peligro la vida o la salud de las personas, o que de algún modo pudiera resultar afectado el orden público, no es posible conciliación alguna.

En consonancia con lo anterior, tal como determinó el Juzgado remitente, un accidente aéreo y las acciones derivadas del mismo, constituyen materia de orden público, toda vez que derivan de hechos o actos que más allá de los asuntos relacionados con la responsabilidad, involucran además de las pérdidas materiales que pudieran causar, la afectación de la salud e incluso de la vida de las personas (pasajeros, tripulación e incluso terceros afectados), y en consecuencia, en tales causas, no procede la conciliación en sede administrativa alegada por la parte demandada.

Es por ello, que debe observarse lo dispuesto en el artículo 153 de la mencionada Ley de Aeronáutica Civil, el cual ordena la creación de la jurisdicción aeronáutica, al señalar:

“Artículo 153. Se crea la jurisdicción aeronáutica constituida por Tribunales Superiores y de Primera Instancia, unipersonales, con competencia para conocer sobre la materia y cuantía en el territorio nacional por los hechos u omisiones que se sucedan en el territorio nacional y sobre las actividades aeronáuticas afines o conexas reguladas en la presente Ley”. (Destacado de esta Sala).

De acuerdo a la norma precedentemente transcrita, de los asuntos que se instauren por los hechos u omisiones que se sucedan en el territorio nacional y sobre las actividades aeronáuticas afines o conexas, corresponderá su conocimiento a los tribunales de la República que conforman la jurisdicción aeronáutica.

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

- ❖ **La Sala reitera el criterio según el cual la actividad aeronáutica está sujeta a una jurisdicción especial. N° 415 del 05-10-2022 (caso: Juan Yoris v. Ronald Añez)²**

En este sentido esta Sala mediante sentencia RC-018 de fecha 16 de enero de 2014, caso: Seguros Horizonte, C.A. contra BP Oil Venezuela Limited, Exp. N° 2013-353, señaló la prelación de las normas especiales sobre las generales, de conformidad con el principio de especialidad de la materia, de la siguiente manera:

“...De las normas precedentemente transcritas se pone de manifiesto la existencia de una jurisdicción especial que regula la actividad aeronáutica o de prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, aeroportuaria o aquellas destinadas a la prestación de servicios de navegación, funcionamiento de las infraestructuras aeronáuticas, rutas o actividades afines o conexas que involucren la industria del transporte aéreo y cuyo conocimiento de las acciones incoadas judicialmente con motivo de esta actividad 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 virtud del principio de especialidad de la materia que priva preferentemente respecto a la reglas generales, se observa que el juicio se sustanció por la jurisdicción marítima, conforme lo previsto en la Reforma Parcial de la Ley de Aeronáutica Civil, toda vez que el objeto del juicio versa sobre la indemnización por los daños causados a la aeronave Beech Craft King Air 200, siglas YV-1304 en la plataforma del Aeropuerto Caracas, Internacional del Centro, y cuya competencia le está atribuida a esta Sala, en virtud del orden jerárquico y la afinidad con la materia debatida.

Sobre el particular, la Sala Plena Especial Segunda, en sentencia N° 13 de fecha 1 de octubre de 2009, y publicada en fecha 7 de octubre de

² Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/octubre/319534-000415-51022-2022-22-012.HTML>

2009 Caso: Sulma Alvarado de Carreño contra la República Bolivariana de Venezuela, por órgano del Ministerio del Poder Popular para la Defensa, en la cual asumió el criterio fijado por la Sala Político Administrativa en el caso: Alejandro Ortega Ortega contra Banco Industrial de Venezuela, estableció la competencia de los Tribunales contenciosos administrativos para conocer y decidir aquellas acciones incoadas contra República, los Estados, los Municipios, o algún Instituto Autónomo, ente público o empresa, en la cual alguna de las personas político territoriales (República, Estados o Municipios) ejerzan un control decisivo y permanente, en cuanto a su dirección o administración; siempre y cuando dicho conocimiento no esté atribuido a ninguna otra autoridad, a partir de lo cual se entiende que la norma bajo análisis constituye una derogatoria de la jurisdicción civil, que es la jurisdicción ordinaria, pero no de las otras jurisdicciones especiales, tales como la mercantil, laboral, del tránsito o agraria.

De allí que esta Sala aplicando por analogía lo expresado en el criterio jurisprudencial transcrito, concluye que por ventilarse el presente caso ante una jurisdicción especial aeronáutica cuyo conocimiento transitorio corresponde a la jurisdicción marítima, conforme lo prevé la Reforma Parcial de la Ley de Aeronáutica Civil, se excluye indefectiblemente el fuero atrayente de la jurisdicción contenciosa administrativa, a pesar de que actúe como actora una empresa del Estado, como lo es Seguros Horizonte C.A. cuyo patrimonio está constituido por aportes de la República, siendo que el Instituto de Previsión Social de la Fuerzas Armadas (IPSA) es el principal accionista con una participación decisiva de la República Bolivariana de Venezuela, puesto que las acciones de indemnización por daños y perjuicios con ocasión de la actividad aeronáutica, son competencia de la jurisdicción marítima..." (Destacado de la Sala).

- ❖ **La Sala de Casación Civil es competente para conocer causas de contenido aeronáutico.** N° 555 del 01-11-2022 (caso: *John Vaimberg y otro v. Raúl García*)³

... esta Sala, que tiene atribuida por ley el conocimiento de causas en materia civil, mercantil, del tránsito, bancario, marítimo, aeronáutico y exequátur.

