

# Boletín de **Derecho Aeronáutico**

Normativa y jurisprudencia venezolana

**Año 8 No. 29**  
**(enero-marzo 2023)**

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, 2024

**Centro para la Integración y el Derecho Público**

**BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO**  
**Año 8 N° 29**  
**(enero-marzo 2023)**

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

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)**

Caracas, Venezuela

[contacto@cidep.com.ve](mailto: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

<b>NOTA DE LOS AUTORES</b> .....	<b>8</b>
----------------------------------	----------

### **NORMATIVA**

#### **Instituto Nacional de Aeronáutica Civil**

Providencia mediante la cual se dictan las directrices para la identificación de las aeronaves de los explotadores aéreos certificados bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 136 (RAV 136) “Reglas de operación para explotadores del servicio especializado de transporte aéreo en las modalidades de taxi aéreo y transporte aéreo de valores, en operaciones nacionales e internacionales”.....**10**

### **JURISPRUDENCIA**

#### **Sala Político-Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia**

Para determinar la influencia de una aerolínea en el mercado de boletos no basta conocer cuántos billetes comercializa sino, también, la relación de esas ventas con las de otras aerolíneas. Nº 120 del 14-03-2023 (caso: Aserca Airlines, C.A. v. Procompetencia).....**17**

#### **Juzgados de Primera Instancia con Competencia Aeronáutica**

La constitución de hipotecas sobre aeronaves requiere certificación registral, demostrar la vigencia del seguro y autorización del ministerio en la materia. Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas – S/N del 27-02-2023 (caso: Ricardo Navarro v. Alianza Glancelot, C.A.).....**19**

Los Tribunales de Primera Instancia aeronáuticos son competentes para conocer las demandas por cumplimiento de contrato de asistencia en tierra, incluso si una de las partes es una empresa del Estado. Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas – S/N del 03-03-2023 (caso: Conviasa v. Intl. Airway, C.A.).....**20**

La competencia aeronáutica en la Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de Caracas es exclusiva del Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas. Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas – S/N del 03-03-2023 (caso: El Marshal, C.A. v. Seguros la Occidental).....[22](#)

El Registro Aeronáutico Nacional es donde se asienta todo lo concerniente a la propiedad y derechos reales sobre las aeronaves. Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas – S/N del 22-03-2023 (caso: Carlos Montilla y otro v. Alianza Glancelot, C.A.).....[22](#)



## **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](http://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



## INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

---

- ❖ **Providencia mediante la cual se dictan las directrices para la identificación de las aeronaves de los explotadores aéreos certificados bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 136 (RAV 136) “Reglas de operación para explotadores del servicio especializado de transporte aéreo en las modalidades de taxi aéreo y transporte aéreo de valores, en operaciones nacionales e internacionales”. G.O. N° 42.554 del 23-01-2023.**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE  
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-114-22  
CARACAS, 17 DE AGOSTO DE 2022  
212°, 163° Y 23°**

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 en los numerales 4, 9, 37 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**

La Ley de Aeronáutica Civil, tiene por objeto regular el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles dentro de la jurisdicción de la República Bolivariana de Venezuela. Acción que realiza a través del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en su condición de Autoridad Aeronáutica con la capacidad de regular, fiscalizar y vigilar la aviación civil.

### **POR CUANTO**

Es obligación del Estado Venezolano, garantizar que el desarrollo de la aviación comercial se realice de manera segura, ordenada y eficiente,

de conformidad con las normas y métodos recomendados establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Así mismo, resulta un deber irrenunciable salvaguardar los derechos del pasajero y demás usuarios del servicio público de transporte aéreo, garantizando la igualdad de oportunidades y la libre competencia.

### **POR CUANTO**

La aeronáutica civil, por su importancia estratégica, ha sido declarada de utilidad pública para el Estado venezolano, lo que implica que debe ser gestionada eficientemente de acuerdo con lo previsto en la Constitución y leyes de la República Bolivariana de Venezuela, en virtud de lo cual es un deber de los órganos y entes del Ejecutivo Nacional, garantizar la adecuada y oportuna prestación del servicio, lo que incluye la protección a los pasajeros, usuarios y explotadores, a través de la implementación de las medidas necesarias de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente.

