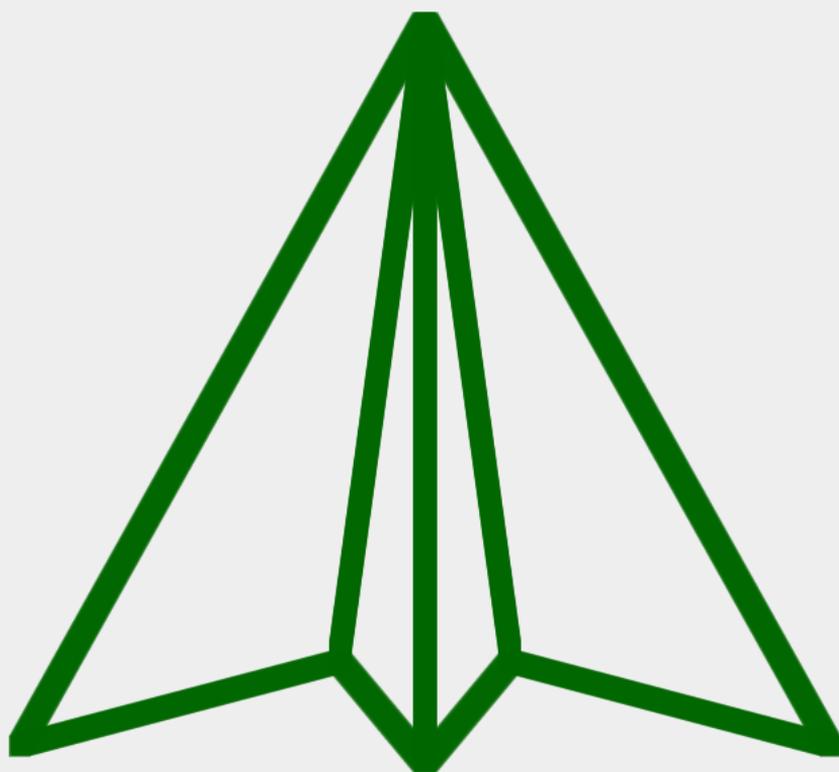




Anuario de Derecho Aeronáutico 2018

Caracas, Venezuela



Centro para la Integración y el Derecho Público

ANUARIO DE DERECHO AERONÁUTICO

Año 2018



Coordinación:

Antonio Silva Aranguren, Gabriel Sira Santana

Caracas, 2019

© Centro para la integración y el Derecho Público
Anuario de Derecho Aeronáutico

Las opiniones expuestas en los trabajos publicados en este Anuario son de la exclusiva responsabilidad de sus autores y no se corresponden necesariamente con la de los coordinadores del mismo o el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP).

Depósito legal N° DC2018001081
ISSN 2610-8070

Publicación anual

Coordinación: Antonio Silva Aranguren, Gabriel Sira Santana

Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP)

Avenida Santos Erminy, 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 estudio del 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.

NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE TRABAJOS

El *Anuario de Derecho Aeronáutico* (ADA) aceptará artículos de autores nacionales e internacionales, para su evaluación a los efectos de su publicación, a través de la dirección electrónica contacto@cidep.com.ve. Los trabajos presentados habrán de atender a las siguientes pautas:

1. No se establece un número mínimo o máximo de páginas por colaboración.
2. Espaciado de 1.5 puntos, letra Arial, número 12, tamaño carta, márgenes superiores e inferiores de 2.5 cm y derecho e izquierdo de 3 cm, sangría de 0.75 cm al inicio de cada párrafo.
3. Incluir, en español, un resumen de máximo 150 palabras y de 3 a 5 palabras claves.
4. El texto se dividirá atendiendo a la siguiente jerarquía. La introducción y la conclusión no se enumeran:
 - I.
 1.
 - A.
 - a.
 - a'.
5. Las citas bibliográficas habrán de incluirse como pie de páginas y se seguirá el siguiente orden: Nombre y Apellido del autor: *Título de la obra*. Editorial. Lugar de publicación, año de publicación, número de páginas citadas. Ejemplo: Samantha Sánchez Miralles: *Casos de estudio sobre la expropiación en Venezuela*. Centro para la Integración y el Derecho Público y Editorial Jurídica Venezolana. Caracas, 2016, pp. 45-46. En caso de revistas u obras colectivas, el orden a seguir es el siguiente: Nombre y Apellido del autor: "Título del trabajo". *Título de la revista u obra*. Editorial. Lugar de publicación, año de publicación, número de páginas citadas. Ejemplo: Jorge Luis Suárez: "El verdadero sentido de los poderes de gobierno bajo estado de excepción: recuerdos de un fallo de la Corte Suprema de Justicia y de un Estado que ya no existe". *Revista de Derecho Público*. N° 143-144. Editorial Jurídica Venezolana. Caracas, 2015, pp. 88-89.
6. Si la cita supera las 60 palabras deberá incluirse como párrafo aparte, y con margen izquierdo de 0.75 cm, letra Arial, número 10. En caso de ser inferior a las 60 palabras, la cita se insertará en el texto entre comillas.
7. El ADA no está en la obligación de publicar las colaboraciones recibidas.
8. Los autores que publiquen en el ADA ceden sus derechos sobre sus obras, a excepción del derecho de ser reconocido como tales, a tenor de lo previsto en el artículo 19 de la Ley sobre el Derecho de Autor.

ÍNDICE

ESTUDIOS

Artículos

El régimen jurídico-urbanístico de las edificaciones de aeródromos y sus alrededores dentro de las poligonales urbanas en Venezuela. Un caso de estudio: la declaratoria de ejidos por el Concejo Municipal de Iribarren sobre las instalaciones del Aeropuerto Internacional "Jacinto Lara" de la ciudad de Barquisimeto. **Emilio J. URBINA MENDOZA**.....[8](#)

La trata de personas y la aviación civil internacional. **Francisco RAMÍREZ MEZA**.....[33](#)

La prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil y la ausencia en la legislación venezolana de una regulación al respecto. **Francisco RAMÍREZ MEZA**.....[39](#)

Enrique Mapelli López. Maestro y amigo. **Jorge L. ÁLVAREZ MÉNDEZ**...[51](#)

Comentarios monográficos de los cursantes del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila

El impacto de la inamovilidad laboral en la seguridad aeronáutica: posibles soluciones para su armonización. **Ariana Emilia CABRERA ACEVEDO**....[55](#)

Un globo por el mundo y la soberanía aérea de los Estados. El sueño de la conquista de los cielos sin escalas. **Andreina ANDRADE**.....[77](#)

NORMATIVA

Información normativa

Leyes, reglamentos, decretos, resoluciones y providencias de interés aeronáutico dictadas durante el año 2018. **Antonio SILVA ARANGUREN y Gabriel SIRA SANTANA**.....[95](#)

Comentarios normativos

Breve repaso sobre la protección de pasajeros en las leyes de aeronáutica civil en Suramérica. **Gabriel SIRA SANTANA**[101](#)

JURISPRUDENCIA

Información jurisprudencial

Jurisprudencia aeronáutica durante el año 2018. **Antonio SILVA ARANGUREN** y **Gabriel SIRA SANTANA**.....[115](#)

ESTUDIOS

Artículos

EL RÉGIMEN JURÍDICO-URBANÍSTICO DE LAS EDIFICACIONES DE AERÓDROMOS Y SUS ALREDEDORES DENTRO DE LAS POLIGONALES URBANAS EN VENEZUELA. UN CASO DE ESTUDIO: LA DECLARATORIA DE EJIDOS POR EL CONCEJO MUNICIPAL DE IRIBARREN SOBRE LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL "JACINTO LARA" DE LA CIUDAD DE BARQUISIMETO

Emilio J. Urbina Mendoza¹

Resumen: *Dentro de las regulaciones del régimen jurídico-urbanístico, la intervención sobre los aeródromos existentes o la urbanización de nuevos, implica un conjunto de normas conexas tanto a nivel nacional como las reglas aeronáuticas venezolanas (RAV) que deben observarse más allá que el sistema tradicional de fuentes urbanísticas. Sus especificaciones técnicas no pueden ser relajadas por ninguna administración, menos, cuando las presiones sean por regularizar ocupantes irregulares en las adyacencias de las instalaciones aeroportuarias.*

Palabras clave: *Ordenación urbanística – Plan Rector de Aeropuertos –RAV 14 – Disciplina urbanística*

SUMARIO. I. Aproximaciones al problema jurídico-urbanístico de las adyacencias del Aeropuerto Internacional Jacinto Lara de la ciudad de Barquisimeto. 1. Crónica de una disputa anunciada. A. La declaratoria de ejidos por el Concejo Municipal Bolivariano de Iribarren y su conversión en Ordenanza. B. La posición institucional de la autoridad aeroportuaria (BAER). C. Demanda de nulidad ante la Sala Constitucional del TSJ (Expediente N° 2016-659). 2. Acciones judiciales posteriores del BAER. II. Régimen jurídico-urbanístico de los aeropuertos en su modificación y urbanización. 1. El régimen de normas propiamente urbanísticas y su remisión a las reglas técnicas aeronáuticas. 2. La RAV-14. A. El plan maestro del aeropuerto. B. La

¹ Abogado egresado de la Universidad Católica del Táchira, mención Cum Laude (1998). Doctor en Derecho por la Universidad de Deusto (Bilbao-España) (2010). Magister Scientiarum en Ética social (Universidad Alberto Hurtado - Santiago de Chile) (2002). Profesor de Ordenación Urbanística y Régimen Municipal en Postgrado de la Universidad Católica Andrés Bello (2006-2018). Abogado-Consultor en ordenación urbanística y territorial.

prohibición de emisión de la constancia de adecuación a las variables urbanas fundamentales sin el permiso del INAC. III. Responsabilidades por inobservancia de reglas de disciplina urbanística

I. APROXIMACIONES AL PROBLEMA JURÍDICO-URBANÍSTICO DE LAS ADYACENCIAS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JACINTO LARA DE LA CIUDAD DE BARQUISIMETO

A finales de 2007, el entonces Alcalde de la ciudad de Barquisimeto, Municipio Iribarren del estado Lara, abogado Henry Falcón Fuentes, procedió a autorizar la ocupación de las zonas adyacentes del Aeropuerto Internacional Jacinto Lara (en adelante AIJL) (Código IATA: BRM. OACI: SVBM) calculada en más de 200 familias en condiciones precarias². La ocupación atrajo inmediatamente mayor cantidad de personas, con la eterna promesa de conseguir una vivienda del gobierno en áreas que se ofrecen, paradójicamente, como de primera calidad urbanística. En 2012, por instrucciones del Ejecutivo Nacional se ordenó el desalojo que estuvo a cargo de la Alcaldía del Municipio Iribarren³. El proceso se ejecutó a través del uso de la fuerza pública, generándose dos días de constante protesta en el oeste de la ciudad crepuscular de Venezuela⁴.

² Véase Diario *El Informador*, Barquisimeto, ediciones del 19-03-2010 y 18-05-2010. También, la entonces alcaldesa del Municipio Iribarren, profesora Amalia Sáez, "(...) calificó de irresponsables las acusaciones del gobernador Henri Falcón contra el Ejecutivo Nacional de promover las invasiones y afirmó que, por ejemplo, los ocupantes del Cono de Seguridad del Aeropuerto Jacinto Lara han dicho que personas vinculadas al mandatario regional han sido vistos en varias oportunidades por allí (...)". Véase Diario *El Impulso*, edición de 6 de marzo de 2012 "PSUV-Lara: no debemos dejarnos manipular por factores de oposición", en: <https://www.elimpulso.com/2012/03/06/psuv-lara-no-debemos-dejarnos-manipular-por-factores-de-la-oposicion/>

³ Véase Diario *El Impulso*, Barquisimeto, edición del 12-03-2012 en: <https://www.elimpulso.com/2012/03/12/familias-desalojadas-de-cono-de-seguridad-invasen-sede-del-psuv/> El desalojo implicó un escándalo político para el Partido Socialista Unido de Venezuela, en razón que las familias desocupadas a la fuerza del cono de seguridad del aeropuerto, fueron a reclamar directamente a las autoridades del PSUV, exigiendo la destitución de la entonces también alcaldesa del PSUV, profesora Amalia Sáez. Véase <https://www.elimpulso.com/2012/03/13/desalojados-del-cono-de-seguridad-tomaron-sede-del-partido-rojo/>

⁴ Véase "Ardió el Garabatal por manifestación de invasores", en: Diario *El Impulso*, Barquisimeto, edición de fecha 14-03-2012 <https://www.elimpulso.com/2012/03/14/pidieron-presencia-de-amalia-saez-ardio-el-garabatal-por-manifestacion-de-invasores/> Véase un gráfico estudio que se realizó en las comunidades invasoras que lleva por título "El cono de seguridad se les escapó de las manos". En: Diario *El Impulso*, Barquisimeto, edición del 22-

Por un tiempo estuvo el tema bajo el tapete, en razón de los procesos electorales de 2012 (presidenciales y regionales) y 2013 (municipales). En diciembre de 2013 se instala la plenaria electa para el período constitucional 2013-2017, siendo una de sus primeras directivas la atención de las invasiones sobre el espacio que popularmente se denomina el "Cono de Seguridad" del Aeropuerto Jacinto Lara de Barquisimeto.



