

APUNTES SOBRE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA AERONÁUTICA

Gabriel Sira Santana¹

Resumen: *La colaboración repasa los diferentes órganos y entes de la Administración Pública venezolana con competencias directamente vinculadas con el sector aeronáutico, así como la transferencia de funciones como mecanismo para modificar la competencia de la autoridad aeronáutica.*

Palabras clave: *Autoridad aeronáutica – Administración Pública – Transferencia de funciones.*

SUMARIO. **I.** La transferencia de funciones como mecanismo para modificar la competencia de la autoridad aeronáutica. **II.** La organización administrativa aeronáutica en Venezuela. **1.** El Ministerio del Poder Popular para el Transporte. **A.** La Dirección General de Planificación y Proyectos. **B.** El Viceministerio de Transporte Aéreo. **2.** El Consejo Aeronáutico Nacional. **3.** Los comités. **A.** Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. **B.** Comité Nacional de Facilitación. **C.** Comités técnicos interorgánicos. **4.** La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación. **5.** Bolivariana de Aeropuertos, S.A. **6.** El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. **A.** Estructura y régimen de personal. **B.** Facultades y competencias.

Para conocer quienes conforman la Administración Pública Aeronáutica en Venezuela hemos de partir, necesariamente, del concepto de Administración Pública.

Así, al entender por esta en su sentido subjetivo u orgánico el conjunto de órganos y entes llamados a ejercer la función administrativa –es decir, los actos y operaciones que realiza el Estado en procura del interés general²– y que, al ser concebida de forma integral, da lugar a la organización administrativa³, podemos definir a la Administración Pública Aeronáutica

¹ Abogado *Summa Cum Laude* por la Universidad Central de Venezuela, donde cursa la especialización en Derecho Administrativo. Investigador del CIDEP. Coordinador y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

² Véase Allan R. Brewer-Carías: “Las funciones del Estado, la función administrativa, y las actividades estatales”. *La función administrativa y las funciones del Estado*. Caracas. Editorial Jurídica Venezolana, 2014, pp. 185-248.

³ Véase Allan R. Brewer-Carías: *Principios del régimen jurídico de la organización administrativa venezolana*. Caracas. Editorial Jurídica Venezolana, 1991.

como el conjunto de órganos y entes que, por disposición del ordenamiento jurídico nacional, tienen potestades de ordenación, dirección, supervisión y sanción que resultan de interés para los sujetos que se desenvuelven en el sector aeronáutico, tal como serían los prestadores del servicio aeroportuario y de transporte aéreo, los explotadores de aeronaves y el personal aeronáutico⁴.

En este sentido, la determinación de los órganos y entes que integran la Administración Pública Aeronáutica partirá de un concepto básico del Derecho Administrativo: la competencia.

A efectos de esta colaboración basta señalar que este término se ha entendido como una manifestación del principio de especialización del trabajo⁵ y es definido en el foro como “el conjunto de facultades, de poderes, y de atribuciones que le han sido legalmente asignadas [a los órganos de la Administración] para actuar en sus relaciones con los otros órganos del Estado y con los particulares”⁶; pudiendo apuntarse como sus principios –según el artículo 26 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública⁷ (en lo sucesivo, DRVFL-LOAP)– su obligatoriedad, irrenunciabilidad, inderogabilidad, improrrogabilidad y legalidad.

Es con base en este último principio –de acuerdo con el cual “la asignación, distribución y ejercicio” de las competencias de la Administración Pública “se sujeta a lo establecido en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, las leyes y los actos administrativos de carácter normativo dictados formal y previamente conforme a la ley” (artículo 4 *ejusdem*)– que el ordenamiento jurídico distribuye las competencias en la organización administrativa en la que se disgrega el Estado venezolano, atendiendo a factores como la materia, el territorio y la jerarquía.

Factores que, como es lógico que sea, debemos tener presentes al estudiar la Administración Pública Aeronáutica.

⁴ Advertimos al lector que no incluimos en esta definición a los órganos y entes que, sin ser propiamente *aeronáuticos*, dictan actos que pueden incidir en el sector como sería –por ejemplo– la Oficina Nacional Antidrogas, el Servicio Administrativo de Identificación Migración y Extranjería o los ministerios con competencia en materia de seguridad, salud, agricultura, turismo y similares.

⁵ José Araujo-Juárez: *Derecho Administrativo general. Administración Pública*. Caracas. Ediciones Paredes, 2011, p. 39.

⁶ A. R. Brewer-Carías: *Principios del régimen jurídico de...*, ob. cit., pp. 47-48.

⁷ Publicado en Gaceta Oficial N° 6.147 Extraordinario del 17-11-2014.

Dicho esto, debemos entonces mirar hacia la Ley de Aeronáutica Civil⁸ (en lo sucesivo, LAC) a fin de conocer cuándo la Administración Pública venezolana será, en principio, *competente* para ejercer sus potestades de ordenación, dirección, supervisión y sanción. Lo anterior visto que, si bien el espacio aéreo y las actividades que en él se desarrollan son regulados en diferentes textos de nuestro ordenamiento jurídico⁹, la LAC es la norma principal del sector.

De este modo, para determinar el ámbito competencial de la Administración Pública Aeronáutica en Venezuela resultan de interés los artículos 1 y 2 de la LAC, que establecen lo siguiente:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela.

A las aeronaves del Estado se les aplicará la presente Ley, sólo cuando disposiciones previstas en ella, así lo determinen.