### **DECIDE:**

### **DICTAR LAS DIRECTRICES PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LAS AERONAVES DE LOS EXPLOTADORES AÉREOS CERTIFICADOS BAJO LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 136 (RAV 136) "REGLAS DE OPERACIÓN PARA EXPLOTADORES DEL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO EN LAS MODALIDADES DE TAXI AÉREO Y TRANSPORTE AÉREO DE VALORES, EN OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES"**

#### **Objeto**

**Artículo 1.** Establecer las disposiciones relativas a la identificación de las aeronaves de los explotadores aéreos certificados bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 136, con el fin de diferenciar dichas aeronaves de las utilizadas en las operaciones de la aviación general o privada, como mecanismo de control para proteger los derechos de los pasajeros y usuarios del Servicio Especializado de Transporte Aéreo a ser transportados bajo condiciones de seguridad adecuadas por parte de las empresas con objeto aeronáutico debidamente certificadas por la Autoridad Aeronáutica, para realizar operaciones aerocomerciales nacionales e internacionales, en la modalidad en que hayan sido habilitadas.

#### **Etiqueta de Identificación**

**Artículo 2.** El explotador aéreo para realizar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, bajo las condiciones de la RAV 136, deberá identificar, su (s) aeronave (s) a través de una etiqueta contentiva de

un código QR, emitido y registrado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el cual será entregado al explotador una vez acreditado el pago correspondiente, ante la Gerencia de Administración y Finanzas del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

### **Identificación Obligatoria**

**Artículo 3.** Todo explotador aéreo que haya sido certificado por la Autoridad Aeronáutica para realizar operaciones aerocomerciales bajo la modalidad establecida en la RAV 136, está obligado a identificar la (s) aeronave (s) utilizada (s) para la prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo de conformidad con las condiciones establecidas en esta Providencia Administrativa.

### **Características de la Etiqueta de Identificación**

**Artículo 4.** La Etiqueta de Identificación tendrá, al menos, las siguientes características:

4.1 Nombre de la empresa certificada.

4.2 Número y vigencia del Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo (AOC).

4.3 Tipo de operación.

4.4 Código QR

4.5 La etiqueta será elaborada en un material resistente e incombustible (ignífugo), resistente a los factores ambientales y climáticos, con una cubierta de vinil transparente y de buena adhesión a la estructura de la aeronave que no afecte las condiciones de aeronavegabilidad y performance de la aeronave. Las medidas de esta etiqueta de identificación serán de 20 centímetros (cm) de diámetro para etiqueta exterior y 6 cm para la etiqueta de la parte interior de la aeronave.

4.6 La tipografía de las letras y números, serán como se especifica en la imagen siguiente:



4.7 La Autoridad Aeronáutica, podrá incluir cualquier otra característica que considere necesaria a los fines de garantizar la seguridad aeronáutica.

#### **Ubicación de Etiqueta de Identificación**

**Artículo 5.** El explotador aéreo, a través de una Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada, deberá verificar la colocación de la Etiqueta de Identificación en la parte externa de la aeronave, exhibida en la superficie vertical de la cola del equipo aéreo, verificando que la instalación de la misma no afecte o interrumpa el correcto funcionamiento de los sistemas de la aeronave, por lo que no debe ubicarse en zonas adyacentes a los motores, a tomas o entradas de aire o a paneles de acceso removibles. De igual forma deberá colocar en la parte interior de la aeronave, en un sitio visible al público una etiqueta de 6 cm con el fin que los pasajeros puedan verificar los datos del explotador aéreo.