Gráfico 1: Fotografía satelital AIJL 2003. Fuente: Google Earth.



Gráfico 2: Fotografía satelital AIJL y poligonales de afectación ocupaciones irregulares 2015. Fuente: Google Earth.

En las gráficas anteriores se puede apreciar la evolución acelerada de las invasiones en el área sur de la pista del AIJL, incluyéndose, las propias

08-2012 <https://www.elimpulso.com/2012/08/22/habitante-de-la-zona-el-cono-de-seguridad-se-les-escapo-de-las-manos/> Resalta este trabajo los pormenores sobre la invasión y el tiempo que llevaban allí.

zonas de aproximación a la cabecera de la pista. En 2003 no existían espacios ocupados dentro del área de seguridad (frente sur) de la pista de aterrizaje. Para 2015, se encontraban perfectamente identificadas los espacios mal urbanizados de los ocupantes irregulares, según se identifica en las poligonales indicadas en color rojo.

1. Crónica de una disputa anunciada

En 2015 se retoma la polémica con una intensidad y dirección no vista en los conatos del pasado. El Concejo Municipal (mayoritariamente en manos del oficialismo) aprovechando la coyuntura de la reforma de la Ordenanza del Plan de Desarrollo Urbano Local de Barquisimeto⁵ (en adelante PDUL), introdujo la temática de las zonas invadidas en los alrededores del AIJL. Buscaron en el PDUL mecanismos para dejar intactas las ocupaciones irregulares, creyendo que reformando la Ordenanza podrían hacer nugatorio cualquier dispositivo limitante de ocupación sobre los espacios ya mencionados e identificados.

En ese entonces nos habían solicitado los servicios técnicos para asesorar en la citada modificación parcial. Sin embargo, desde un principio surgieron contradicciones entre lo que aconseja la técnica y las cada vez más evidentes y erráticas decisiones políticas de la mayoría edilicia oficialista. Esto nos llevó a tomar una agresiva postura pública en defensa del AIJL, puesto que, de proseguir las invasiones o la regularización de las mismas, Barquisimeto y el centro-occidente de Venezuela se quedarían sin Aeropuerto⁶. Coincidentalmente hubo un incidente en el AIJL con el vuelo número 711 (ruta Caracas-Barquisimeto) de Aserca Airlines en fecha 02-05-2015, donde estalló un caucho de la aeronave⁷, disparándose de nuevo las polémicas sobre la influencia de las invasiones en la seguridad aeronáutica del AIJL.

El Alcalde para el momento (2013-2017), ingeniero Alfredo Ramos había sido enfático en que el problema de la invasión era competencia de

⁵ Publicada en Gaceta Municipal del Municipio Iribarren, extraordinaria, N° 1803 del 28-08-2003.

⁶ Véase "Barquisimeto podría quedarse sin aeropuerto por ocupaciones". En: Diario *El Informador*, Barquisimeto, edición del 26-04-2015, páginas 1A y 2A.

⁷ Véase "Caucho del ala izquierda de avión explotó al aterrizar en Barquisimeto". En: Diario *El Impulso*, Barquisimeto, edición del 03-05-2015 <https://www.elimpulso.com/2015/05/03/caucho-de-ala-izquierda-de-avion-exploto-al-aterrizar-en-barquisimeto>

todos los entes públicos involucrados⁸. Sin embargo, las presiones de los diferentes dirigentes de las comunidades localizadas a lo largo de las zonas invadidas, afectos al partido gobernante, canalizaron la lucha a través del enfrentamiento público entre la mayoría edilicia del PSUV contra el Alcalde de Barquisimeto de signo político contrario. En una de esas reuniones donde la comunidad tomó por la fuerza la sede del Palacio Municipal, terminó prevaleciendo la tesis de la "Declaratoria de ejidos" de los tantas veces identificados terrenos.

A. La declaratoria de ejidos por el Concejo Municipal Bolivariano de Iribarren y su conversión en ordenanza

Temiendo el peor escenario, el Concejo Municipal Bolivariano de Iribarren procedió a la declaratoria de ejidos de los polémicos terrenos por medio de dos Acuerdos de Plenaria, en específico el N° 235-15⁹ y 253-15¹⁰, de una superficie aproximada de 2.117.260,98 m² subdividida en tres poligonales. Días después, percatándose la corporación edilicia sobre la insuficiencia del Acuerdo en razón del contenido de los mismos, según la Ley Orgánica del Poder Público Municipal¹¹; procedió el Concejo a la modificación de la Ordenanza de Ejidos y Terrenos de Propiedad municipal¹², donde incorporaron este dislate jurídico.

La declaratoria quedó patentada en la reforma del artículo 1, literal "K" de la Ordenanza identificada *ut supra*, quedando de la siguiente manera:

DETERMINACIÓN DE LOS EJIDOS

Artículo 2. Son ejidos del municipio Iribarren:

(...) Omisis (...)

k. Los terrenos declarados por el Concejo Municipal Bolivariano de Iribarren a través del Acuerdo C.M. 235-15 de fecha 17 de septiembre de 2015, publicado en Gaceta Municipal el 21 de septiembre de 2015 Ordinaria 83 y el Acuerdo C.M.-

⁸ Véase "Nuestra gestión apunta al impacto social de las obras". En: Diario *El Impulso*, Barquisimeto, edición del 22-04-2014 <https://www.elimpulso.com/2014/04/22/alfredoramos%e2%80%88nuestra-gestion-apunta-al-impacto-social-de-las-obras>

⁹ Publicado en Gaceta Municipal del Municipio Iribarren, extraordinaria, n° 83 de fecha 21.09.2015.

¹⁰ Publicado en Gaceta Municipal del Municipio Iribarren, extraordinaria, n° 85 de fecha 05.10.2015.

¹¹ Artículo 54.2 Acuerdos: son los actos que dicten los concejos municipales sobre asuntos de efecto particular.

¹² Publicada en Gaceta Municipal del Municipio Iribarren, extraordinaria, n° 4.289 de fecha 09.10.2015.

253-15 aprobado en la sesión N° 66 de fecha 24-09-2015 ubicados en la parroquia Juan de Villegas del municipio Iribarren y que comprenden Dos millones ciento diecisiete mil doscientos sesenta con noventa y ocho metros cuadrados (2.117.260,98 m²), con linderos, coordenadas UTM, y los puntos comprendidos entre A1 y A18, ambos inclusive tal como se detallan:

N°	Vértice	Nombre	Norte	Este	Distancia
1	P1		1.109.661,0000	459.443,0000	=====
2	P40		1.109.676,0000	459.517,0000	75,50
3	P39		1.109.675,0000	459.543,0000	26,02
4	P38		1.109.624,0000	459.588,0000	68,01
5	P37		1.109.629,0000	459.619,0000	31,40
6	P36		1.109.445,0000	459.679,0000	193,54
7	P35		1.109.428,0000	459.687,0000	18,79
8	P34		1.109.385,0000	459.700,0000	44,92
9	P33		1.109.372,3563	459.702,9178	12,98
10	P32		1.109.346,0000	459.709,0000	27,05
11	P31		1.109.330,0000	459.718,0000	18,36
12	P30		1.109.320,0000	459.718,0000	10,00
13	P29		1.109.259,0000	459.738,0000	64,20
14	PA		1.109.389,3121	460.129,9398	413,04
15	PB		1.109.313,3787	460.176,5409	89,09
16	P3		1.109.182,0000	459.796,0000	402,58
17	P2		1.109.120,0000	459.618,0000	188,49
P1			1.109.661,0000	459.443,0000	568,60

ÁREA 1 en metros cuadrados: 122.750,31

N°	Vértice	Nombre	Norte	Este	Distancia
1	D4		1.109.538,0000	458.455,0000	=====
2	D3		1.109.755,0000	458.979,0000	567,16
3	D2		1.109.618,0000	458.968,0000	137,44
4	D1		1.109.416,0000	458.516,0000	495,08
D4			1.109.538,0000	458.455,0000	136,40

ÁREA 2 en metros cuadrados: 68.433,50

ÁREA 3: con 1.926.077,17 m²

Nº	Vértice	Nombre	Norte	Este	Distancia
1	PC2	1.109.132,9723	459.642,0455	=====	
2	PC3	1.109.313,3787	460.176,5409	564,12	
3	PC4	1.109.797,0902	459.879,6820	567,54	
4	A1	1.110.198,3441	459.633,4283	470,79	
5	A2	1.110.246,4507	459.962,0897	332,16	
6	A3	1.109.976,3787	460.541,5409	639,30	
7	A4	1.110.548,3787	460.796,5409	626,27	
8	A5	1.110.568,3787	460.946,5409	151,33	
9	A6	1.110.703,3787	461.001,5409	145,77	
10	A7	1.110.719,9246	461.001,8007	101,62	
11	A8	1.110.732,0069	461.192,0632	91,07	
12	A9	1.110.741,4113	461.261,1788	69,75	
13	A10	1.110.549,0675	461.323,5133	202,19	
14	A11	1.110.478,7283	461.354,8576	77,01	
15	A12	1.110.595,9510	462.011,3559	666,88	
16	A13	1.110.618,1283	462.174,6876	164,83	
17	A14	1.110.605,7596	462.236,7425	63,28	
18	A15	1.110.556,2495	462.270,5060	59,93	
19	A16	1.110.484,2587	462.257,2504	73,20	
20	A17	1.110.380,7560	462.215,7565	111,51	
21	A18	1.110.270,5230	462.130,2504	139,51	
22	A19	1.110.098,0798	461.875,9861	307,22	
23	A20	1.110.089,1430	461.867,5495	12,29	
24	PC10	1.110.059,4452	461.853,3451	32,92	
25	PC11	1.110.041,0384	461.849,7215	18,76	
26	PC12	1.110.014,1677	461.850,4266	26,88	
27	PC13	1.109.961,5091	461.857,1807	53,09	

28	PC14	1.109.894,8045	461.840,7014	68,71
29	PC15	1.109.830,0445	461.857,6059	66,93
30	PC16	1.109.823,1144	461.845,8808	13,62
31	PC17	1.109.641,9917	461.360,5142	518,06
32	PC18	1.109.498,7907	460.975,1082	411,15
33	PC19	1.109.495,5065	460.918,8340	56,37
34	PC20	1.109.486,7854	460.890,7468	29,41
35	PC21	1.109.289,5852	460.374,2954	552,82
36	PC1	1.109.129,9063	459.642,8458	748,67
1	PC2	1.109.132,9723	459.642,0455	3,17

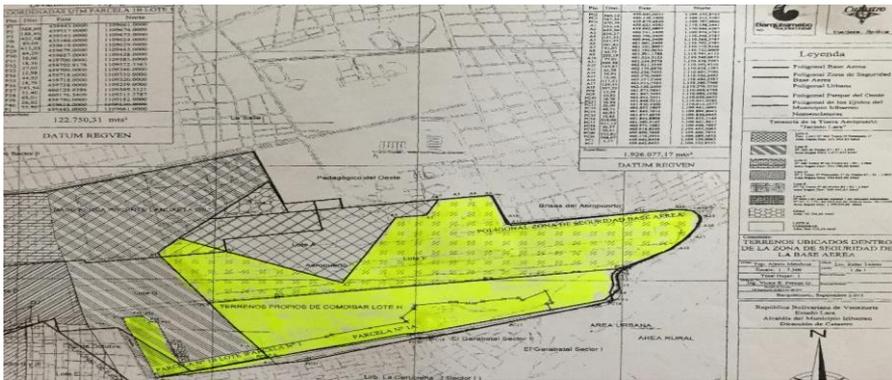


Gráfico 3: Poligonal de declaratoria de ejidos 2015. Fuente: Anexo a la Ordenanza de Reforma Parcial de la Ordenanza de Ejidos y Terrenos de Propiedad Municipal del Municipio Iribarren del estado Lara.

Como puede observarse en el gráfico 3, el artículo transcrito incorpora –violentando la Constitución– gran parte del terreno donde siempre ha funcionado el Aeropuerto Internacional Jacinto Lara de la ciudad de Barquisimeto. Incluye la pista principal y la calle de rodaje, además de las áreas de evidente dominio público de la República. Así, desconociendo los supuestos del artículo 181 de la Constitución Bolivariana de 1999, el Concejo Municipal de Iribarren incorporó como "EJIDO" a casi todo el Aeropuerto de Barquisimeto, violentando el carácter de éste último como bien de la nación de dominio público y desconociendo el carácter demanial del mismo.