Artículo 2. Ley Aplicable. Quedan sometidos al ordenamiento jurídico venezolano vigente:

1. Toda aeronave civil que se encuentre en el territorio venezolano o vuele en su espacio aéreo, su tripulación, pasajeros y efectos transportados en ella.
2. Los hechos que ocurran a bordo de aeronaves civiles venezolanas, cuando vuelen fuera del espacio aéreo de la República.
3. Los hechos cometidos a bordo de aeronaves civiles, cualesquiera sea su nacionalidad, cuando ocurran en el espacio aéreo extranjero y produzcan efectos en el territorio venezolano o se pretenda que lo tengan en éste.
4. Los hechos ocurridos en aeronaves civiles extranjeras que vuelen el espacio aéreo venezolano.

En este sentido, al prever la LAC que las actividades de transporte aéreo, de navegación aérea u otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles estarán sujetas a nuestro ordenamiento jurídico (artículo 1) siempre que la aeronave sea de nacionalidad venezolana (numeral 2 del artículo 2), la actividad aeronáutica se desarrolle en el territorio o el espacio aéreo de la República con independencia de la nacionalidad de la aeronave (numerales 1

⁸ Publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 del 17-03-2009.

⁹ Entre otros, la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, la Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo y la Ley de Control para la Defensa Integral del Espacio Aéreo, publicadas en Gaceta Oficial N° 38.333 del 12-12-2005, N° 5.933 Extraordinario del 21-10-2009 y N° 39.935 del 01-06-2012, respectivamente.

y 4 del artículo 2) o, inclusive, si tal actividad ocurre en el extranjero pero produce efectos en el país (numeral 3 del artículo 2), estos supuestos se traducirán en los principales *criterios atributivos de competencia* a tener en cuenta para evaluar si la Administración Pública Aeronáutica se encuentra capacitada jurídicamente para actuar en un caso concreto, siempre que no haya operado una transferencia de funciones. Supuesto que trataremos de seguida.

I. LA TRANSFERENCIA DE FUNCIONES COMO MECANISMO PARA MODIFICAR LA COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

Como indicamos algunas líneas más arriba, algunas características de la competencia son que ella es irrenunciable, inderogable e improrrogable debido a que, como expone la doctrina, “la asignación de la competencia tiene como finalidad esencial la tutela del interés público, de modo pues que de admitirse que tiene facultad para renunciar a ella quedaría sin protección el aludido interés”¹⁰.

No obstante, conforme al mismo artículo que recoge esos caracteres (el 26 del DRVFL-LOAP), ello es así “salvo los casos expresamente previstos en las leyes y demás actos normativos”, puesto que, como se comenta en el foro, “el reparto de competencias establecido por el Ordenamiento jurídico no es inamovible, sino susceptible de modificación” bajo “una finalidad común: el aumento de la eficacia de las Administraciones Públicas”¹¹; por lo que el legislador prevé mecanismos que permiten *traspasar* esa competencia en pro del interés general.

Un ejemplo de estos mecanismos, aplicable únicamente en el campo del Derecho Aeronáutico y que debemos tener en cuenta antes de conocer quiénes integran la Administración Pública Aeronáutica en Venezuela, lo encontramos en el artículo 35 de la LAC según el cual:

Artículo 35. Transferencia de Funciones y Obligaciones del Estado de Matrícula. Cuando una aeronave civil de matrícula venezolana sea explotada en otro Estado, mediante un contrato de utilización de aeronaves o por cualquier otro acuerdo similar, la Autoridad Aeronáutica podrá transferirle a ese Estado, basado en un acuerdo internacional, todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula. En este caso, el Estado venezolano quedará

¹⁰ José Peña Solís: *Manual de Derecho Administrativo*. Volumen II. Tribunal Supremo de Justicia. Caracas. 2008, p. 231.

¹¹ J. Araujo-Juárez: *Derecho Administrativo general. Administración Pública...*, ob. cit., pp. 60-61.

eximido de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere.

Se procederá de la misma forma, cuando una aeronave de matrícula extranjera sea explotada en territorio venezolano para el transporte aéreo. En tal caso, la Autoridad Aeronáutica podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula de la aeronave.

De conformidad con esta disposición, la Autoridad Aeronáutica venezolana –es decir, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de acuerdo con el artículo 9 de la misma ley¹²– está facultada para traspasar sus competencias como Estado de matrícula –que consisten, principalmente, en garantizar que las aeronaves pueden operar de modo seguro cumpliendo las regulaciones aplicables–, en todo o en parte, siempre que medie un acuerdo internacional entre el Estado venezolano y el Estado en el que la aeronave de matrícula venezolana es explotada (el INAC transfiere la competencia) o donde esté matriculada la aeronave que es explotada en el territorio nacional (el INAC recibe la competencia).

Nótese que esta norma no es una invención del legislador venezolano sino que recoge lo dispuesto en el artículo 83 bis del Convenio de Chicago¹³, como materialización del principio de uniformidad previsto en el artículo 5 de la LAC¹⁴.

Así, el Convenio, con el objetivo de simplificar los procedimientos y tender a una mejor seguridad operacional ante el hecho que las obligaciones del Estado de matrícula resultan de muy compleja ejecución cuando la aeronave a supervisar es explotada permanentemente fuera del territorio donde la Autoridad Aeronáutica ejerce su jurisdicción, indica lo siguiente:

Artículo 83 bis. Transferencia de ciertas funciones y obligaciones.

a. No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de

¹² Adicionalmente, téngase presente lo previsto en el numeral 2 del artículo 7 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil que prevé como competencia del INAC el “(...) suscribir acuerdos, en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, cuando no sea de su exclusiva competencia”.

¹³ Disponible en https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf

¹⁴ Reza la norma que “[l]a legislación aeronáutica civil venezolana se orientará a la adecuación y al cumplimiento de las normas y métodos recomendados, emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional y otros organismos internacionales especializados, para alcanzar la uniformidad con la normativa aeronáutica internacional, a fin de promover el desarrollo de la aeronáutica civil de manera segura, ordenada y eficiente”.

no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

b. La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado Parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.

c. Las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.