#### **Inspección, vigilancia y fiscalización**

**Artículo 6.** Cumplidos los requisitos para la identificación de la aeronave, por parte del explotador aéreo, el procedimiento para la colocación de la etiqueta deberá ser ejecutado bajo la supervisión y vigilancia de la Autoridad Aeronáutica, a través de los funcionarios de la Gerencia General de Seguridad Aeronáutica, quienes deberán fiscalizar y dejar plasmado en el acta respectiva las condiciones en que se ejecutó el acto.

#### **Procedimiento Administrativo Sancionatorio**

**Artículo 7.** El incumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en esta Providencia Administrativa por parte de las personas naturales o jurídicas, será considerado como una violación de las ordenes e instrucciones impartidas por la Autoridad Aeronáutica en ejercicio de sus atribuciones de regular, vigilar y fiscalizar la actividad aeronáutica, con el fin de garantizar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil, así como al derecho de los ciudadanos a acceder a bienes y servicios de calidad, lo cual acarreará el inicio del procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente, así como la aplicación de las medidas cautelares necesarias.

#### **Suspensión o Revocatoria de los Permisos y Certificados**

**Artículo 8.** Concluido el procedimiento administrativo sancionatorio, establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, la Autoridad Aeronáutica podrá decidir la suspensión o revocatoria de los permisos, certificados, habilitaciones y cualquier otra autorización otorgada a un explotador

aéreo o propietario de aeronave de la aviación general o privada, de conformidad con las disposiciones de la Ley de Aeronáutica Civil.

### **Prohibición en la Prestación del Servicio**

**Artículo 9.** Los explotadores o propietarios de aeronaves de la aviación general o privada, no podrán transportar pasajeros, carga, correo, personas o cosas, o efectuar operaciones distintas a la Categoría Operacional permitida por la Autoridad Aeronáutica en el Certificado de Aeronavegabilidad. La ejecución de operaciones no autorizadas será tramitada de conformidad con el procedimiento establecido y sancionada a tenor de lo dispuesto en las normas aplicables.

### **Lapso para la Identificación de las aeronaves**

**Artículo 10.** Los explotadores aéreos certificados para prestar el servicio público de transporte aéreo en la modalidad establecida en la RAV 136, están obligados a tramitar ante la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en el lapso de treinta (30) días continuos a la publicación de esta Providencia Administrativa, la adquisición de la Etiqueta de Identificación para cada aeronave. Transcurrido este lapso, toda aeronave que opere bajo los procedimientos establecidos en la RAV 136, que no haya sido identificada de conformidad con lo aquí establecido, será suspendida y no podrá realizar operaciones aéreas hasta el pleno acatamiento de lo dispuesto en este acto administrativo.

### **Gastos Administrativos para la Identificación de las aeronaves**

**Artículo 11.** Los gastos administrativos generados por la emisión de la Etiqueta de identificación con código QR para aeronaves de empresas certificadas bajo la RAV 136, serán sufragados por los explotadores aéreos, a través de un pago equivalente 1.70 Petros, monto que deberá ser cancelado ante la Gerencia de Administración y Finanzas del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

El monto aquí establecido podrá ser modificado en el Sistema de Derechos Aeronáuticos para los Trámites y Servicios prestados por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, documento que tendrá aplicación preferente, sólo en lo que se refiere al monto a pagar.

### **Vigencia**

**Artículo 12.** Esta providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese

– CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO –

**M/G. JUAN MANUEL TEIXEIRA DÍAZ**

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

Decreto N° 4.253 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**

---

- ❖ **Para determinar la influencia de una aerolínea en el mercado de boletos no basta conocer cuántos billetes comercializa sino, también, la relación de esas ventas con las de otras aerolíneas. N° 120 del 14-03-2023 (caso: Aserca Airlines, C.A. v. Procompetencia)<sup>1</sup>**

Al respecto, conviene traer a colación el artículo 6 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia, aplicable *ratione temporis*, el cual rezaba lo siguiente:

“Artículo 6. Se prohíben las actuaciones o conductas de quienes, no siendo titulares de un derecho protegido por la Ley, pretendan impedir u obstaculizar la entrada o la permanencia de empresas, productos o servicios en todo o parte del mercado”.