La poligonal que se incorporó en el literal “K” del artículo 2 de la Ordenanza sin ningún fundamento procedió hasta declarar ejidos no sólo el

área donde se encuentra el edificio aeroportuario (aduana aérea de Barquisimeto), sino también parte de la Base Aérea "Vicente Landaeta Gil", donde actualmente funcionan algunos grupos de la Aviación Militar Bolivariana. Esto puede constatare en el plano elaborado por la Dirección de Catastro de la Alcaldía del Municipio Iribarren del estado Lara, suscrito por el Ingeniero Víctor E. Perozo, de fecha septiembre de 2015 y que se incluyó como anexo de la Ordenanza (Vid Gráfico N° 3).

Lo insólito del asunto es el motivo del Concejo Municipal para realizar esta declaratoria, tal como expresamente lo indica la exposición de motivos:

Consiguientemente, frente a la necesidad expresada por seis (6) comunidades representadas por nueve (9) Consejos Comunales, que se encuentran asentadas, desde hace nueve años aproximadamente en el Cono de Seguridad del Aeropuerto Internacional Jacinto Lara, denominado en la actualidad "Ciudad Bendita Gran Poder de Dios", el Concejo Municipal Bolivariano de Iribarren, como órgano legislativo y teniendo como norte principal el interés y bienestar colectivo, cumpliendo con la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y haciendo cumplir las leyes y Ordenanzas vigentes, que han permitido el avance del municipio Iribarren, hasta un estado de justicia social y en especial al derecho de todos los ciudadanos y ciudadanas a una vivienda digna, ha venido ejerciendo, en el ámbito de sus competencias, las acciones conducentes a brindar respuesta oportuna y adecuada a los ciudadanos y ciudadanas prenombrados (as).

En pleno ejercicio de sus competencias y facultades legales, el cuerpo edilicio municipal declaró como ejidos, en Sesión N° 63 de fecha 17 de septiembre de 2015, según Acuerdo 235-15, publicado en Gaceta Municipal Extraordinaria N° 83 de fecha 21 de septiembre de 2015 y el Acuerdo CM-253-15 aprobado en la sesión N° 66 de fecha 24-09-2015 una superficie de terreno que mide en total (2.117.260,98 m²) y que comprende tres (3) áreas de terrenos, donde cada una conforma una poligonal cerrada, cuyos números de vértices, nombre de los mismos, coordenadas y distancias se encuentran identificados en plano original de los terrenos afectados e informe N° DCCF-2015-09-191 del 24 de septiembre de 2015, suscrito por el Director de Catastro de la Alcaldía del municipio Iribarren, incluyendo asimismo, en la antedicha declaratoria, los puntos comprendidos entre A1 y A18. Las precitadas áreas poseen una extensión como se indica a continuación: ÁREA 1: con 122.750,31 m², ÁREA 2: con 68.433,50 m² y ÁREA 3: con 1.926.077,1722 m².

Es consideración del legislador la existencia de documentos registrados en los cuales la Nación adquirió por parte de terceros la propiedad de inmuebles ubicados dentro de la poligonal de los ejidos establecidas en el plano de alindamiento del año 1968, con especial atención a terrenos ubicados dentro del Aeropuerto Internacional "Jacinto Lara", los cuales son objeto de la presente Reforma (...) (subrayado nuestro).

Los párrafos son demoledores en lo que respecta al orden de prioridades del Concejo Municipal, donde, sin importar ni revisar si los ocupantes irregulares de las áreas de seguridad del AIJL pueden estar allí o no; prefirió declarar ejidos para que posteriormente el Municipio entregara los correspondientes títulos de propiedad. En pocas palabras, la reforma del texto normativo municipal cristaliza uno de los más graves problemas que amenaza la infraestructura aeroportuaria en Venezuela: *la constante invasión y levantamiento de poblamiento irregular en sus alrededores.*

Quien suscribe procedió, en sendos escritos durante 2015¹³ y 2016¹⁴, a denunciar ante la opinión pública y los funcionarios competentes la aberrante actitud de convertir en ejidos unos terrenos de la República, amén de regularizar lo irregularizable urbanísticamente hablando. Con el sólo fundamento del artículo 181 constitucional, sin revisar si se cubrían los extremos exigidos por el constituyente y el legislador, según sentencia N° 1.626 SC/TSJ de fecha 10-12-2015¹⁵, los concejales asumieron que la mejor

-
- ¹³ Véase Ofic. 09/2015: Dirigido al ciudadano Síndico-procurador municipal, abogado Jesús Pérez, Ofic. 10/2015: Dirigida a la ciudadana Directora de Planificación y Control Urbano (DPCU), arquitecta Zulay Briceño, Ofic. 11/2015: Dirigida al ciudadano Concejal Alejandro J. Natera, Presidente del Concejo Municipal Bolivariano de Iribarren, Ofic. 12/2015: Dirigida a la profesora Milagros Gómez de Blavia, concejal del Municipio Iribarren del estado Lara, todos del 04-05-2015. Sensiblemente explicamos al entonces Alcalde, ingeniero Alfredo Ramos, los pormenores del error de declarar ejidos los terrenos donde se encuentran los invasores para que posteriormente se procediera a otorgarles títulos de propiedad. Véase Ofic. 17/2015 del 07-09-2015. De igual manera insistimos en Ofic. 18/2015 del 21-09-2015 al Ciudadano Presidente del Concejo Municipal de Iribarren, concejal Alejandro J. Natera, que sería una violación al régimen jurídico-urbanístico persistir en la declaratoria de ejidos de los terrenos que son para la seguridad del AIJL. El 24-09-2015 hicimos lo mismo con el ciudadano Síndico-Municipal. Debemos señalar que de los comunicados anteriores, sólo obtuvimos respuesta de la Concejal Milagro Gómez de Blavia que procedió inmediatamente a votar en contra de tan aberrante declaratoria de ejidos, manifestando su directiva a través de un voto salvado.
- ¹⁴ En Ofic. 03/2016 del 06-06-2016, expresamos al entonces Alcalde, ingeniero Alfredo Ramos, sobre las consecuencias de la declaratoria de ejidos, en donde se pretendía regularizar a parte de la comunidad que había invadido las áreas de seguridad del AIJL.
- ¹⁵ En julio de 2013 nosotros introdujimos ante la Sala Constitucional del TSJ un recurso de interpretación constitucional del artículo 181 del texto fundamental (expediente N° 2013-649) El recurso fue resuelto en sentencia N° 1626, donde en uno de los párrafos fue enfática en señalar sobre quién puede hacer una declaratoria de ejidos: "(...) En atención a las consideraciones expuestas, advierte esta Sala, una vez analizada la demanda de interpretación, que el accionante dijo actuar en nombre propio en su condición de abogado y en su carácter de asesor del Concejo Municipal del Municipio Iribarren del Estado Lara, sin señalar un supuesto concreto, es decir, sin aludir a la conexión con un caso específico que lo haya hecho instar a este órgano jurisdiccional para resolver su petición, aludiendo

manera de atender a una comunidad invasora era otorgándoles sus títulos de propiedad.

En la singularidad de la solución propuesta, primero, debía declararse como ejido para luego desafectar y conceder dichos títulos. Ahora bien, el problema estriba en que no podía ni declararse ejidos, ni mucho menos legalizar la invasión sobre los terrenos del AIJL. De nada sirve establecer mecanismos de traslación de titularidad sobre los inmuebles, si posteriormente, el propio Municipio debe restringir –cuando no prohibir– aspectos propios de *ius aedificandi*. En pocas palabras, ¿cómo un Municipio otorga titularidad sobre terrenos cuando posteriormente el propio Municipio en ejercicio legítimo de sus potestades como autoridad urbanística, prohibirá la construcción de cualquier tipo de edificación?

B. La posición institucional de la autoridad aeroportuaria (BAER)

El AIJL desde 2014 se encuentra en manos de la empresa pública Bolivariana de Aeropuertos (BAER, C.A.). Como parte del sistema nacional de aeropuertos, BAER se encarga directamente de regentar los espacios físicos, así como, de aplicar el debido mantenimiento de los aeródromos nacionales e internacionales ubicados dentro de la geografía venezolana.

Ante las declaratorias de ejidos sobre el AIJL, al principio, hubo un silencio de quienes en ese momento eran los responsables del terminal aéreo. Ante la propia presión pública y visto lo notorio de la ilegalidad, BAER, C.A. procedió el 10-12-2015 a la interposición de un amparo constitucional¹⁶ contra el Acuerdo N° 235-15 *supra* identificado, en razón de la citada declaratoria de ejidos. Entre los motivos argumentados en el escrito de amparo, los representantes del AIJL esgrimieron:

simplemente a que su interés radica en que esta Sala dictamine qué tierras pudieran pasar a ser ejidos, incluyendo aquellas que tienen cadenas titulativas, las posesiones pro-indivisas; igualmente pretende que se establezca que solo el Concejo Municipal pueda realizar la declaratoria de ejido, de lo que se desprende que la real intención de la parte actora a través de la presente demanda es obtener un pronunciamiento a través del cual este órgano jurisdiccional se subrogue en atribuciones propias del poder legislativo (Asamblea Nacional) regulando aspectos que están reservados al desarrollo exclusivo de una ley. Por tanto, esta Sala concluye que el accionante no demostró la existencia de un interés jurídico actual, legítimo, fundado en una situación jurídica concreta que lo legitime para acudir a esta Sala, con el fin de demandar la referida interpretación".

¹⁶ Expediente N° KP02-O-2015-000170. Juzgado Superior en lo Civil y Contencioso-Administrativo de la Región Centro-Occidental con sede en Barquisimeto, estado Lara.

(...) que los terrenos ubicados en la poligonal descrita en La Ordenanza de La Reforma De La Ordenanza De Ejidos Y Terrenos De Propiedad Municipal en su artículo 2 literal J, que los concejales quieren adjudicar la propiedad de los terrenos que colindan de manera directa con las aéreas que se encuentran en zona de seguridad del Aeropuerto Internacional Jacinto Lara; esta que se definen por la norma de la Organización De Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) en la que se tipifica una superficie limitadora de obstáculo y la cual tienen un factor de riesgo inminente dentro de la operatividad del Aeropuerto y por lo cual en los terrenos citados up supra enmarcados en el acuerdo que generan una influencia en la operatividad del aeropuerto, observándose que el Consejo Municipal y el Ejecutivo Municipal han realizado el acto legislativo bajo la indiferencia y descuido de apoyarse en los organismos e instituciones expertas en la actividad aeronáuticas, aeroportuaria y de gestión de riesgo como lo son las Autoridades Del Aeropuerto Internacional Jacinto Lara, el Ministerio Del Poder Popular De Transporte Acuático y Aéreo, el Instituto De Aeronáutica Civil, Direccional Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres, El Instituto De Parques Nacional (...) (subrayado nuestro).

La gravedad de lo alegado por los funcionarios del AIJL no fue suficiente para que el Juzgado Superior en lo Civil y Contencioso-Administrativo de la Región Centro-Occidental con sede en Barquisimeto, en fecha 16-12-2015 declarara Inadmisibile el citado recurso en razón de lo previsto en el artículo 6, ordinal 5 de la Ley Orgánica de Amparo, alegándose que debía agotarse los recursos ordinarios previstos en la legislación.

Inmediatamente BAER apeló de la insólita decisión. El Juzgado Nacional Contencioso Administrativo de la Región Centro-Occidental¹⁷ con sede en Maracaibo, estado Zulia, lamentablemente procedió a ratificar la sentencia de primera instancia en fecha 21-04-2016, reforzando que por vía de amparo no puede conocerse sobre la nulidad de una declaratoria de ejidos.

C. Demanda de nulidad ante la Sala Constitucional del TSJ (Expediente N° 2016-659)

Ante la inutilidad de las acciones emprendidas por el BAER, así como, lo nugatorio que resultaron los votos negativos contra la declaratoria efectuados por la Concejal Milagro Gómez de Blavia y la Directora de DPCU (arquitecto Zulay Briceño); quien suscribe, interpuso en junio de 2016 un

¹⁷ Expediente N° VP31-O-2016-000014.

recurso de nulidad por inconstitucional¹⁸ de la reforma de la Ordenanza de Ejidos ya identificada suficientemente.

En el escrito habíamos solicitado al máximo Tribunal que procediera a la SUSPENSIÓN inmediata de los efectos de la declaratoria de ejidos mientras se decide la causa principal. De forma inesperada, la Sala Constitucional nos otorgó las medidas cautelares de suspensión de los efectos de la declaratoria de ejidos. Dicha providencia fue concedida en sentencia N° 208 de fecha 07-04-2017. Para el momento en que se escribe este artículo, la causa se encuentra en fase de notificación al Alcalde del Municipio Iribarren. Sin embargo, dada las presiones mediáticas que generó este recurso, sobre todo contra los concejales oficialistas, el Concejo Municipal procedió a "suprimir" el literal "K" del artículo primero de la ordenanza reformada en 2015. Es decir, enmendaron un gravísimo error que acarreará en su momento consecuencias del orden penal.