Sobre este artículo nos permitimos efectuar dos comentarios:

El *primero*, es que las “funciones y obligaciones como Estado de matrícula” a las que se refieren los artículos citados en la norma transcrita son el asegurarse que las aeronaves cumplan con el reglamento del aire (artículo 12, en relación con el Anexo 2 del Convenio), autorizar el uso de radiotransmisores (artículo 30), y expedir el certificado de aeronavegabilidad (artículo 31, en relación con los Anexos 6 y 8 del Convenio) y las licencias del personal (artículo 32, en relación con los Anexos 1 y 6 del Convenio). El artículo 77, por su parte, trata sobre la constitución de organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo entre dos o más Estados.

Y, el *segundo*, es que el artículo reconoce los tres contratos de utilización de aeronaves más comunes (arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves), que hoy constituyen “una situación muy común en el mundo de la aeronáutica comercial: la del explotador que utiliza una aeronave matriculada en un Estado diferente al que dicho explotador pertenece”¹⁵.

Finalmente, por lo que respecta a las fuentes internacionales de la transferencia de funciones, debemos tener presente la Circular N° 295 LE/2 de la Organización de Aviación Civil Internacional denominada “Guías para la implantación del artículo 83 bis del Convenio de Chicago”¹⁶ y la Resolución A16-19 de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil denominada “Orientación sobre la aplicación del artículo 83 bis del Convenio de Chicago

¹⁵ Mario Folchi: *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. Disponible en <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=64568>

¹⁶ Disponible, en inglés, en https://www.atac.ca/web/images/atac/files/Members_Only/Les_Alders/Technical_Operatio ns_Engineering_Maintenance/Issues/ICAO_Convention_Article_83_bis_pdf

en acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región”¹⁷.

En la primera de ellas –que presenta a la transferencia como una solución de Derecho Internacional Público para mejorar la seguridad aeronáutica al reducir sus costos, ya que es una realidad que las aerolíneas requieren arreglos comerciales flexibles sobre sus aeronaves que, en muchas ocasiones, provocan que ellas no se exploten en su Estado de matrícula– se señala que el explotador de la aeronave quedará sujeto a dos ordenamientos jurídicos según las funciones que se transfieran; lo que, lejos de traer efectos negativos, de acuerdo con la circular favorecerá la uniformidad de la regulación aeronáutica ya que los Estados optarán por normar los supuestos de forma similar a fin de garantizar una transferencia efectiva.

Por lo que se refiere a los *aspectos técnicos* de la transferencia, la circular apunta que en ellas (1) Se deben reconocer las licencias emitidas por el otro Estado; (2) Las funciones que se transfieren deben ser especificadas en el acuerdo o seguirán en cabeza del Estado de matrícula; (3) No es posible el acuerdo si el Estado donde se explota la aeronave carece de medios para llevar a cabo las funciones; (4) El acuerdo podrá tratar sobre aeronaves comerciales o de aviación general; (5) Las aeronaves sobre las que recaiga la transferencia deben estar claramente identificadas por tipo, matrícula y seriales en el acuerdo; y (6) La duración del acuerdo no debe ser superior al contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de las aeronaves en cuestión.

Ideas que se repiten en la resolución de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil que agrega que estos acuerdos tienden a la uniformidad legislativa y el evitar que los arrendamientos de aeronaves constituyan un medio para evadir la ley y que pongan en riesgo la seguridad del sector.

En sentido similar, y aunque no se tiene conocimiento que Venezuela haya celebrado algún acuerdo de transferencia de funciones y obligaciones a la fecha¹⁸, es importante destacar que mediante la Regulación Aeronáutica Venezolana N° 83 (RAV 83)¹⁹, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil estableció “los lineamientos para la aplicación del Artículo 83 Bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional”.

¹⁷ Disponible en <http://clacsec.lima.icao.int/Decisiones/Decisiones2016/Castellano/Cap01/RES/07ResA16-19.pdf>

¹⁸ En aplicación del artículo 83 bis del Convenio de Chicago estos acuerdos deben ser notificados a la Organización de Aviación Civil Internacional, que mantiene un repositorio para su consulta a través de <https://www.icao.int/secretariat/legal/83bis/Forms/AllItems.aspx>

¹⁹ Publicada en Gaceta Oficial N° 5.840 Extraordinario del 15-06-2007.

Conforme a esta RAV, estos acuerdos deberán quedar inscritos en el Registro Aeronáutico Nacional, notificarse al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y la República no podrá aceptar funciones u obligaciones si no está en capacidad o dispone de personal calificado para ejecutarlas, no pudiendo, tampoco, transferirle a otro Estado tales funciones y obligaciones si este último no es capaz de desempeñarlas adecuadamente, no posee suficiente capacidad financiera o jurídica, o no cumple con lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente.

Asimismo, la RAV prevé dos cuestiones de especial interés:

La *primera*, es que cada Estado establecerá “la responsabilidad respecto a la vigilancia de la póliza de seguro, durante el lapso de duración del acuerdo de transferencia”. Este deber de supervisión es el único que menciona específicamente la RAV, lo que deja entrever su importancia para el sector.

Y, la *segunda*, es que en caso de estados de excepción²⁰, si se ven “amenazados los intereses de la República (...), en cuanto a las obligaciones y funciones que han sido transferidas sobre aeronave (s) objeto del presente acuerdo, el mismo quedará sin efecto, hasta tanto se resuelva dicha contingencia por los medios pacíficos”. Al aludir a “medios pacíficos”, la norma nos hace pensar en el caso del estado de excepción por conmoción exterior en el que, por ejemplo, exista un conflicto armado entre Venezuela y un Estado X, habiéndose suscrito con dicho Estado un acuerdo de transferencia de funciones y obligaciones. En este caso, hasta tanto dure el conflicto, y según lo previsto en la RAV 83, cada país estaría obligado a asumir sus deberes como Estado de matrícula.