En el dispositivo legal transcrito se hace referencia a la prohibición de las prácticas exclusionarias por parte de los agentes económicos, a los fines de impedir u obstaculizar la entrada o permanencia de un competidor en todo o parte del mercado en el cual este desarrolla su actividad. En tal sentido, la entonces Superintendencia para la Promoción y Protección de la Libre Competencia (PROCOMPETENCIA), hoy, Superintendencia Antimonopolio, destacó en la Resolución impugnada la necesaria concurrencia de tres (3) condiciones a los fines de que pudiera configurarse la transgresión del citado artículo, los cuales comprenden: “(...) (1) el daño al agente excluido, (2) la reducción de la competencia efectiva en el mercado que se deriva de dicha exclusión, y (3) el daño ocasionado al consumidor, quien ve reducida la gama de opciones con las que contaba anteriormente (...)”.

Ahora bien, la mencionada Superintendencia consideró que la parte actora había participado en el mercado de comercialización y distribución de boletos aéreos directos en las rutas de Caracas-Aruba y Caracas-Curazao, el cual definió como un mercado relevante donde

---

<sup>1</sup> Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/marzo/323358-00120-14323-2023-2019-0305.HTML>

competía con otras aerolíneas y en el cual ostentaba poder de mercado lo que le permitía su afectación, concluyendo de esta manera que se había cumplido con la primera de las condiciones necesarias para la procedencia de la transgresión del referido artículo.

...

De lo anterior se desprende la cantidad de boletos aéreos de la sociedad mercantil Aserca Airlines, C.A., tanto en vuelos nacionales como internacionales que fueron comercializados, y en tal sentido aprecia esta Sala que en el acto administrativo impugnado no se refleja que la Superintendencia haya efectuado un análisis detallado de las ventas de los boletos aéreos por parte de la empresa recurrente, en relación con otros agentes económicos esto es, con otras aerolíneas en el mercado relevante "comercialización y distribución de boletos aéreos" en las rutas directas de Caracas-Curazao y Caracas- Aruba, ello a los fines que pudiera sustentar el argumento de que la recurrente había cumplido con la primera condición referida a su capacidad de afectación de dicho mercado relevante, en razón de lo cual se desvirtúa la afirmación plasmada por la autoridad administrativa en la Resolución recurrida, con respecto a que la referida aerolínea ostentaba un poder de mercado, y que por ende realizara una práctica exclusionaria en relación con sus competidores.

...

De allí que, tal como fue señalado por el a quo en el fallo sometido a consulta, al no realizar la Superintendencia recurrida el estudio técnico económico acerca del poder de mercado de la empresa recurrente, y siendo esta la primera condición de las tres concurrentes a efectos de considerarse configurada la práctica prohibida consagrada en el artículo 6 de la Ley para la Promoción y Protección de la Libre Competencia, aplicable *ratione temporis*, como se indicó en acápites anteriores; resulta inoficioso realizar un pronunciamiento en relación a los demás requisitos. En tal sentido, esta Sala confirma lo determinado por la Corte con respecto a que la autoridad administrativa incurrió en el falso supuesto de Derecho al establecer que la empresa recurrente se encontraba incurso en la práctica excluyente tipificada en el artículo referido, siendo procedente la denuncia alegada sobre este particular.

## JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA CON COMPETENCIA AERONÁUTICA

---

- ❖ **La constitución de hipotecas sobre aeronaves requiere certificación registral, demostrar la vigencia del seguro y autorización del ministerio en la materia.** *Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas – S/N del 27-02-2023 (caso: Ricardo Navarro v. Alianza Glancelot, C.A.)<sup>2</sup>*

En este caso, la ley especial de la materia, como es la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento prevé como requisito de la demanda, el previsto en el artículo 70, parte primera: "... el actor adjuntará certificación registral justificativa de la inscripción y subsistencia del derecho de hipoteca mobiliaria, que deberá haber sido expedida dentro de los quince días consecutivos anteriores a la presentación de la demanda".