Es evidente que en la reforma del artículo 2, literal "K" de la Ordenanza identificada e impugnada, tiene que ver con que el Concejo Municipal Bolivariano de Iribarren procedió a declarar ejidos terrenos que no se encuentran en las hipótesis planteadas en el artículo 181 de la Constitución Bolivariana de Venezuela, para su procedencia. Ya en su oportunidad nos pronunciamos al respecto¹⁹, señalando pormenorizadamente dónde y cuándo puede declararse ejidos.

Señala el artículo 181 constitucional lo siguiente:

Artículo 181. Los ejidos son inalienables e imprescriptibles. Sólo podrán enajenarse previo cumplimiento de las formalidades previstas en las ordenanzas municipales y en los supuestos que las mismas señalen, conforme a esta Constitución y a la legislación que se dicte para desarrollar sus principios.

Los terrenos situados dentro del área urbana de las poblaciones del Municipio, carentes de dueño o dueña, son ejidos, sin menoscabo de legítimos derechos de terceros, válidamente constituidos. Igualmente, se constituyen en ejidos las tierras baldías ubicadas en el área urbana. Quedarán exceptuadas las tierras correspondientes a las comunidades y pueblos indígenas. La ley establecerá la conversión en ejidos de otras tierras públicas (subrayado nuestro).

Es importante destacar que todavía no existe ley nacional que contemple las hipótesis de las declaratorias de ejidos, por lo tanto, debemos

¹⁸ Expediente N° 2016-659.

¹⁹ Véase URBINA MENDOZA, EMILIO J. *Los procesos de conversión de terrenos urbanos en ejidos municipales y su declaratoria*. En: AAVV. *Libro Homenaje a la Academia de Ciencias Políticas y Sociales en el Centenario de su Fundación 1915-2015*. Caracas, Ediciones de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 2015, Tomo II, pp. 787-827.

circunscribirnos a lo textualmente contemplados en la Constitución. La presunción ejidal se encuentra limitada sólo sobre los terrenos baldíos o los de propiedad indeterminada. No cualquier tipo de propiedad es susceptible declararla como ejidos en el sentido constitucional. El propio texto de la norma fundamental nos habla de terrenos “carentes de dueño o dueña” así como “tierras baldías” y “otras tierras públicas”. Sobre este particular es necesario detenernos por cuanto la redacción del 181 constitucional si bien *a priori* indica la posibilidad de convertir terrenos privados en ejidos, al enmarcar las posibles hipótesis que se desprenderían, sería limitado exclusivamente, a todo tipo de terrenos públicos, sean los denominados demaniales²⁰ u otros.

Sobre los *baldíos* nacionales no existe mayor ambigüedad o problemas en tratar de identificar la estipulación lingüística. En el artículo 1 de la Ley de Tierras Baldías y Ejidos de 1936 se definen claramente cuáles son los terrenos que se reputan baldíos; sin embargo, somos contestes que no sólo ese texto legislativo debe abordarse pues a lo largo de estos 80 años de vigencia, otras leyes han derogado parcialmente esa ley.

Ahora bien, en el caso de la Declaratoria de Ejidos, el Acuerdo y la Ordenanza hace mención a 216 hectáreas, lo cual, dudamos que sean “tierras baldías”, éstas últimas, clasificadas como Terrenos Públicos de Dominio Privado de la República. Como señalamos, la Ley de Tierras Baldías y Ejidos determina qué es un baldío. También el mismo texto legal exceptúa de esa categoría de tierras a los siguientes inmuebles: (i) Los de propiedad particular (privada); (ii) Los que pertenezcan a los estados y a los Institutos Autónomos u otros entes con autonomía funcional; (iii) Los que estén reservados por ley para un servicio público según la Ley Orgánica de Hacienda Pública Nacional y (iv) Los bienes de dominio público de la Nación.

Sobre esta última condición, es necesario precisar algunas consideraciones, ya que la Ley Orgánica de Hacienda Pública Nacional se encuentra casi en su totalidad derogada, sólo quedando apenas 3 artículos vigentes. En sustitución de la misma, la regulación de los bienes de propiedad pública y sus clasificaciones se encuentra en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica sobre Bienes Públicos²¹.

En el caso de los terrenos que se añaden al Aeropuerto Internacional Jacinto Lara y la Base Aérea Vicente Landaeta Gil, tanto sus instalaciones

²⁰ Véase TURUHPAL CARIELLO, HÉCTOR. *Teoría general y régimen jurídico del dominio público en Venezuela*. Caracas, Fundación de Estudios de Derecho Administrativo, 2008.

²¹ Publicado en Gaceta Oficial de la República, extraordinario, N° 6.155 de fecha 19-11-2014.

como aquellos que sean necesarios para el funcionamiento de las operaciones aeronáuticas, se encuentran afectados bajo el régimen de dominio público, es decir, son imprescindibles para “dar satisfacción a una necesidad pública y que no puedan ser reemplazados en esa función” (artículo 6, numeral 2 de La Ley Orgánica de Bienes Públicos). Esto implica, si es de dominio público, que estos terrenos son imprescriptibles e inalienables, es decir, no son susceptibles de negocios o cualquier otra transacción que implique venta o traslado de titularidad. Por ende, no se pueden entregar títulos sobre dichas áreas.

Los Bienes de dominio público, según el profesor Eloy Lares Martínez²², al interpretar el artículo 539 del Código Civil, pueden ser tanto por ser calificados de *forma directa* (caminos, carreteras, playas, ríos, lagos, etc.) como aquellos *destinados al funcionamiento de un servicio público* (los cuarteles, bases militares, aeropuertos, etc.). Ahora bien, ¿cómo puede calificarse de baldío nacional terrenos que son dispuestos para la seguridad aeroportuaria, como es el cono de seguridad y aproximación? A nuestro juicio, y según lo dispuesto por las leyes nacionales que regulan la materia, tanto antes como las creadas con posterioridad a la Constitución Bolivariana de 1999 señalan de forma clara qué es un baldío nacional y esos terrenos por tanto no pudieron ser susceptibles de ser declarados ejidos.

De esta forma, si no son baldíos nacionales estos terrenos, no puede aplicarse siquiera el párrafo único del artículo 181 constitucional, es decir, no pueden convertirse en terrenos ejidos. Hacerlo es trasgredir el régimen jurídico-constitucional de los inmuebles propiedad del Estado y traerá de forma inevitable sanciones para los concejales y funcionarios que procedan sin fundamento alguno a realizar las declaratorias, como parece ser, en el caso del Cono de Seguridad y Aproximación del AIJL de la ciudad de Barquisimeto.

¿Entonces los terrenos del cono de seguridad son terrenos “sin dueño o dueña”? Tampoco puede aplicarse esta categoría, pues sólo podemos entender que puede circunscribirse bajo tres casos taxativos, los cuales, ninguno puede reputarse que sean terrenos de propiedad privada ya que de ser afirmativa la tesis, entonces, estaríamos en un caso evidente de confiscación solapada lacerante de los derechos constitucionales a la propiedad. Los casos que en la práctica se pueden desarrollar para encuadrar esa frase “terrenos sin dueño o dueña” se circunscriben a:

²² LARES MARTÍNEZ, ELOY. *Manual de Derecho Administrativo*. Caracas, Ediciones de la Universidad Central de Venezuela, 2001, pp. 577-578.

- a. *Terrenos poseídos por invasores*, que no se conoce su cualidad jurídica efectiva del inmueble que ocupan, sea por desinformación o por inexistencia de la misma. En el mejor de los casos nos toparemos con "títulos supletorios", evacuados para dar por zanjada, salvo mejor título, quién es el legítimo propietario de las bienhechurías.
- b. *Terrenos privados con defectos en la cadena titulativa*, es decir, que no cumplen con la exigencia legal de contar con un tracto documental debidamente registrado, cuyo origen, de ser bajo un título emitido sin intervención de personas públicas territoriales o institucionales, sea anterior al 10-04-1848 (artículo 6, parágrafo segundo de la Ley de Tierras Baldías y Ejidos de 1936, vigente).
- c. *Terrenos en co-propiedad de posesiones territoriales de imposible o dificultosa partición*, según las reglas del Código Civil (artículo 768), sea por insuficiencia en la legitimación de sus copropietarios (derechantes) o por la falta de capacidad documental.

Por lo tanto, debe concluirse forzosamente que el Concejo Municipal Bolivariano de Iribarren procedió a declarar ejidos terrenos del Aeropuerto Internacional Jacinto Lara y la Base Aérea Vicente Landaeta Gil, sin que estos terrenos se enmarcaran dentro de las hipótesis que contempla el párrafo único del artículo 181 de la Constitución Bolivariana de 1999.

2. Acciones judiciales posteriores del BAER

BAER en julio de 2016 procedió a solicitar la nulidad de la Ordenanza. La demanda fue interpuesta por Barquisimeto, remitiéndose a la Sala Constitucional en febrero de 2017. El expediente (2017-263) por razones procesales se acumuló al nuestro según decisión N° 461 del 27-06-2017.

Lo resaltante del escrito del AIJL, estriba en las consideraciones técnico-jurídicas relativa a la imposible regularización de los invasores, resaltando: (i) Que los ocupantes se encuentran dentro de las superficies limitadoras (zonas de seguridad del AIJL) tipificadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); (ii) Que las autoridades municipales han desconocido todo el régimen de control de obstáculos previsto en la legislación nacional e internacional al declarar ejidos; (iii) Que los lotes de terrenos al estar afectos al servicio público de aeropuerto, gozan de la protección de bienes públicos demaniales nacionales, por lo tanto, no pueden ser declarados ejidos al ser dos categorías de suelos no compatibles; y (iv) Que la declaratoria de ejidos busca regularizar los asentamientos irregulares, trayendo consigo de forma "solapada" que el AIJL quede inoperativo al "no cumplir con todas las normativas Nacionales e

Internacionales que son tan necesarias para sus operaciones aeronáuticas" (SIC).

II. RÉGIMEN JURÍDICO-URBANÍSTICO DE LOS AEROPUERTOS EN SU MODIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN

Precisado el problema en sus dimensiones, es necesario detenernos en el régimen jurídico-urbanístico previsto en Venezuela para instalaciones aeroportuarias. Sobre este punto debemos advertir que la situación fáctica vivenciada hasta nuestros días en los alrededores del AIJL, puede perfectamente calificarse como "ocupación irregular de espacios cuya zonificación y variables urbanas no permiten asentamientos ni residenciales ni comerciales".

1. El régimen de normas propiamente urbanísticas y su remisión a las reglas técnicas aeronáuticas

En Venezuela el régimen de competencias en materia de ordenación urbanística se ha mantenido inalterado desde 1909, con sus lamentables vulneraciones por el propio Estado²³. Formalmente la Constitución de 1947²⁴ determinará el régimen vigente sobre distribución competencial en materia urbanística. De esta manera, la República asumirá "Todo lo relativo al establecimiento, coordinación y unificación de normas y procedimientos técnicos para el proyecto y ejecución de obras de ingeniería, de arquitectura y urbanismo, y a la creación y funcionamiento de los organismos correspondientes" (art. 138, numeral 15). Al Municipio, que en dicho texto constitucional se le bautizó como Poder Municipal materializado bajo el mote de Distrito²⁵, se le encargará como competencia exclusiva "Fomentar y

²³ Para más detalles véase URBINA MENDOZA, EMILIO J. "El régimen jurídico del urbanismo en Venezuela: un extraño e inacabado rompecabezas en los inicios del siglo XXI". En: *Boletín de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales*. Caracas, Ediciones de la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, N° 145 (enero/diciembre 2007), pp. 201-261. También véase URBINA MENDOZA, EMILIO J. "Siete décadas del régimen jurídico-urbanístico en Venezuela (1946-2016) ¿Oxímoron normativo?". En: *Montalbán*. Caracas, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Católica Andrés Bello, N° 49 (enero-diciembre 2017), pp. 675-761.

²⁴ Publicada en Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela, extraordinario, N° 194 del 30-07-1947.

²⁵ Artículo 109 de la Constitución de 1947: "El Poder Municipal lo ejercerá en cada Distrito de los Estados, en el Distrito Federal y en los Territorios Federales, el Concejo Municipal, que gozará de plena autonomía en lo que concierne al régimen económico y administrativo de la Municipalidad, sin otras restricciones que las establecidas por esta Constitución".

encauzar el urbanismo con arreglo a las normas que establezca la ley y en coordinación con los organismos técnicos nacionales" (art. 112, numeral 4).

Este sistema peculiar de distribución de competencias, establecido por el Constituyente de 1947 y que ha de mantenerse hasta nuestros días, implica conferir a la República todo lo relativos al componente técnico-normativo en materias de urbanismo, arquitectura, ingeniería y áreas afines. Será una suerte de mecanismo competencial de *estandarización*. En cambio, al Municipio, se le otorgará la responsabilidad exclusiva de todo lo concerniente a lo que se conoce dentro del Derecho urbanístico como *Disciplina Urbanística*²⁶.