Por último, respecto a la RAV 83, tenemos que su sección 83.12 se refiere a los requisitos que deberá consignar el explotador ante la Autoridad Aeronáutica, en caso que alguna de sus aeronaves sea incluida en el acuerdo de transferencia de funciones y obligaciones por ser objeto de un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio²¹. El incumplimiento de la

²⁰ Véase, en general, Gabriel Sira Santana: *El estado de excepción a partir de la Constitución de 1999*. Caracas. Editorial Jurídica Venezolana y Centro para la Integración y el Derecho Público, 2017.

²¹ Según la sección 83.5 de la RAV, el primero transfiere el carácter de explotador de la aeronave de su propietario a un tercero, pudiendo darse ello con o sin tripulación (*wet o dry lease*, respectivamente); el segundo consiste en poner a disposición de otro la capacidad total o parcial de la aeronave para uno o más viajes, por un tiempo y precio determinado, manteniendo el explotador su condición; y el tercero ocurre cuando existen arrendamientos o fletamentos recíprocos.

consignación de estos requisitos dará lugar a la prohibición de las operaciones²².

II. LA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA EN VENEZUELA

Partiendo de los criterios de atribución de competencia revisados en páginas anteriores, y abordado el tema de la transferencia de funciones, lo primero que podemos precisar es que la Administración Pública Aeronáutica en Venezuela se encuentra inserta en el Poder Ejecutivo Nacional, salvo por lo que respecta a la conservación, administración y aprovechamiento de aeropuertos de uso comercial que, según el numeral 10 del artículo 164 de la Constitución de la República²³ y a pesar de lo sostenido por la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, es de la competencia exclusiva de los estados en coordinación con el Ejecutivo Nacional²⁴.

En este sentido, el ordenamiento jurídico prevé los siguientes órganos y entes de interés aeronáutico:

1. El Ministerio del Poder Popular para el Transporte

Creado mediante Decreto Presidencial N° 2.650 del 04-01-2017²⁵, tiene como competencia general “lo relativo al sistema integrado y multimodal de transporte; la infraestructura, equipamiento, funcionalidad del sistema de movimiento, instalaciones y servicios afines del transporte nacional terrestre, acuático y aéreo; el transporte de pasajeros en general; así como las condiciones generales de servicio, normativas y la aprobación de las tarifas y fletes sobre las actividades y servicios de transporte” (numeral 1 del artículo 2).

²² Entre otros, se exige copia certificada –valga la redundancia– del certificado de explotador de transporte aéreo; documento del Estado contratante debidamente certificado, legalizado, traducido e inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional donde conste la autorización para usar la aeronave con matrícula extranjera; y certificados de matrícula, aeronavegabilidad, de aptitud y de licencias emitidos por el Estado contratante y convalidados por el INAC.

²³ Publicada en Gaceta Oficial N° 36.860 del 30-12-1999, reimpressa en N° 5.453 Extraordinario del 24-03-2000 y enmendada en N° 5.908 Extraordinario del 19-02-2009.

²⁴ Véase, entre otros, José Peña Solís: “La ‘muerte’ de la descentralización. Examen jurídico de sus causas: la sentencia de la Sala Constitucional del 18-04-2008 y la reforma de la Ley Orgánica de Descentralización, Delimitación y Transferencia de Competencias del Poder Público, del 17-03-2009”. *100 años de la enseñanza del Derecho Administrativo en Venezuela 1909-2009*. Tomo II. Caracas. Fundación Estudios de Derecho Administrativo, 2011, pp. 585-644.

²⁵ Publicado en Gaceta Oficial N° 41.067 de la misma fecha.

Para conocer las competencias aeronáuticas de este ministerio hemos de consultar el Reglamento Orgánico del Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas²⁶ ya que, si bien este fue suprimido mediante el Decreto Presidencial N° 2.650 ya citado²⁷, al no haberse dictado a la fecha un nuevo Decreto de Organización General de la Administración Pública Nacional²⁸ ni el Reglamento Orgánico del Ministerio del Poder Popular para el Transporte, este último debe servirse “de la estructura orgánica y funcional del Ministerio cuya supresión se ordena” (artículo 3).

En este sentido, el Reglamento Orgánico del Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas prevé la siguiente estructura y competencias de interés aeronáutico:

A. La Dirección General de Planificación y Proyectos

Según el artículo 10 del reglamento orgánico, le corresponde –entre otros– (1) Hacer seguimiento a los estudios y proyectos en materia de aeropuertos; (2) Elaborar, proponer y actualizar las normas técnicas dirigidas al mejoramiento y fortalecimiento del transporte aéreo y de los aeropuertos; (3) Evaluar y aprobar técnicamente los estudios y proyectos de aeropuertos; (4) Elaborar y mantener actualizada la información relacionada con los costos de insumos para realizar los tabuladores de precios referenciales del transporte aéreo; y (5) Elaborar y mantener actualizado el inventario de la red de aeropuertos y su nomenclador, en coordinación con los órganos y entes competentes²⁹.

B. El Viceministerio de Transporte Aéreo

Es competente, según el artículo 25 del reglamento, para (1) Establecer políticas y directrices en pro del desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la

²⁶ Publicado en Gaceta Oficial N° 6.243 Extraordinario del 22-07-2016.

²⁷ Nótese que antes de este Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, la competencia aeronáutica estuvo –en los últimos años– atribuida al Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo (2011-2016), el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Comunicaciones (2010-2011), el Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Vivienda (2009-2010) y el Ministerio de Infraestructura (2004-2009).