En la demanda originalmente consignada el veintiocho (28) de octubre de 2020, en su reforma del cuatro (4) de diciembre de 2020, y en la segunda reforma, del veintinueve (29) de abril de 2021, no consta este requisito, razón por la cual, no debió admitirse la pretensión jurídica del actor, por lo que debe procederse conforme al artículo 354 del Código de Procedimiento Civil.

Tampoco se cumplió con el requisito de demostrar la vigencia de los seguros que exige el numeral 3º del artículo 39 eiusdem: "El instrumento en que se constituya la hipoteca de aeronave contendrá, además de las circunstancias generales, las siguientes especificaciones... 3º. Preciso señalamiento de todos los seguros vigentes".

Al no señalarse los seguros vigentes en la demanda, el instrumento en que se constituyó la hipoteca carece de validez, por tanto, el ciudadano demandante RICARDO ARTURO NAVARRO URBÁEZ no tiene derecho a que se le acuerde la ejecución de la hipoteca de autos.

...

---

<sup>2</sup> Disponible en [http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2023/FEBRERO/2176-27-2020-000984\(AP11-Z-FALLAS-202-.HTML](http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2023/FEBRERO/2176-27-2020-000984(AP11-Z-FALLAS-202-.HTML)

Aunado a ello, la obligación que pretende hacerse valer está condicionada para su validez en los términos siguientes:

El artículo 19 de la Ley de hipoteca mobiliaria y prenda sin desplazamiento de posesión prevé que: “La hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento de posesión sólo podrán constituirse para garantizar créditos cuyos titulares sean... 6°. Las personas naturales o jurídicas que obtengan autorización del Ministerio de Agricultura y Cría para que puedan constituir a su favor la prenda sin desplazamiento de posesión regulada por la presente Ley, las personas naturales o jurídicas que obtengan autorización del Ministerio de Comunicaciones para que puedan constituir a su favor hipoteca de vehículos de motor y de maquinaria automotriz e hipoteca de aeronaves; y las personas naturales o jurídicas que obtengan autorización del Ministerio de Fomento para constituir a su favor hipoteca de establecimientos mercantiles, hipoteca de maquinaria industrial e hipoteca del derecho de autor y de la propiedad industrial” (resaltado añadido).

No consta en el expediente ningún tipo de autorización, emitida por ministerio alguno, para que el ciudadano demandante RICARDO ARTURO NAVARRO URBÁEZ, como persona natural, hubiera podido “... constituir a su favor hipoteca de vehículos de motor y de maquinaria automotriz e hipoteca de aeronaves...”, por lo que la pretensión jurídica tampoco podría proceder.

- ❖ **Los Tribunales de Primera Instancia aeronáuticos son competentes para conocer las demandas por cumplimiento de contrato de asistencia en tierra, incluso si una de las partes es una empresa del Estado.** *Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas – S/N del 03-03-2023 (caso: Conviasa v. Intl. Airway, C.A.)*<sup>3</sup>

En cuanto a la cuestión previa prevista en el ordinal 1º del artículo 346 del Código de Procedimiento Civil, la parte demandada alegó la falta de competencia de este Tribunal por cuanto según argumentó, le corresponde a la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, el conocimiento de la misma por la por la condición de

---

<sup>3</sup> Disponible en [http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2023/MARZO/2176-3-2022-001099\(AP11-Z-FALLAS-202-.HTML](http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2023/MARZO/2176-3-2022-001099(AP11-Z-FALLAS-202-.HTML)

empresa del Estado Venezolano que ostenta la parte actora y la cuantía de la demanda.

A este respecto, la competencia de los tribunales de primera instancia con materia aeronáutica está regulada por el artículo 167 de la Ley de Aeronáutica Civil en cuyo numeral primero expresa:

Los Tribunales de Primera Instancia aeronáuticos, son competentes para conocer de.

1. Las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico aéreo, así como las relacionadas la actividad aeronáutica y aeroportuaria, y las que se sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión de la prestación del servicio de transporte aéreo .