Dentro de los documentos jurídico-urbanísticos nacionales, tenemos la existencia de un Plan de Ordenación Urbanística (mejor conocido como POU) para eje metropolitano *Barquisimeto-Cabudare*²⁷. En dicho instrumento (art. 22, párrafo 3º) se reconoce la poligonal del AIJL, estableciendo perfectamente cuáles son las áreas que pueden ser ocupadas y cuáles no.

Sin embargo, el POU no es explícito en cuanto a los usos, delegando en el PDUL toda la regulación sobre variables urbanas fundamentales. El AIJL se encuentra dentro de la jurisdicción del Municipio Iribarren, Parroquia Juan de Villegas. Desde 2003 la ciudad de Barquisimeto cuenta con una Ordenanza del Plan de Desarrollo Urbano Local, la cual, contempla unas dobles vinculaciones urbanísticas para los espacios aeroportuarios y sus zonas de seguridad.



²⁶ Véase PAREJO ALFONSO, LUCIANO. *La Disciplina Urbanística*. Madrid, IUSTEL, 2012. CARCELLER FERNÁNDEZ, ANTONIO. *Derecho urbanístico sancionador*. Barcelona, Atelier, 2004.

²⁷ Ministerio de Desarrollo Urbano. *Resolución N° 3.011 mediante el cual se dicta el Plan de Ordenación Urbanística de Barquisimeto-Cabudare, municipios Iribarren y Palavecino del estado Lara*. Publicado en Gaceta Oficial de la República, extraordinario, N° 5.316 del 23-03-1999.

**Gráfico 4: Zonificación de los espacios aeroportuarios según PDUL
Barquisimeto 2003**

En un primer lugar el PDUL califica en su Plano General de Zonificación las instalaciones aeroportuarias como Equipamiento de Uso "Administrativo-Institucional", en las cuales, el contenido de las Variables Urbanas estará reglamentado por la correspondiente autoridad gubernamental nacional. En nuestro caso, los espacios que el PDUL destina para el AIJL están sometidos a la exclusiva reglamentación que establezca los organismos técnicos nacionales de aviación civil, es decir, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

En segundo lugar, el PDUL califica en su Ordenanza a las zonas aeroportuarias como Zona de Protección Urbana (ZPU), de conformidad con el artículo 57 *ejusdem*:

Artículo 57. A los efectos legales de esta Ordenanza quedan definidas como Zonas de Protección Urbana (Z.P.U.) aquellas áreas donde no pueden existir intervenciones ni ocupaciones urbanas, dadas sus condiciones de alto riesgo para la integridad de la vida de las personas, o porque están clasificadas como zonas de preservación para el futuro. Son estas:

(...) Omisis (...)

i) Conos de seguridad y aproximación del sistema aeroportuario de la ciudad (subrayado nuestro).

El texto del artículo es prístino. Las áreas de seguridad del aeropuerto poseen restricción ZPU (literal "I"), es decir, son áreas de protección urbana donde no puede el funcionario municipal competente –ni siquiera uno nacional del INAC o BAER– otorgar ningún tipo de autorización para edificar. Es decir, que dando por descontado que el Municipio otorgue la titularidad, cuando esos mismos propietarios vayan a construir o a mejorar la vivienda existente y soliciten las variables urbanas fundamentales, la Dirección de Planificación y Control Urbano de la Alcaldía de Iribarren deberá negar la constancia de adecuación por cuanto las áreas han sido calificadas como ZPU absolutas.

De esta manera queda demostrado que sobre los espacios donde se encuentran las ocupaciones irregulares tal y como se muestra en la gráfica 2 (vid *supra*), no pueden proseguir allí por cuanto no sólo violan las disposiciones de seguridad aeronáutica, sino también, lo dispuesto en los instrumentos de planificación urbana para el Municipio Iribarren del estado Lara como es el POU de 1999 y el PDUL de 2003.

2. La RAV-14

Como se indicó, el PDUL califica las zonas aeroportuarias como de Uso "Administrativo-Institucional". Esta delegación automáticamente nos remite a las fuentes normativas internas y externas en materia aeronáutica. En nuestro país, las reglamentaciones de los tratados internacionales sobre seguridad y operaciones aeronáuticas se han compilados en las denominadas RAV (*Regulación Aeronáutica Venezolana*). Desde 2009 se han incorporado todo un sinnúmero de estrictas regulaciones.

En nuestro caso, para resolver la remisión reglamentaria-urbanística que nos delega el PDUL de Barquisimeto, la RAV aplicable es la denominada RAV-14 sobre diseño y operación de aeródromos y helipuertos –publicada en Gaceta Oficial de la República, extraordinaria, N° 5.962 del 19-02-2010–. Ésta última contempla de forma cartesiana el régimen de instrumentos que determinan las variables urbanas fundamentales, que como lo señalamos anteriormente, es ZPU según el PDUL de Barquisimeto. Parte de la comunidad que donde el Municipio pretendió otorgarle titularidad, se encuentra en el cono de seguridad, área ZPU, que además de violentar al PDUL vigente, sería burlarse de las reglas aeronáuticas suscritas internacionalmente por Venezuela.

La RAV-14 establece dos instrumentos necesarios para ubicar dentro de los espacios aeroportuarios o sus alrededores, edificaciones de permanente ocupación. Estos son: (i) El Plan Maestro del Aeropuerto y (ii) El permiso aeronáutico.

A. El plan maestro del aeropuerto

La primera de las regulaciones de esta peculiar normativa, tiene que ver con la elaboración del denominado "Plan Maestro del Aeropuerto". El mismo es elaborado por la Autoridad Aeronáutica y debe cumplirse lo siguiente:

SECCIÓN 14.7 DISEÑO DE AERÓDROMOS.

(a) Todo aeródromo debe poseer un Plan Maestro aprobado por la Autoridad Aeronáutica, el cual debe ser actualizado cada 5 años y enmendado durante este período si ocurren cambios justificados por la Autoridad Aeronáutica, este debe reflejar todas las características físicas existentes en el aeródromo tanto del lago Aire como el lado Tierra y la planificación de su crecimiento en función de la demanda a servir en horizontes de 5, 10, 15 y 20 años.

(b) Los requisitos arquitectónicos relacionados con la infraestructura que son necesarios para la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil internacional, se integrarán en el diseño y la construcción de nuevas

instalaciones, así como en las modificaciones de las instalaciones existentes en los aeródromos.

El Plan Maestro es el primer instrumento de planificación aeroportuaria que establecerá dónde y cuándo se van a construir nuevas edificaciones u obstáculos (en el lenguaje técnico de la RAV-14). En dicho documento, de obligatorio cumplimiento para las autoridades no sólo aeronáuticas sino urbanísticas (República y Municipio), se plantean las variables urbanas que deben ser respetadas y proyectan hacia donde se desarrollará el aeródromo y cuál es el lapso para su ejecución.

Como todo plan urbanístico especial, el Plan Maestro proyecta soluciones sobre problemas de ocupación territorial en los espacios aeroportuarios, incluyendo, si existen ocupaciones irregulares que pongan en peligro las vidas de quienes se encuentran allí, así como la seguridad e integridad de las operaciones del AIJL.

B. La prohibición de emisión de la constancia de adecuación a las variables urbanas fundamentales sin el permiso del INAC

Verificado el Plan Maestro del AIJL, es necesario posteriormente examinar cada una de las variables urbanas fundamentales contenidas en la propia RAV-14, puesto que, dicha regla fue una acogida de las directrices internacionales en materia de construcción de edificaciones en los alrededores de los aeródromos en Venezuela. Establece la RAV-14:

CAPÍTULO E. RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

SECCIÓN 14.36 GENERALIDADES

(a) Para realizar construcciones de edificaciones, torres de comunicaciones, tendidos eléctricos, plantaciones, rellenos sanitarios, plantas de tratamientos de aguas residuales u otras obras de cualquier naturaleza, en el perímetro y áreas circundantes de los aeródromos, se debe obtener el permiso aeronáutico de construcción otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Toda autoridad local antes de expedir permisos de construcción, solicitará a los interesados que presenten el permiso aeronáutico, señalado en el literal (a) de esta sección.

(c) El permiso aeronáutico señalado en los literales (a) y (b) debe realizarse bajo las condiciones establecidas en este capítulo (...).

Las reglas citadas obligan al Municipio a detenerse sobre premisas y presupuestos “objetivos” preexistentes que deben necesariamente existir en el plano material antes de ejecutar cualquier modificación física en las zonas

aledañas al AIJL calificadas como cono de seguridad. La sección transcrita fija un sistema autorizatorio de prelación, donde, todo interesado antes de ejecutar una obra requiere el denominado “permiso aeronáutico de construcción”. Dicho permiso sólo puede ser otorgado en Venezuela por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), según la propia RAV-14 (Capítulo A, Sección 14.2).

Si el INAC que es órgano de la Administración Pública Nacional no ha expedido el permiso aeronáutico, ¿por qué el Municipio Iribarren actuó como si este permiso existiere cuando declaró ejidos las zonas de seguridad del AIJL? Son incógnitas de mera lógica proposicional formal que no requiere de mayores técnicas deductivas para obtener respuesta. De allí los indicios que la Sala Constitucional ha encontrado para dictar las medidas cautelares y suspender los efectos de la declaratoria de ejidos.

Una vez emitido el citado permiso, el Municipio Iribarren, a través de la Dirección de Planificación y Control Urbano (DPCU), deberá ejercer sus labores propias de control urbano, es decir, no sólo la verificación que el proyecto presentado tenga la *Constancia de Adecuación a las Variables Urbanas Fundamentales*, sino también, la posterior inspección para constatar que la obra no se ha desviado del Proyecto aprobado por la Alcaldía, y posteriormente, si todo ha sido adecuado, expedir la *Constancia de Terminación y Recepción de Obra*, mejor conocida en Venezuela como “Habitabilidad” (art. 95 Ley Orgánica de Ordenación Urbanística). Debemos recalcar que el Municipio nunca renuncia a sus potestades constitucionales sobre el control de edificación en zonas *intra* y extra aeroportuarias, pues, la propia RAV-14, reconoce los antiguamente llamados “Permisos de Construcción”, que sólo los expide el Municipio.

Y acá volvemos al principio, la DPCU establecerá de forma fehaciente que buena parte de esas ocupaciones están en ZPU, y por tanto, no urbanizables según los términos del PDUL. Por eso este problema no debió ocupar espacios por cuanto era evidente que existía un choque frontal con las regulaciones tanto aeronáuticas como urbanísticas el reconocimiento formal de derechos de propiedad y posesión de los ocupantes irregulares en las zonas de seguridad el AIJL. Como explicamos de forma sumaria, el régimen jurídico-urbanístico para estas zonas especiales prohibía de antemano cualquier pronunciamiento que siquiera asomara beneficios para los ocupantes irregulares. No obstante, el Municipio Iribarren hizo caso omiso y procedió a declarar ejidos los terrenos sin vislumbrar las consecuencias tanto personales como institucionales que acarreará para quienes tomaron esa decisión.

III. RESPONSABILIDADES POR INOBSERVANCIA DE REGLAS DE DISCIPLINA URBANÍSTICA

Como se ha podido explicitar, las ocupaciones irregulares y la declaratoria de ejidos se han ejecutado al margen de Ley Orgánica de Ordenación Urbanística y resto del sistema jurídico-urbanístico vigente, amén de los aeronáuticos, como se verificó en las páginas precedentes. Sin embargo, el problema va más allá de suprimir la reforma de la Ordenanza de Ejidos y eliminar la declaratoria de ejidos, sino que la Ley Penal del Ambiente²⁸ prefija responsabilidades según lo dispone el siguiente articulado:

Otorgamiento de actos autorizatorios para actividades no permitidas

Artículo 36. El funcionario público o funcionaria pública que otorgue actos autorizatorios para la construcción de obras y desarrollo de actividades no permitidas, de acuerdo a los planes de ordenación del territorio o las normas técnicas, en los lechos, vegas y planicies inundables de los ríos u otros cuerpos de agua, será sancionado o sancionada con prisión de seis meses a un año. La sanción acarreará la inhabilitación para el ejercicio de funciones o empleos públicos hasta por dos años después de cumplidas la pena principal.

Edificación en terrenos no edificables

Artículo 42. La persona natural o jurídica que promueva o construya edificaciones en espacios no destinados a ese fin según los planes de ordenación del territorio o en aquellos declarados zonas de riesgo, será sancionada con prisión de cuatro meses a dos años o multa de cuatrocientas unidades tributarias (400 U.T.) a dos mil unidades tributarias (2.000 U.T.)

El texto del articulado es severo y aplicaría a cualquier proceso de regularización sobre el sector declarado inconstitucionalmente como ejido en la Ordenanza que se impugnó ante el TSJ, en un área que ha sido calificada como de seguridad aeroportuaria, no sólo por el PDUL de Iribarren, sino por el POU de 1999.

En citado POU califica a las áreas adyacentes al Aeropuerto Internacional Jacinto Lara como áreas afectas al servicio aeroportuario, que a su vez las transforma en áreas protegidas. De allí que estemos en áreas protegidas que no pueden ser ocupadas ni mucho menos autorizar su ocupación como se pretende. Hacerlo es trasgredir los tipos penales anteriormente transcritas.