²⁸ El decreto vigente es el N° 2.378, publicado en Gaceta Oficial N° 6.238 Extraordinario del 13-07-2016, cuando todavía existía el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas.

²⁹ Si bien ahondar en su estudio rebasa el objeto de esta colaboración, de las competencias enumeradas surge la interrogante de si es este ministerio la autoridad aeroportuaria que menciona la LAC en diversas ocasiones ya que, a diferencia de la autoridad aeronáutica que la ley destaca con meridiana claridad es el INAC, la norma no especifica quién es la primera.

actividad aeronáutica civil, así como la seguridad aeroportuaria y el mantenimiento aeronáutico, el uso de tecnologías, la protección ambiental y el fomento de la industria aeronáutica nacional; (2) Implementar mecanismos para determinar las regulaciones y permisos exigidos para la promoción, desarrollo y ejecución de la actividad aeronáutica; (3) Elaborar y evaluar proyectos que regulen los vuelos de exhibición, demostración, experimentales, deportivos y de objetos que no son aeronaves; (4) Cooperar en la ejecución de políticas instruccionales dirigidas al personal aeronáutico y los usuarios del transporte aéreo; y (5) Colaborar con los planes de desarrollo aeroportuario y seguridad operacional; entre otros.

Este viceministerio está integrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección General de Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea, y la Dirección General de Industria y Mantenimiento Aeronáutico (artículo 26), cada una de las cuales tiene competencias específicas dentro de las que podemos destacar, de la *primera*, el desarrollar las políticas marco para la celebración de tratados y convenios internacionales que versen sobre el servicio público de transporte aéreo (artículo 27); de la *segunda*, el proponer los criterios para fijar los derechos por servicios aeronáuticos y tasas aeroportuarias, en coordinación con los órganos y entes competentes (artículo 28); y, de la *tercera*, el definir los lineamientos de la regulación del mantenimiento aeronáutico para aumentar el mercado de fabricación, ensamblaje y reparación de equipos aeronáuticos con mano de obra venezolana (artículo 29).

2. El Consejo Aeronáutico Nacional

La Ley de Aeronáutica Civil de 2005³⁰ (hoy derogada) establecía en su artículo 10 lo siguiente:

Artículo 10. Consejo Aeronáutico Nacional. Se crea el Consejo Aeronáutico Nacional, como órgano consultivo y colegiado, facultado para asesorar, coordinar y recomendar a la administración pública la formulación de políticas aeronáuticas, a los fines que las mismas estén acordes con los lineamientos generales de la República. Su funcionamiento, organización y atribuciones se regularán, de acuerdo con lo establecido por el Ejecutivo Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública, y todas sus decisiones tendrán carácter vinculante.

No obstante lo previsto en este artículo, que se reprodujo sin cambios en la LAC de 2009, lo cierto es que este Consejo Aeronáutico Nacional ha quedado circunscrito a su *creación* por parte del legislador ya que, a la fecha,

³⁰ Publicada en Gaceta Oficial N° 38.215 del 23-06-2005 y reimpressa en N° 38.226 del 12-07-2005.

no se encuentra operativo; aun cuando en el año 2012 circuló un proyecto de reglamento parcial de LAC para “la organización y funcionamiento del Consejo Aeronáutico Nacional”³¹, donde se preveían quienes serían los miembros, competencias, organización y funcionamiento del Consejo comentado.

En cualquier caso, y de acuerdo con el Reglamento Interno del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil³², este Consejo tendrá vínculos de coordinación con el INAC (artículos 2 y 83) y su objetivo es el previsto en la LAC –visto que el artículo 84 del reglamento reiteró, sin cambios, lo dicho por el legislador– teniendo como función específica el “[c]oordinar, asesorar y recomendar al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil en relación con la formulación de políticas aeronáuticas, a los fines que las mismas estén acordes con los lineamientos generales de la República” (artículo 85).

3. Los comités

Al regular la Administración de la Aeronáutica Civil en su título II, la LAC incluyó dos comités que estarían adscritos al INAC –a saber: el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Comité Nacional de Facilitación– y la posibilidad de que el Ejecutivo Nacional creara otros, denominados Comités Técnicos Interorgánicos. Cada uno de estos comités tiene una finalidad específica, como veremos de seguida.

A. Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

Según el artículo 11 de LAC, es “el encargado de coordinar las actividades en materia de seguridad entre los distintos órganos del Estado, que obliguen a los explotadores de aeropuertos, aeronaves y otros entes responsables a la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil”. Lo que se reitera en los artículos 88 y 89 del Reglamento Interno del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Por lo que respecta a su estructura y funciones, estas las encontramos en el Decreto Presidencial N° 2.342, “mediante el cual se dicta el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita”³³.

³¹ Disponible en la página web de la Autoridad Aeronáutica venezolana: http://www.inac.gob.ve/art/template3/6be66PROYECTO_DE_DECRETO_CAN_definitivo.pdf

³² Publicado en Gaceta Oficial N° 39.117 del 10-02-2009.

³³ Publicado en Gaceta Oficial N° 40.917 del 02-06-2016 y disponible Antonio Silva Aranguren y Gabriel Sira Santana: *Boletín de Derecho Aeronáutico*. N° 2 (abril-junio 2016). Centro para la

Conforme a este decreto, el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil está presidido por el INAC e integrado por –al menos– un representante de alto nivel de los ministerios competentes en materia de transporte aéreo, relaciones interiores y justicia, relaciones exteriores, y defensa, además del SENIAT (artículo 24); quienes podrán designar a personal de nivel medio para que los representen en los grupos de trabajo que se conformen (artículo 25).