Así, la disposición Transitoria segunda de la misma ley expresa: Las competencias atribuidas en esta Ley a los Tribunales Superiores y de primera Instancia aeronáuticos serán ejercidas por los tribunales náuticos hasta tanto se encuentren establecidos los tribunales superiores y de primera instancia competentes.

De manera que conforme a lo establecido en la ley especial que le atribuye la competencia por la materia de este Tribunal, en el que se evidencia que se corresponde no sólo con actos de comercio, sino igualmente la ley le atribuye el conocimiento de las controversias que surjan de los actos civiles y mercantiles relativos al comercio y tráfico aéreo, así como las relacionadas a la actividad aeronáutica y aeroportuaria, y las que se sucedan mediante el uso del transporte multimodal con ocasión de la prestación del servicio de transporte aéreo, quien aquí decide considera que tiene competencia para conocer del presente asunto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 167 de la Ley de Aeronáutica Civil, toda vez que en presencia de la demanda por cumplimiento de contrato que tiene por objeto la prestación de servicios de asistencia en tierra con equipos de apoyo terrestre en plataforma, en todas las operaciones de vuelos regulares y no regulares de la parte actora, es por lo que resulta sin lugar la cuestión previa contenida en el ordinal 1º del artículo 346 del Código adjetivo, opuesta por la parte demandada.

- ❖ **La competencia aeronáutica en la Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de Caracas es exclusiva del Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas.** *Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas – S/N del 03-03-2023 (caso: El Marshal, C.A. v. Seguros la Occidental)*<sup>4</sup>

Ahora bien, siendo lo litigado materia aeronáutica aún cuando en la causa llevada por el Juzgado Cuarto de Primera Instancia en lo Civil Mercantil, Tránsito y Bancario de la Circunscripción Judicial del Área Metropolitana de Caracas bajo la nomenclatura AP11-FALLAS-2020-00086, este haya prevenido en la citación, no se interpusieron las causas ante Tribunales Igualmente competentes, toda vez que este Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas, ostenta la competencia exclusiva en materia aeronáutica en la Circunscripción Judicial del Área metropolitana de Caracas, todo por lo cual la cuestión previa no puede prosperar por cuanto no se subsume en lo dispuesto en dicho enunciado legal, y así se decide.

- ❖ **El Registro Aeronáutico Nacional es donde se asienta todo lo concerniente a la propiedad y derechos reales sobre las aeronaves.** *Tribunal Décimo Tercero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Tránsito, Bancario y Marítimo con sede en la Ciudad de Caracas – S/N del 22-03-2023 (caso: Carlos Montilla y otro v. Alianza Glancelot, C.A.)*<sup>5</sup>

Se ordena oficiar al Registro Aeronáutico Nacional participándole de la presente medida de prohibición de enajenar y gravar, con inserción de los datos de registro acabados de mencionar, a fin de que se abstenga de registrar todo gravamen o enajenación de dichas aeronaves a las que se refiere la medida, con lo que se cumple con en la legislación nacional vigente, debido a que es el Registro o

---

<sup>4</sup> Disponible en [http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2023/MARZO/2176-3-2021-001032\(AP11-Z-FALLAS-2021-.HTML](http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2023/MARZO/2176-3-2021-001032(AP11-Z-FALLAS-2021-.HTML)

<sup>5</sup> Disponible en <http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2023/MARZO/2176-22-2023-001165-.HTML>

Protocolización en dicha oficina registral lo que evidencia la propiedad o válida los gravámenes sobre las aeronaves, en cuyos asientos se inscribe todo lo concerniente a la propiedad y derechos reales sobre las aeronaves, en tal virtud resulta improcedente la notificación de esta medida a ninguna otra oficina registral o notarial, debido que es en el registro especializado la que surte sus efectos jurídicos erga omnes de conformidad con lo dispuesto en los artículos 19 y 27 de la ley de Aeronáutica Civil, y así se decide.