²⁸ Publicada en Gaceta Oficial de la República, N° 39.913 del 02-05-2012. Específicamente los denominados delitos “contra la ordenación del territorio” (art. 42). Por otra parte, en cuanto al régimen de responsabilidad urbanística, véase Tribunal Supremo de Justicia/Sala Constitucional, sentencia N° 1632 del 11-08-2006.

Además, recordemos lo previsto en el artículo 57, literal "I" del PDUL de Barquisimeto: las áreas de seguridad del aeropuerto poseen zonificación ZPU, es decir, son áreas de protección urbana donde no puede el funcionario municipal competente, otorgar ningún tipo de autorización para edificar. Es decir, que dando por descontado que el Municipio otorgue la titularidad, cuando esos mismos propietarios vayan a construir o a mejorar la vivienda existente y soliciten las variables urbanas fundamentales, la Dirección de Planificación y Control Urbano de la Alcaldía de Iribarren deberá negar la constancia de adecuación por cuanto las áreas han sido calificadas como ZPU absolutas por la Ordenanza del PDUL. Comportarse de manera contraria, sería prácticamente asumir una responsabilidad penal ajenas a las prescripciones de la Ley Penal del Ambiente vigente.

LA TRATA DE PERSONAS Y LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Francisco Ramírez Meza¹

Resumen: *La colaboración versa sobre la necesidad de incorporar al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de la Aeronáutica Civil venezolana normas que permitan evitar el uso del transporte aéreo para la consumación del delito de trata de personas, de acuerdo con los estándares internacionales en la materia.*

Palabras clave: *Trata de personas – Capacitación – Seguridad*

Estas líneas tienen como finalidad exteriorizar algunas consideraciones relacionadas con la trata de personas y la aviación civil internacional, entendiéndose por la primera, a título ilustrativo:

La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al raptó, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación. Esa explotación incluirá, como mínimo, la explotación de la prostitución ajena u otras formas de explotación sexual, los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, la servidumbre o la extracción de órganos².

Al efecto, es importante recordar que en el año 2013, los Estados miembros de la Asamblea General de la ONU, adoptaron la Resolución A/RES/68/192 mediante la cual se establece el 30 de Julio como el Día Mundial contra la Trata. En la referida Resolución, se señala que el día alusivo a la trata, es necesario para “concienciar sobre la situación de las víctimas del tráfico humano y para promocionar y proteger sus derechos”.

¹ Abogado especialista en Derecho Aéreo y Espacial por la Universidad San Marcos (Perú) y en Derecho Internacional Humanitario por la Universidad Santa María, Miembro fundador de la Comisión Venezolana de Derecho Aéreo (COVEDAE) y del Centro de Estudios Avanzados de Derecho Aeronáutico y Espacial. Profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávilla.

² Véase el artículo 3, literal “A”, del Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, en https://www.ohchr.org/Documents/ProfessionalInterest/ProtocolTraffickingInPersons_sp.pdf

Entrando en el tema, vamos a señalar los últimos tres acontecimientos sobre la Trata de Personas.

El *primer evento* fue celebrado en septiembre 2017, por la Organización de la Naciones Unidas ONU.

En la última reunión de alto nivel de la Asamblea General de la ONU donde asistieron los 193 países miembros en la sede del organismo en Nueva York en septiembre del 2017, se evaluaron los progresos obtenidos en la aplicación del Plan de Acción Mundial de las Naciones Unidas Resolución aprobado 30-07-2010 en la 109ª sesión plenaria de la Asamblea General 64/293 y la aprobación de la declaración de política sobre la aplicación del Plan de Acción Mundial de las Naciones Unidas para Combatir la Trata de Personas.

Los Estados reconocen, entre otras cosas, promover la ratificación universal de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, así como otros instrumentos internacionales pertinentes que se refieren a la trata de personas, y refuerce la aplicación de los instrumentos existentes contra la trata de personas. Asimismo, los compromisos enunciados en los documentos, y las manifestaciones de voluntad política de tomar medidas concertadas y decisivas para poner fin a ese crimen atroz dondequiera que ocurra.

Se reconoce y reafirma el compromiso de implementar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible al igual que se reafirma el compromiso de hacer frente a los factores sociales, económicos, culturales, políticos y de otra índole que hacen a las personas vulnerables y la importancia de las alianzas a ese respecto, y ponemos de relieve que la Agenda 2030 y el Plan de Acción Mundial y políticas reitera el compromiso de los estados a continuar combatiendo la trata de personas.

En este sentido debemos recordar que el transporte aéreo internacional cumple una función de conectividad entre diferentes destinos mundiales, lo que hace de las aeronaves modernas una de las principales opciones de traslado para los tratantes internacionales.

Esto multiplica las posibilidades de que el personal de las líneas aéreas se encuentre en algún momento frente a frente con víctimas y victimarios de la trata de personas, y de manera especial, el tiempo que permanecen en la cabina de pasajeros.

Es por ello que los tripulantes de cabina están en el lugar ideal para observar a los pasajeros a lo largo del vuelo, permitiéndoles detectar y asistir

a las posibles víctimas. Sin embargo, este instinto *per se* no basta. Es preciso que adquieran una mayor conciencia a los fines de desarrollar habilidades y destrezas que les permitan manejar esta situación cuando se les presentare.

Sobre la base de estos acuerdos y obligaciones internacionales, la Organización Aviación Civil Internacional (OACI) mediante los administradores de Aviación Civil de los Estados (CAA) deben exigir a los explotadores que elaboren políticas, procedimientos, capacitaciones y orientaciones para sus empleados para concientizar sobre la trata de personas, especialmente al personal de tráfico de los aeropuertos y tripulantes de cabina.

El *segundo evento* celebrado en mayo de 2018, fue organizado por la Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos (ACNUDH) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Las Naciones Unidas, a través de la Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos (ACNUDH), la cual tiene el compromiso frente al mundo de vigilar los ideales universales de la dignidad humana, conjuntamente con la Organización Aviación Civil Internacional (OACI), presentaron en el Foro OACI-ACNUDH, celebrado en Ginebra (Suiza) la circular N° 352 denominada *Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas*.

Cabe resaltar que este evento representa el mayor encuentro anual del mundo con la asistencia de más de 200 participantes entre gobiernos, empresas, grupos comunitarios y sociedad civil, despachos jurídicos, inversores, organismos de la ONU, instituciones de derechos humanos, grupos sindicales, universitarios y medios de comunicación.

Estas directrices elaboradas conjuntamente por la OACI y la ACNUDH contribuirán a fortalecer la conciencia de las tripulaciones de cabina respecto a los distintos tipos de trata de personas con los que pueden encontrarse, quiénes son las víctimas y los victimarios, y cuáles son los signos que deben observar para confirmar que están frente a un caso de trata.

El *tercer evento* fue el 05-06-2018, en la 74° Asamblea General Anual (AGM) de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

El 05-06-2018 en la ciudad de Sídney, Australia, se celebró la 74° Asamblea General Anual (AGM) de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) donde fue aprobada por unanimidad una resolución que denuncia la trata de personas y se compromete a iniciar acciones para combatirla.

Tal como lo señala el comunicado N° 55 de IATA, el lema es: “La industria de aerolíneas denuncia la trata de personas y se compromete a actuar”. En ese sentido, con base en el contenido de la referida circular N° 352 “Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas”, la IATA desarrolló la citada resolución que destaca varias áreas clave para combatir la trata de personas, a saber:

- a. *Mejores prácticas*: la resolución exige compartir las mejores prácticas entre las aerolíneas. Muchas ya han comenzado su lucha contra la trata de personas, y las mejores prácticas que han desarrollado se han incluido en la guía contra la trata de personas de la IATA, diseñada para ayudar a las aerolíneas a tomar decisiones correctas ante este problema.
- b. *Formación*: la resolución también compromete a las aerolíneas a formar al personal relevante con el objetivo de identificar posibles situaciones de trata de personas y tomar medidas apropiadas sin poner en riesgo la seguridad de la víctima.
- c. *Esfuerzo de equipo para informar*: la resolución hace un llamamiento a las autoridades gubernamentales para que establezcan mecanismos claros, prácticos y discretos para informar sobre posibles actividades de tráfico humano a través del transporte aéreo. Los traficantes de personas operan a la vista y solo pueden detenerse con la cooperación de todas las partes de la cadena de valor, especialmente operadores aeroportuarios, agentes de asistencia en tierra y otras partes interesadas.

En esa oportunidad la Sra. Mira Sorvino, actriz ganadora de los premios Óscar y embajadora de buena voluntad de la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), se dirigió a la Asamblea General Anual de la IATA por video y expresó:

Felicito a la IATA por colaborar con la UNODC en la creación de conciencia y facilitación de herramientas y orientación para ayudar a las aerolíneas a involucrarse en iniciativas contra el tráfico ilegal de personas. Su campaña para “abrir los ojos” ha contribuido a incluir este asunto en la agenda. También felicito a cada una de las aerolíneas que ya está trabajando en este tema. Nadie espera que la industria de la aviación asuma la responsabilidad de hacer cumplir la ley. Pero tanto ustedes como su personal pueden convertirse en “aliados sobre el terreno” para apoyar la lucha contra este horrendo crimen.

Finalmente algunos detalles de la circular N° 352 “Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas”.

Estas nuevas Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas elaboradas por la OACI y la ACNUDH, presentadas en el Foro OACI-ACNUDH fueron recibidas como una contribución oportuna y esencial si se tiene en cuenta que aún hoy en día, una de cada 200 personas en el mundo se encuentra sometida a condiciones forzadas de vida y trabajo como consecuencia de la trata, una práctica considerada al equivalente moderno de la esclavitud (fuente estadística: OIT).

La Resolución de la IATA reitera que el transporte aéreo cumple una función esencial de enlace entre destinos mundiales, lo que hace de las aeronaves modernas una de las principales opciones de traslado para los tratantes internacionales. Igualmente se recalca que el instinto no basta, y que es preciso que el personal adquiera una mayor conciencia y desarrolle habilidades y destrezas para cumplir los objetivos centrales de la nueva publicación OACI-ACNUDH.

Este documento es un aporte crucial para informar a las tripulaciones de cabina sobre los procedimientos de notificación y respuesta que deben seguir en el caso de encontrarse frente a una posible situación de trata.

Por lo tanto, contribuye a fortalecer la conciencia de las tripulaciones de cabina respecto a los distintos tipos de trata con los que pueden encontrarse, quiénes son las víctimas y los victimarios, y cuáles son los signos que deben observar para confirmar que están frente a un caso de trata, dando cumplimiento a los instrumentos internacionales aplicables como son: (i) Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional de 2000; (ii) Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos de 2004; y (iii) Resolución aprobada por la Asamblea General el 20-12-2006 sobre medidas para mejorar la coordinación de la lucha contra la trata de personas.

Visto y analizados las diferentes disposiciones sobre el tema, con base en estos acuerdos y obligaciones internacionales, la Organización Aviación Civil Internacional (OACI), señala a los administradores de Aviación Civil de los Estados (CAA) a requerir a los explotadores –como dijimos– la elaboración de políticas, procedimientos, capacitaciones y orientaciones para sus empleados para concientizar sobre la trata de personas, especialmente al personal de tráfico de los aeropuertos y tripulantes de cabina.

En consecuencia, exhortamos a la Autoridad Aeronáutica Venezolana conjuntamente con otras autoridades competentes, a avocarse en la

implementación, control, gestión y seguimiento de la normativa que regule este tema como parte del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

LA PREVENCIÓN DEL USO INDEBIDO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS EN LA AVIACIÓN CIVIL Y LA AUSENCIA EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA DE UNA REGULACIÓN AL RESPECTO

Francisco Ramírez Meza¹

Resumen: *La colaboración resalta la necesidad de incorporar al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de la Aeronáutica Civil venezolana un programa de prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil, dada la ausencia de tal regulación para la prevención y control del consumo indebido de estas sustancias por parte del personal aeronáutico.*

Palabras clave: *Trata de personas – Capacitación – Seguridad*

Una vez analizadas las providencias administrativas (normas sub legales) conocidas como Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas RAV 91 (sección 91.11 uso de sustancias psicoactivas), 281 (sección 281.6 uso problemático de sustancias psicoactivas), 121 (sección 121.4 uso y transporte de sustancias psicoactivas y demás sustancias estimulantes o depresivas) y 135 (sección 135.7 uso y transporte de sustancias psicoactivas), podemos constatar que si bien existen algunas regulaciones puntuales en materia de sustancias estupefacentes y psicotrópicas, el instrumento normativo sub legal denominado “Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil” no ha sido incluido en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional Venezolano, tal como lo exigen los requerimientos de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

En este sentido, las RAV citadas solo precisan lo siguiente:

SECCIÓN 91.11 USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

(a) De conformidad a lo establecido en la RAV 281 referido a uso problemático de sustancias psicoactivas:

(1) Ninguna persona podrá actuar o intentar actuar como tripulante de una aeronave civil:

(i) Dentro del lapso de ocho (8) horas después de haber consumido cualquier bebida alcohólica.