Asimismo, según el artículo 26, algunas de las funciones del Comité serán el (1) Coordinar la aplicación del plan; (2) Proponer normas que regulen las actividades de los distintos organismos responsables del plan; (3) Intercambiar información con otros organismos y con el Comité Nacional de Facilitación sobre la materia de seguridad de la aviación civil; y (4) Examinar las recomendaciones formuladas por los comités de seguridad de los aeropuertos o aeródromos. A lo que el numeral 12 del artículo 10 agrega el opinar sobre las zonas de seguridad en aeródromos y aeropuertos.

Por último, el plan indica en su artículo 28 que las decisiones e instrucciones de este Comité “serán de obligatorio cumplimiento para todos los ciudadanos y organismos de la Administración Pública dentro del territorio nacional”, y su divulgación corresponderá a la Autoridad Aeronáutica.

B. Comité Nacional de Facilitación

Es definido en el artículo 12 de la LAC como el “encargado de coordinar los diferentes entes y órganos participantes del sector”, para velar “por el cumplimiento de la normativa técnica que regula la agilización de los procedimientos de entrada y salida en el territorio nacional de aeronaves, pasajeros, carga y correo, con base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptados y regulados por la Autoridad Aeronáutica”.

Ello es reafirmado en el Reglamento Interno del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil que prevé como su objetivo la “[a]gilización de los procedimientos de entrada y salida en el territorio nacional de aeronaves, pasajeros, carga y correo” (artículo 86, repitiéndose en el artículo 87 lo ya dicho por el legislador nacional).

Al igual que como apuntamos en el caso del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, para conocer la estructura y funciones de este

Integración y el Derecho Público. Caracas, 2016, pp. 17-74. En <http://cidep.com.ve/files/bda/BDA02.pdf>

Comité debemos acudir a un decreto presidencial. Específicamente, el N° 2.343 “mediante el cual se dicta el Plan Nacional de Facilitación”³⁴.

Así, de conformidad con el artículo 5 de este plan, el Comité Nacional de Facilitación será presidido por el INAC y estará integrado por –al menos– un representante de alto nivel de los ministerios competentes en materia de relaciones interiores y justicia, exteriores, salud, agricultura, defensa, turismo, transporte aéreo, y finanzas, en adición a representantes del SENIAT, la Oficina Nacional Antidrogas, el Comité Nacional de Seguridad, el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía, la Cámara Venezolana de Empresas de Transporte Aéreo, la Asociación de Líneas Aéreas en Venezuela y BAER S.A.

Tal como ocurre con el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, estos miembros podrán nombrar a personal de nivel medio para que los representen en los grupos de trabajo que se conformen (artículo 8) y las decisiones e instrucciones del Comité “serán de obligatorio cumplimiento para todos los Órganos y Entes que conforman la Administración Pública y los ciudadanos y ciudadanas que se encuentren dentro del territorio nacional”, correspondiendo su divulgación a la Autoridad Aeronáutica (artículo 11).

Finalmente podemos precisar que algunas de las atribuciones de este Comité, según el artículo 9 del plan, consisten en (1) Proponer las medidas adecuadas para lograr el más alto grado de aplicación posible en el país de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 del Convenio de Chicago; (2) Asesorar estudios y proyectos para la construcción y remodelación de los aeropuertos internacionales y nacionales; (3) Verificar el cumplimiento de las normas y procedimientos vigentes en la materia y presentar informes a las autoridades nacionales; y (4) Consultar, a través de la Autoridad Aeronáutica, a las organizaciones de facilitación de otros Estados para lograr una solución uniforme y satisfactoria de los problemas comunes de facilitación.

C. Comités Técnicos Interorgánicos

El último de los comités que prevé la LAC lo encontramos en el artículo 13 según el cual, “[e]l Ejecutivo Nacional podrá crear Comités Técnicos Interorgánicos con la participación de personas especializadas para la coordinación de las actividades relativas a la aeronáutica nacional, basados en

³⁴ Publicado en Gaceta Oficial N° 40.917 del 02-06-2016 y disponible en A. Silva A. y G. Sira S.: *Boletín de Derecho Aeronáutico...* ob, cit., pp. 75-118.

la aplicación de las normas y métodos recomendados internacionalmente por la Organización de Aviación Civil Internacional”.

Obra decir que no tenemos conocimiento de la conformación de ningún comité de este tipo a la fecha, aun cuando no cabe duda de las ventajas que podría traer su creación en pro de factores como la seguridad operacional, la continuidad de la prestación del servicio público de transporte aéreo comercial –de acuerdo al artículo 62 de la LAC–, determinación de tarifas, entre otros aspectos.

4. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación

Si bien la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación es una creación de la Ley de Aeronáutica Civil del 2005, ya la exposición de motivos del Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil de 2001³⁵, establecía que, el hecho que la labor investigativa sobre los accidentes e incidentes de aviación no recayera en la propia autoridad aeronáutica –en su momento, el Instituto Nacional de Aviación Civil, hoy INAC– sino en otro organismo de la Administración Pública Aeronáutica –en su momento, el Ministerio de Infraestructura, y hoy la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación–, respondía al deber de “asegurar la imparcialidad y objetividad en la determinación de las causas de los mismos, ya que es inconveniente que el mismo órgano competente para garantizar la seguridad y eficiencia de la aviación civil, debía investigar las causas de los accidentes e incidentes aéreos, que en algunos casos podrían involucrar y hasta comprometer la actuación del mismo órgano regulador”.

Así, de acuerdo con el artículo 96 de la LAC, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación forma parte del Ministerio de Infraestructura (hoy Ministerio del Poder Popular para el Transporte) y es la autoridad competente para investigar “[t]odo accidente e incidente de aviación civil”, entendiendo por los primeros, según el Anexo 13 del Convenio de Chicago (denominado “Investigación de accidentes e incidentes de aviación”)³⁶:

Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual: a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de: — hallarse en la aeronave, o — por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan

³⁵ Publicado en Gaceta Oficial N° 37.293 del 28-09-2001.