- ❖ **La actividad aeronáutica es un servicio esencial por lo que los fallos judiciales que puedan afectar su continuidad deben ser notificados a la Procuraduría General de la República.** N° 576 del 03-11-2022 (caso: *Inversiones Footwear 1010, C.A. y otro v. Seguros La Previsora*)⁴

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).

- ❖ **El seguro aeronáutico no es un contrato de adhesión.** N° 779 del 13-12-2022 (caso: *Marcos Mundarain v. Seguros Universitas C.A.*)⁵

Al respecto la doctrina en relación a las características del contrato de seguro ha establecido lo siguiente: es un contrato de adhesión. No lo es en circunstancias francamente excepcionales, cuyo ejemplo más

³ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/noviembre/320378-000555-11122-2022-20-088.HTML> Reiterado en fallos N° 571 del 02-11-2022, N° 593 del 07-11-2022, N° 616 del 09-11-2022, N° 645 del 15-11-2022 y N° 663 del 18-11-2022.

⁴ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/noviembre/320427-000576-31122-2022-18-307.HTML>

⁵ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/diciembre/321818-000779-131222-2022-22-027.HTML>

conspicuo es el de los tomadores de seguros de grandes riesgos -como los seguros aeronáuticos- que como integrantes de grupos de empresas de gran poder económico que pagan primas enormes son capaces de rechazar, negociar o imponer condiciones, términos y modalidades de los contratos.

JUZGADOS SUPERIORES CON COMPETENCIA AERONÁUTICA

- ❖ **Los tribunales marítimos tienen competencia sobre las aeronaves que enarbolan el pabellón nacional.** *Juzgado Superior Primero en lo Civil, Mercantil, Tránsito y Marítimo de la Circunscripción Judicial del Estado Zulia – N° 116 del 19-12-2022 (caso: Hamburg Sud Venezuela, C.A. v. Comercializaciones Portofino, C.A.)*⁶

Ahora bien, la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos, atribuye, en forma taxativa, potestades a los Tribunales Marítimos, tanto de Primera Instancia como Superiores, para administrar justicia sobre todos aquellos asuntos relativos a la actividad marítima, portuaria y pesquera dentro del espacio acuático nacional, así como sobre todos aquellos buques y aeronaves que enarbolan el pabellón nacional, y que se encuentren en jurisdicción de otros Estados.

Asimismo, de conformidad con lo establecido en el artículo 125 de la referida Ley, corresponde a los Jueces Superiores Marítimos “La competencia sobre todo el espacio acuático nacional y sobre los buques inscritos en el Registro Naval venezolano, independientemente de la circunscripción de las aguas en que se encuentren”. Dicha disposición normativa, preceptúa que los tribunales marítimos, ejercen su competencia sobre los espacios acuáticos que comprenden las áreas marítimas, fluviales y lacustres de la República Bolivariana de Venezuela, por disposición expresa del artículo 11 del Texto Constitucional, artículo que consagra los distintos espacios o zonas geográficas donde el Estado venezolano, ejerce una soberanía plena y exclusiva, integrando el Espacio Terrestre (Continental); Insular; Marítimo o Acuático (Lacustre y Fluvial) y Aéreo, que incluye el Espacio Ultraterrestre.

⁶ Disponible en <http://zulia.tsj.gob.ve/DECISIONES/2022/DICIEMBRE/529-19-14.973-116.HTML> Hacemos constar que este criterio es errado, ya que la competencia en materia aeronáutica deriva es de la Ley de Aeronáutica Civil, que prevé la llamada jurisdicción aeronáutica.

JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA CON COMPETENCIA AERONÁUTICA

- ❖ **El derecho al libre tránsito comprende la facultad de desplazarse libremente por vía aérea.** *Tribunal Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Marítimo y Aeronáutico del Segundo Circuito de la Circunscripción Judicial del Estado Bolívar – S/N del 16-12-2022 (caso: José Córdoba v. Domingo Castro)*⁷

El Derecho al Libre Tránsito es entendido como un Derecho humano por el que toda persona puede trasladarse a donde desee sin interferencia del Estado, en la cúspide del ordenamiento jurídico venezolano, el artículo 50 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela que establece lo que a continuación se transcribe:

“Artículo 50. Toda persona puede transitar libremente y por cualquier medio por el territorio nacional, cambiar de domicilio y residencia, ausentarse de la República y volver, trasladar sus bienes y pertenencias en el país, traer sus bienes al país o sacarlos, sin más limitaciones que las establecidas por la ley. En caso de concesión de vías, la ley establecerá los supuestos en los que debe garantizarse el uso de una vía alterna. Los venezolanos y venezolanas pueden ingresar al país sin necesidad de autorización” (Negrillas y subrayado del Tribunal).

De un análisis del artículo ut supra citado, se desprende que el derecho al libre tránsito comprende una serie de acciones favorables por ley a los ciudadanos o transeúntes dentro del territorio nacional, esto implica, la facultad para desplazarse libremente, por parques, avenidas y carreteras, y en diferentes vías, marítima, terrestre, aérea, fluvial, terrestre, así como, para fijar o cambiar su residencias, sin más limitaciones dadas por las autoridades judiciales o administrativas, en los casos y circunstancias que la misma Constitución establece, como las dadas por medidas de tipo penal, como la prohibición de salida del país.

⁷ Disponible en <http://bolivar.tsj.gob.ve/DECISIONES/2022/DICIEMBRE/1974-16-45.136-.HTML>