¹ Abogado especialista en Derecho Aéreo y Espacial por la Universidad San Marcos (Perú) y en Derecho Internacional Humanitario por la Universidad Santa María, Miembro fundador de la Comisión Venezolana de Derecho Aéreo (COVEDAE) y del Centro de Estudios Avanzados de Derecho Aeronáutico y Espacial. Profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

(ii) Mientras esté bajo la influencia del alcohol.

(iii) Mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier droga, medicamento o, en general, cualquier tipo de sustancia psicoactiva que afecte las facultades de la persona, poniendo en peligro la seguridad; o

(iv) Mientras lleve en su sangre el equivalente del 0,4% o más de su peso en alcohol.

(b) Excepto en el caso de una emergencia, ningún piloto de aeronaves civiles permitirá que una persona, que aparente estar intoxicada o que demuestre por condiciones o indicaciones físicas estar bajo la influencia de drogas, sea transportada a bordo en esa aeronave, excepto si es un paciente bajo tratamiento médico apropiado.

SECCIÓN 281.6 USO PROBLEMÁTICO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

El personal cuyas funciones sean críticas desde el punto de vista de la seguridad de la aviación (empleados que ejerzan funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad) no pueden desempeñar dichas funciones mientras estén bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana. Las personas en cuestión se deben abstener de todo tipo de uso problemático de ciertas sustancias.

SECCIÓN 121.4. USO Y TRANSPORTE DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS Y DEMÁS SUSTANCIAS ESTIMULANTES O DEPRESIVAS

(a) Será motivo de revocación del certificado de Explotador de Servicio Público de Transporte Aéreo cuando el titular del mismo permita que sus aviones, sean éstos de su propiedad o las posea en arrendamiento, se involucren en operaciones que contravengan ley Orgánica de Droga

(b) Ningún personal técnico aeronáutico podrá ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactivas que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada. Asimismo, se abstendrán de todo abuso de sustancia psicoactiva y abuso de la misma. Si la Autoridad Aeronáutica detecta cualquier tipo de uso problemático de sustancia psicoactiva en un titular de licencia, considerará el cese de sus funciones. El reintegro del titular de la licencia al desempeño de sus funciones críticas después de un tratamiento médico exitoso, estará sujeto a la verificación de competencia para el desempeño de esas funciones sin que se ponga en peligro la seguridad de las operaciones de vuelo.

SECCIÓN 135.7 USO Y TRANSPORTE DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

(a) Si el titular de un certificado cuyas operaciones se rijan por esta regulación, permitiese que sus aeronaves, bien sean propias, arrendadas o fletadas, se vieran envueltas en cualquier tipo de operación de la cual él tenga conocimiento, estaría contraviniendo lo establecido en la sección 91.12 (a) de la RAV 91, lo cual sería causal para la suspensión o revocación del certificado.

(b) Ningún personal técnico aeronáutico puede ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada. Asimismo, se deben abstener de todo abuso de sustancia psicoactiva y abuso de la misma. Si la Autoridad Aeronáutica detecta cualquier tipo de uso problemático de sustancia psicoactiva en un titular de licencia, considerará el cese de sus funciones. El reintegro del titular de la licencia al desempeño de sus funciones críticas después de un tratamiento médico exitoso, estará sujeto a la verificación de competencia para el desempeño de esas funciones sin que se ponga en peligro la seguridad de las operaciones de vuelo.

En este orden de ideas resulta oportuno recordar que uno de los cinco objetivos estratégicos de la OACI se refiere –específicamente– a la Seguridad Operacional. Así, en apoyo de estos objetivos y para el desarrollo de la aviación civil internacional, la función principal de la OACI gravita sobre el establecer las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) y otras políticas internacionales basadas en el consenso entre sus Estados miembros y la industria, coordinando la asistencia y la creación de capacidad de los Estados.

Con motivo de lo anterior, la Región Sudamérica de la OACI promueve la implantación de los SARPS a través de la provisión de asistencia a los Estados, así como actividades relativas a la vigilancia de la seguridad operacional para validar la efectiva implantación de las normas internacionales de la OACI. Asimismo, esta oficina es también sede del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) –creado luego de la firma de un Memorándum de Entendimiento en 1998 entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) como organización regional de vigilancia de la seguridad operacional que desarrolla y actualiza los Reglamentos Latinoamericanos de Aviación Civil– que se orienta a asegurar el sostenimiento de los logros del proyecto RLA/95/003 mediante el establecimiento de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la región y otros aspectos de interés común para los Estados.

Con base en lo hasta aquí dicho, queda claro entonces que el Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil venezolano habría de seguir los lineamientos dictados por estas organizaciones internacionales, siendo los de mayor relevancia a nuestros efectos los contenidos en los Anexos 1, 2 y 6 de la Convención de Chicago, el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) y el Manual sobre Prevención del Uso Problemático de Ciertas Sustancias en el Lugar de

Trabajo en la Esfera de la Aviación (Doc. 9654), de los que nos permitimos extraer las siguientes consideraciones:

- a. Los Anexos de la Convención de Chicago prevén que los países signatarios, a través de sus autoridades de aviación civil, aborden el uso problemático de sustancias psicoactivas en su ámbito de actuación regulatoria, generando obligaciones para las empresas y para determinados empleados en actividades críticas para la seguridad operacional.
- b. El uso problemático de sustancias está definido en el DOC OACI 9654 como el uso de una o más sustancias psicoactivas por personal de aviación civil de forma que (i) constituya peligro directo al usuario o ponga en riesgo las vidas, la salud o el bienestar de otros; o (ii) cause o empeore disturbios o problemas ocupacionales, sociales, mentales o físicos.
- c. El ítem 1.2.7.1 del Anexo 1 de la Convención establece que los detentores de licencias relacionadas a este Anexo no deben involucrarse en el uso problemático de sustancias psicoactivas.
- d. El ítem 1.2.7.3 del mismo anexo trae la recomendación de que los Estados Contratantes aseguren, en tanto sea posible, que los detentores de licencias que se involucren en cualquier especie de uso problemático de sustancias sean identificados y removidos de sus funciones de riesgo crítico a la seguridad operacional. El retorno a estas funciones podrá ser considerado después de una terapia, o, en casos en que no sea necesaria una terapia, después de haber cesado el uso problemático de sustancias y a partir de la determinación de que el desempeño continuado del individuo en la función no deberá comprometer a la seguridad operacional.
- e. Se entiende que parte de esta materia la regula la Ley Orgánica de Prevención y Condiciones de Medio Ambiente en el Trabajo, conocida internacionalmente como OHSÁ.
- f. El Anexo 2, en su ítem 2.5 repite el contenido en el Anexo 1 anteriormente citado, y sostiene específicamente que ningún individuo en función crítica a la seguridad operacional deberá ejercerla mientras esté bajo la influencia de cualquier sustancia psicoactiva debido a que, bajo esta condición, su performance está comprometido.
- g. El Anexo 6 también hace mención al tema, en los ítems del Anexo 1 y del Anexo 2 citados anteriormente.

Precisado lo anterior es importante señalar que el 11-12-2008 se publicó la Resolución Conjunta de la Vicepresidencia de la República y del Ministerio del Poder Popular para el Trabajo y Seguridad Social, mediante la cual se dictó la jornada de trabajo en el transporte aéreo y las limitaciones de tiempo de vuelo, tiempo de servicio y períodos mínimos de descanso para las tripulaciones abordo de aeronaves civiles, dejando pendiente las normativas para la prevención de uso indebido de drogas y alcohol.

Así, con relación a la implementación del programa de prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil como parte del Sistema De Gestión de la Seguridad Operacional vemos con preocupación que Venezuela, a través de las autoridades aeronáuticas del INAC que es miembro activo del SRVSOP y del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericana (RASG-PA) no ha implementado hasta la fecha el referido programa, al contrario de la tendencia en el continente que promueve su discusión y aprobación.

Como ejemplo de lo anterior téngase que dentro del plan de trabajo del SRVSOP para 2012 fue incluida la creación del panel de técnicos para la elaboración del reglamento latinoamericano para la implantación del “Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil” bajo el LAR 120, que tomó como referencia la Nota de Estudio presentada por Brasil (Reglamento Brasileño de Aviación Civil N° 120, RBAC 120) para instituir este programa en la Cuarta Reunión del RASG-PA/04 (Miami, del 19 al 21 de octubre de 2011).

Un año después, en la Tercera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/3), celebrada en Lima del 16 al 18 de julio de 2012, se convino adoptar la siguiente conclusión: “Aceptar la propuesta de incorporar en el Conjunto LAR OPS, el reglamento LAR 120 Programa de prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil”. Iniciativa que fue seguida por otras tantas como (i) la reunión de Coordinación con los Puntos Focales RCPF/10 llevada a cabo en Lima del 09 al 11 de octubre de 2012, donde el Comité Técnico presentó la nota de estudio NE/08 sobre la propuesta del programa de trabajo del SRVSOP para el año 2013; (ii) la JG/25 de Brasilia el 07-11-2012, donde la Junta General aprobó el desarrollo del Reglamento LAR 120 sobre el programa sobre la prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil; y (iii) el desarrollo por parte Comité Técnico del SRVSOP del 8 de enero al 28 de febrero de 2013 en Lima del primer borrador del reglamento que prescribe reglas que regulan la prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil, posteriormente analizado y discutido durante la Octava Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/8) en Lima del 5 al 9 de agosto de 2013.

En este último supuesto, luego de un intercambio de criterios por parte de los miembros del panel, se determinó que el reglamento presentado era susceptible de mejoras, en la forma y en el fondo, y que para ello era fundamental la intervención y aporte de especialistas del área de la salud ya que su contenido es fundamentalmente técnico, y estos aspectos están fuera del área de especialidad de quienes conforman el panel de expertos en operaciones.

En ese sentido se consideró conveniente solicitar al Coordinador General del SRVSOP la conformación de un grupo de tarea, compuesto por especialistas tanto del panel de medicina aeronáutica como del panel de operaciones, para la preparación de una nota de estudio para la revisión y mejora del Reglamento LAR 120 sobre el Programa de uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil.

Dicha nota de estudio fue presentada en primera instancia en la reunión del panel de expertos en medicina aeronáutica en ocasión de la Décima Reunión del Panel de Expertos de Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica (RPEL), donde fue aceptada, y luego remitida a la Novena Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (RPEO/9) para su discusión final.

Luego de diversas sustentaciones e intercambio de opiniones, la RPEO/9 acordó que el alcance debía limitarse, al menos inicialmente, a los LAR 121 y 135, pudiendo luego ser ampliado, una vez que los distintos paneles especializados analizaran en detalle su conveniencia. Con dicha salvedad, la Reunión convino en aceptar el reglamento LAR 120 y la propuesta fue aprobada en la Vigésimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (Antigua, 17-11-2014) para su aplicación.

En todo caso, y a título informativo a los fines de ilustrar como este punto tiene la relevancia debida tanto en la región como en el mundo, consideramos oportuno presentar los avances que ha tenido Brasil en la materia, desde el año 2011. Específicamente, en la Cuarta Reunión del RASG-PA

Al respecto podemos encontrar un resumen sobre la Nota de Estudio y el Reglamento Brasileño de Aviación Civil RBAC N° 120 –publicado en el 2011–, cuyo objetivo es instituir el Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil, sugiriendo en esa oportunidad incluir en el programa de trabajo del SRVSOP la elaboración de reglamento para su implantación.

El referido reglamento estableció como plazos de implantación un año para los subprogramas educativos y dos años para los programas de

exámenes toxicológicos y de respuesta a evento impeditivo, aunado a la siguiente información de valor que nos permitimos citar:

El Reglamento fue elaborado siguiendo normas y estándares de la OACI sobre el tema y las directrices del DOC OACI 9654 – “Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación”.

Por tratarse de una propuesta de regla que tiene como objetivo obligar las empresas que operan bajo los 121, 135, 139 e 145, además de los operadores de servicios aéreos especializados públicos, a realizaren, con sus propios medios y para los empleados en actividades de riesgo crítico a la seguridad operacional, la gestión de riesgo relativo al uso problemático de sustancias psicoactivas.

2.4 Las actividades de riesgo crítico incluidas en esta propuesta son:

- a) cualesquiera actividades que ocurran en el Área Restringida de Seguridad;
- b) actividades de tripulantes y despacho operacional de vuelo;
- c) actividades de mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones en aeronaves, productos aeronáuticos, de radionavegación y telecomunicaciones; inspección y certificación de mantenimiento;
- d) abastecimiento y mantenimiento de los vehículos para suministro de combustible;
- e) actividades de agente de seguridad y operador de rayos-x;
- f) carga y descarga de vehículos de transporte de equipaje; y
- g) prevención, salvamento y combate a incendio.