³⁶ Disponible en https://derechoaeronauticoiuac.files.wordpress.com/2013/02/an13_cons_es.pdf en

desprendido de la aeronave, o — por exposición directa al chorro de un reactor, (...) b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que: — afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y — que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, (...) c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Y, por los segundos, “[t]odo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones”.

A lo que el artículo 98 de la LAC agrega que la Junta Investigadora “se organizará, funcionará y tendrá amplias potestades para requerir información, ordenar experticias y demás actividades tendientes a la determinación de las causas del accidente o incidente aéreo y tomar las medidas que resulten adecuadas conforme a la normativa técnica”.

Todo ello, no solo con la intención de ayudar a determinar las responsabilidades a las que haya lugar, sino prevenir la repetición de sucesos similares en el futuro en pro de la seguridad operacional (artículo 97 *ejusdem*).

5. Bolivariana de Aeropuertos, S.A.

La empresa del Estado adscrita al ministerio con competencia en materia de transporte nació en el marco del proceso de reversión aeroportuaria³⁷ mediante Decreto Presidencial N° 6.646³⁸ y, a la fecha, controla veintisiete aeropuertos del país, encontrándose dentro de sus funciones el proponer la creación de nuevos aeropuertos y el dirigir, coordinar y explotar los servicios de seguridad aeroportuaria, teniendo por objeto principal, según el artículo 2 del decreto:

(...) el acondicionamiento, mantenimiento, desarrollo, administración, explotación y aprovechamiento del conjunto de instalaciones, bienes y servicios que comprende la infraestructura aeronáutica civil propiedad de la República Bolivariana de Venezuela; con el propósito de garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia, economía, calidad de servicio y en beneficio de la comunidad, todo ello en el marco de la política socialista de transporte que dicte el Ejecutivo Nacional; pudiendo asociarse, cooperar o ejecutar actividades conexas relacionadas, necesarias para el desenvolvimiento, desarrollo y cumplimiento de su objeto social.

³⁷ Véase, entre otros, Allan R. Brewer-Carías: “La Sala Constitucional como Poder Constituyente: la modificación de la forma federal del Estado y del sistema constitucional de división territorial del Poder Público”. *Revista de Derecho Público*. N° 114. Editorial Jurídica Venezolana. Caracas, 2008, pp. 247-261.

³⁸ Publicado en Gaceta Oficial N° 39.146 del 25-03-2009.

De esta empresa interesa destacar que por fallo N° 135 del 11-03-2016 de la Sala Constitucional se dejó asentado –correctamente– que “la misma no goza de los privilegios y prerrogativas que la Ley ha acordado a favor de la República, en virtud de no existir previsión legal expresa al respecto (vid. Sentencia Nro. 2.291 de fecha 14 de diciembre de 2006, caso: Compañía Anónima Electricidad del Centro, C.A. (ELECENRO), ratificada posteriormente, entre otras, en la decisión Nro. 1.506 del 9 de noviembre de 2009, caso: Marina Erlinda Crespo Ferrer)”³⁹.

No obstante, por fallo N° 735 del 25-10-2017 la misma Sala aseveró que en esa oportunidad “la Sala retomó un criterio antiguo aplicable únicamente al caso en cuestión, sin embargo, resulta meritorio recalcar y aclarar que el criterio vigente es el establecido en los fallos nros. 1.681/2014 y 1.506/2015 dictados por esta Sala, así como el criterio vinculante que se establece en la presente decisión”⁴⁰, por lo que todas las empresas del Estado –incluyendo Bolivariana de Aeropuertos, S.A. (BAER)– gozaría de tales prerrogativas⁴¹.

6. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

Hasta el momento vimos diferentes órganos y entes que, en menor o mayor medida, tienen atribuidas competencias de interés para el sector aeronáutico en la Administración Pública venezolana. Sin embargo, no hemos elaborado sobre quien, según el ordenamiento jurídico vigente, es la Autoridad Aeronáutica en el país: el INAC.

Así, si bien la Ley de Aeronáutica Civil de junio de 2005 ya establecía, en su artículo 9, que “[l]a Autoridad Aeronáutica de la República es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil”, definiendo este como un “ente de seguridad de Estado, de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente de la Hacienda Pública Nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa”, competente para “regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil, expedir o convalidar certificados, permisos o licencias, crear el comité técnicos de coordinación que requiera la dinámica de la aviación y demás atribuciones

³⁹ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/marzo/186125-135-11316-2016-15-1362.HTML>

⁴⁰ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/octubre/204456-735-251017-2017-09-1174.HTML>

⁴¹ Véase nuestra opinión sobre este tema en Gabriel Sira Santana: “Las ‘prerrogativas procesales de las empresas del Estado’, a propósito del fallo N° 732/2015 de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia”. *Anuario de la Especialización en Derecho Administrativo de la Universidad Central de Venezuela*. 2016. Centro para la Integración y el Derecho Público. Caracas, 2017, pp. 38-55.

que le sean conferidas por el ordenamiento jurídico”, no fue sino hasta diciembre del mismo año que este Instituto fue creado, en virtud de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil que determinó lo siguiente:

Artículo 1. Creación del Instituto. El Instituto Nacional de Aviación Civil, creado mediante Decreto N° 1.446 con Fuerza de Ley de Aviación Civil de fecha 18 de septiembre de 2001, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.293 de fecha 28 de septiembre de 2001, en lo adelante se denominará Instituto Nacional de Aeronáutica Civil conservando su carácter de ente autónomo de seguridad de Estado, de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente del Tesoro Nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa, adscrito al ministerio cuya competencia le corresponde la regulación, formulación y seguimiento de políticas, planificación y realización de las actividades del Ejecutivo Nacional en materia de transporte aéreo.

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil gozará de los privilegios y prerrogativas que la ley nacional acuerde a la República.

En este sentido, y mientras durara el proceso de supresión del Instituto Nacional de Aviación Civil, el INAC utilizaría “la estructura aprobada, los nombramientos efectuados, el presupuesto aprobado y las funciones previstas para el Instituto Nacional de Aviación Civil, hasta tanto se efectúen los cambios necesarios para su funcionamiento” (disposición transitoria segunda) y el Ejecutivo Nacional efectuaría “todos los trámites necesarios para obtener los recursos destinados a sufragar los pasivos laborales, jubilaciones, pensiones y demás obligaciones que resulten de la supresión del Instituto” (disposición transitoria cuarta).

Nótese que, antes del mencionado Instituto Nacional de Aviación Civil⁴², estas competencias eran ejercidas por la Dirección General Sectorial de Transporte Aéreo del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (1982-1998)⁴³ y la Dirección General de Transporte Aéreo del Ministerio de Infraestructura (1999-2001)⁴⁴.

En cualquier caso, hoy en día, el INAC –cuya sede principal se encuentra en la ciudad de Caracas– se configura como la Autoridad Aeronáutica del país

⁴² Creado en el 2001 como un “instituto autónomo adscrito al Ministerio de Infraestructura, de naturaleza técnica, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, distinto e independiente de la Hacienda Pública Nacional, con autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa”, según el artículo 16 de la Ley de Aviación Civil.

⁴³ De acuerdo con los diferentes reglamentos orgánicos de ese ministerio, publicados en Gaceta Oficial N° 2.923 Extraordinario del 01-03-1982, N° 36.104 del 10-12-1996, N° 36.206 del 15-05-1997 y N° 36.466 del 02-06-1998.

⁴⁴ Según el reglamento orgánico de ese ministerio, publicado en Gaceta Oficial N° 36.826 del 10-11-1999.

que, aunque se encuentra adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte que ejerce las potestades de tutela sobre el mismo⁴⁵, posee autonomía técnica, financiera, organizativa y administrativa para ejercer sus funciones. Traduciéndose ello en que podrá organizar y administrar su patrimonio, dictar sus normas internas y gestionar libremente sus asuntos.

A. Estructura y régimen de personal

De acuerdo con el artículo 2 del Reglamento Interno del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, este está conformado por tres niveles: el nivel superior –integrado por el Consejo Directivo, la Unidad de Auditoría Interna, y la Presidencia del Instituto–, el nivel de apoyo –integrado por las oficinas de asuntos sociales, consultoría jurídica, registro aeronáutico nacional, recursos humanos, planificación y presupuesto, tecnología de la información, relaciones internacionales, comunicación e imagen, administración y finanzas– y el nivel sustantivo, integrado por las gerencias generales de transporte aéreo y de seguridad aeronáutica.

De esta estructura, a los efectos de esta colaboración, interesa destacar únicamente que el Consejo Directivo está integrado por el Presidente del Instituto y cuatro directores nombrados por el Presidente de la República (artículo 9 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil) –siendo algunas de sus competencias aprobar las condiciones generales para los servicios de transporte y trabajo aéreo⁴⁶ y las normas técnicas sobre aeronáutica civil⁴⁷, previa propuesta del Presidente del Instituto (artículo 12)– y que corresponde al Presidente del INAC, entre otros, ordenar la realización de inspecciones y fiscalizaciones, así como la apertura y sustanciación de procedimientos sancionatorios, dictar medidas preventivas y revocar las concesiones previstas en la ley de la materia (artículo 13).

Por su parte, en lo que respecta al personal, resulta de interés el artículo 3 de esta ley que lo califica como “personal de seguridad de Estado”, motivo por el cual el Instituto “tendrá un régimen especial propio relativo al ingreso, ascenso, traslado, suspensión, retiro, seguridad social, sueldo salarios y otras remuneraciones de sus trabajadores, así como las funciones y requisitos que

⁴⁵ Anteriormente lo estuvo al Ministerio del Poder Popular para el Transporte y Obras Públicas, el Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo, la Vicepresidencia de la República y el Ministerio de Infraestructura.

⁴⁶ Véase Gabriel Sira Santana: "Notas sobre las Condiciones Generales del Transporte Aéreo en Venezuela". *Anuario de Derecho Aeronáutico 2016*. Centro para la Integración y el Derecho Público. Caracas, 2018, pp. 136-157.

⁴⁷ El listado de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas publicadas por el INAC puede consultarse en <http://cidep.com.ve/rav.html>

deben cumplir para el ejercicio de sus cargos conforme a su organización, de acuerdo con lo previsto en la normativa que se dicte al efecto”.

Esta normativa es la Providencia Administrativa N° CD-CJU-013-09 del INAC, mediante la cual se dictó el “Régimen Especial del Personal del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil”⁴⁸ cuyo contenido no comentaremos en esta ocasión.

B. Facultades y competencias

Por último, en cuanto al INAC, hemos de referirnos a sus facultades previstas en el artículo 4 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y, según las cuales, este ente es el llamado a (1) Regular, fiscalizar, controlar, coordinar y certificar todas las actividades de aeronáutica civil en Venezuela; (2) Recaudar y disponer de los derechos, tasas, cánones y similares por los servicios que presta o por el ejercicio de sus actividades; (3) Procesar las denuncias de usuarios o de operadores, así como sustanciar el expediente y resolverlos; y (4) Coordinar los aeropuertos de la República.

⁴⁸ Publicada en Gaceta Oficial N° 39.206 del 23-06-2009.