2.5 El control del uso indebido de sustancias psicoactivas pretendido por el reglamento será alcanzado principalmente debido al efecto inhibitorio decurrente de la realización de un número mínimo anual (porcentaje mínimo sobre las actividades aplicables) de exámenes toxicológicos aleatorios, asociados a los siguientes exámenes:

- a) previos a la contratación de nuevos empleados o a la transferencia para funciones de riesgo crítico;
- b) después de la ocurrencia de accidentes y/o incidentes graves;
- c) previos al retorno a la función, para los individuos que tuvieron resultado positivo o han recusado a fornecer muestra corporal;
- d) para el acompañamiento de individuos que estén retornando a la función después de un evento impeditivo, sea este evento oriundo de una recusa a un examen requerido, incluyendo tentativas de adulteración de muestra corporal a ser analizada, sea en razón de resultado positivo en examen realizado; y

e) motivados por determinación por escrito de supervisores entrenados para la finalidad de identificar individuos que puedan estar involucrados con el uso problemático de sustancias;

2.6 Los programas tienen como objetivo educar y entrenar previamente a la mano de obra de las empresas involucradas con este problema.

2.7 Los programas objetivan asimismo alejar de la actividad considerada como de riesgo crítico para la seguridad operacional a los individuos que puedan estar introduciendo riesgos inaceptables para la operación (evidenciado a través de resultado positivo en examen toxicológico o de la recusa a fornecer muestra corporal para examen), además de encaminarlos para tratamiento médico-psicológico y a orientación disciplinaria, cuando aplicable.

2.8 Los principales objetivos a ser alcanzados con la proposición de este Reglamento son:

- a) Atender a las normas emanadas por la OACI referentes al asunto.
- b) Promover incremento de los niveles de seguridad operacional de la aviación civil.
- c) Aliñar las normas brasileñas a las de otros países que ya ejecutan supervisión/control del riesgo implicado por el uso de sustancias psicoactivas.
- d) Buscar garantizar, de la mejor forma, que individuos afectados sean impedidos de ejercer funciones críticas a la seguridad operacional e puedan ser encaminados para orientación y/o tratamiento conforme aplicable, de acuerdo con preceptos éticos y técnicos adecuados.
- e) Establecer criterios claros que permitan la atención a la salud de los individuos involucrados, a fin de permitir su retorno a la función crítica anteriormente ejercida cuando este retorno no más implicar en riesgo a la seguridad operacional.
- f) Ayudar a promover un cambio cultural que pueda progresivamente ser extendida a otros sectores de la industria y otras actividades.

2.9 Los siguientes ítems pueden ser definidos como generadores de costo para la implantación del programa:

- a) Realización de programa educativo dirigido, por lo menos, para los individuos desempeñando actividades de riesgo crítico y para sus supervisores;
- b) Realización de exámenes toxicológicos aleatorios anuales correspondientes a un porcentual fijado en 50, 28 o 7% de las actividades críticas a la seguridad operacional, de acuerdo con franjas que contemplan el número de empleados actuando en funciones de riesgo crítico a la seguridad operacional en cada empresa obligada a cumplir el programa.
- c) Realización de los exámenes toxicológicos: (i) después de ocurrido un accidente o incidente grave, para cada uno de los involucrados; (ii) motivado

por sospecha justificada, (iii) para retorno a la actividad y acompañamiento después del retorno, (iv) previos a la admisión y transferencia para actividad de riesgo crítico.

d) Mantenimiento de una estructura que permita la realización y análisis de exámenes toxicológicos, incluyendo:

i. Medios propios o contratados para la realización de coletas de muestra corporal (indicado que sea a través de muestras de orina) con posterior envío de las muestras para análisis en laboratorios autorizados, además de medios para la realización de examen toxicológico específico para análisis de la concentración de alcohol;

ii. Necesidad de actuación de profesional médico especializado para la revisión de los resultados de los exámenes toxicológicos.

e) Actuación de profesional especializado en el tratamiento de los disturbios generados por el uso de sustancias psicoactivas para encaminar el individuo a tratamiento y posterior evaluación del tratamiento realizado.

2.10 Es importante observar que los costos directos e indirectos del programa tienden a ser compensados por la disminución significativa del valor a ser pago por los seguros para cobertura de accidentes e incidentes a partir de la comprobación junto a la aseguradora de la adopción del programa en el área. Los valores pagos para la realización de los exámenes toxicológicos pueden incluso ser parcial o enteramente cubiertos por algunos contratos con aseguradoras, en el interés de la seguridad operacional.

2.11 Entre los principales beneficios esperados, se puede enumerar:

a) Para el Sistema de Aviación Civil:

Incremento de los niveles reales de seguridad operacional;

Incremento de los niveles percibidos de seguridad operacional (percepción pública);

b) Para las empresas:

Reducción de los niveles de absentismo, de presentismo (acto de asistir al trabajo mientras se está enfermo) y de renovación del personal, generando incremento de la productividad y reducción de los costos asociados con la salud de los empleados;

Mejores condiciones para la celebración de contratos con empresas extranjeras e multinacionales;

Mejora de la imagen de la empresa en el mercado y en la comunidad: empresa socialmente responsable;

c) Para el trabajador:

Beneficios directos para la salud, ofreciendo oportunidad para reflexión y cambio de estilo de vida;

Acceso a informaciones adecuadas y de calidad sobre el uso de sustancias psicoactivas y sus consecuencias, generando oportunidad de reflexión y posibilidad de busca de apoyo profesional, cuando aplicable;

Posibilidad de los beneficios de los programas ser extendidos para los familiares de los empleados, con posibles acuerdos a ser negociados entre empleados y patrones.

Con fundamento en los antecedentes y hechos narrados, somos de la opinión que al momento de formular el Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil como parte del sistema de gestión de la seguridad Operacional, la autoridad aeronáutica venezolana debe atender no solo a lo señalado en las Normas y Métodos Recomendados SARPS –a saber: el Anexo 6 sobre operaciones de aeronaves y otros anexos aplicables según la actividad que regulan–, sino los textos de orientación sobre su implantación que proporcionan información, tanto a las AAC como a los explotadores, acerca de lo que se necesita para desarrollar e implantar el referido programa.

En este sentido, resultará oportuno el estudio del (i) Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación, OACI, Doc 9654, 1995; (ii) el Manual de medicina aeronáutica civil, OACI, Doc. 8984, 2012, particularmente su capítulo 1 sobre disposiciones relativas a las licencias y el capítulo 2, sobre requisitos de aptitud psicofísica; (iii) la LAR 120 sobre prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico; y (iv) las regulaciones 120 sobre prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico de Argentina, Chile, Ecuador, Colombia, EEUU.

Adicionalmente, el INAC habrá de considerar el contenido de la Ley Orgánica de Drogas que define a los *programa generales y prevención integral* como el conjunto de procesos dirigidos a promover el desarrollo integral del ser humano, la familia y la comunidad, a través de la disminución de los factores de riesgo y el fortalecimiento de los factores de protección, y la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente en el Trabajo, que establece que los patronos empleadores a través de la gerencia de medicina ocupacional deberán velar por (i) la reinserción del trabajador involucrado con sustancias psicoactivas, posterior al proceso de rehabilitación, sanciones o posterior algún accidente o incidente y (ii) la evaluación preventiva de aquellos casos sospechosos para el momento de los periodos vacaciones, ingresos o cambios de puestos de trabajo.

Vistas y analizadas las diferentes disposiciones sobre el tema, exhortamos a la autoridad aeronáutica venezolana conjuntamente con otras autoridades competentes avocarse a la implementación, control, gestión y seguimiento del Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil como parte del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, de acuerdo con las directrices y normas que regulan el tema dentro del sector aeronáutico.

ENRIQUE MAPELLI LÓPEZ. MAESTRO Y AMIGO

Jorge L. Álvarez Méndez¹

Resumen: *La nota repasa algunos de los méritos académicos y profesionales de Enrique Mapelli López como figura relevante del Derecho Aeronáutico.*

Palabras clave: *Enrique Mapelli López – Reconocimiento – Derecho Aeronáutico*

El pasado 22 de agosto, en la ciudad Madrid, don ENRIQUE MAPELLI LÓPEZ, humanista por excelencia, jurista y maestro de maestros entregó su vida al sumo Creador. Se fue un hombre de bien, que trae a nuestra memoria la copla andaluza que don ENRIQUE –como solíamos llamarle– utilizó en la muerte de otro gran jurista, GONTRÁN ELEIZALDE PETIT: “algo se muere en el alma cuando un amigo se va y va dejando una huella que no se puede borrar”. Nunca más cierta la copla cuando, además de amigo, se trata de un verdadero maestro cuyo vacío resulta muy difícil de llenar.

Conocí al inolvidable maestro en el otoño de 1982, cuando cursaba el curso de Derecho Aeronáutico dictado por la Universidad Complutense de Madrid y me tocó en suerte que tan destacado maestro, fuese uno de los profesores que lo impartió. Desde entonces nos unió una entrañable amistad que perduró en el tiempo, en tanto crecía en mi espíritu la admiración, respeto y gratitud por todo cuanto supo enseñarme y por el inmenso legado que deja a las generaciones futuras.

Don ENRIQUE nació en la ciudad de Málaga, España, el 2 de diciembre de 1921 y en su larga y dilata existencia estuvo siempre presente la formación sistemática y constante, disciplina que le llevó a obtener su licenciatura en Derecho por la Universidad de Granada en 1946 y en 1955 el doctorado por la Universidad Central de Madrid.

Cursó estudios superiores en las universidades de París y Estrasburgo; igualmente, realizó estudios en la Escuela Social León XIII y aprobó el Diplomado en Altos Estudios Internacionales. Impulsó los estudios de Derecho Aeronáutico en Europa y en América de cuya sabiduría bebieron abogados de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Honduras, Paraguay, y Venezuela países en lo que dejó su impronta de maestro y el

¹ Abogado por la Universidad Católica Andrés Bello. Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial (España) y de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (Argentina). Profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

resplandor de su sabiduría puesta de manifiesto en los cursos y conferencias que dictó a lo largo y ancho de Hispano América.

Dejó el ilustre maestro una huella de profundo conocimiento en su obra jurídica: “El Contrato de Transporte Aéreo Internacional”; “El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves”; “Comentarios al Convenio de Tokio de 1963”; “Códigos y Leyes de Aviación Civil de Iberoamérica”; con Luís Tapias Salinas “Ensayo para un Diccionario de Derecho Aeronáutico” y su “Legislación Aérea” preparada conjuntamente con Francisco Navarrete Casas de la cual se realizaron nueve ediciones.

Es copiosa la literatura jurídica que nos lega el maestro en sus más de cuarenta años de conferencias sobre Derecho Aeronáutico, recogidas en los registros de las Jornadas del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial y de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) y en su constante colaboración con revistas científicas europeas y americanas especializadas en la disciplina, muchas de las cuales se recogen en el libro “Trabajos de Derecho Aeronáutico y del Espacio”.

La obra de don ENRIQUE se fundamenta no solo en el estudio profundo, sistemático y continuo del Derecho Aeronáutico, sino también en la práctica del ejercicio de la disciplina tras 35 años en el cargo de Director de la Asesoría Jurídica de IBERIA. Líneas Aéreas de España.

De sus excepcionales dotes como profesor universitario, dejamos constancia sus alumnos de la Universidad Complutense de Madrid; de sus méritos profesionales, el Doctorado Honoris Causa que le otorgó la Universidad de Morón, Buenos Aires, Argentina; de la huella de su paso, el Instituto Hispano Luso Americano y Filipino de Derecho Internacional; la Vicepresidencia de la International Law Association (Sección Española); su designación como Académico de Honor de la Academia Gallega de Legislación y Jurisprudencia; su participación como Miembro de Número de la Academia Internacional de Turismo y su Membresía de la Academia de Ciencias de Toulouse (Francia). Su Presidencia de Honor del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico del Espacio y de la Aviación Comercial; el ejercicio de la Vicepresidente en la Asociación Internacional de Abogados, Expertos y Juristas de Derecho Aéreo (Roma); la Vicepresidencia de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) y su Vice Decanato del Cuerpo Consular Acreditado en Madrid. Larga y brillante trayectoria al servicio del derecho y la justicia, cultivando el conocimiento con la sencillez que regala la verdadera sabiduría y la mano generosa que supo legar a sus alumnos al guiarnos en la búsqueda del conocimiento bajo el auspicio de una cálida e inolvidable amistad.

Su querida España supo reconocer sus méritos y virtudes al otorgarle entre otros reconocimientos la Gran Cruz de Honor de San Raimundo de Peñafort al Mérito Jurídico, la Cruz del Mérito Aeronáutico de Primera Clase, la Medalla al Mérito Turístico y la Encomienda al mérito Civil; Brasil le otorgó la Orden de Rio Branco y la Medalla Santos Dumont; el Perú la Cruz Jorge Chávez; y del Principado de Mónaco la Encomienda de la Orden Grimaldi y sin dudarle, el inmenso respeto y la profunda admiración de sus miles de alumnos a lo largo y ancho de Latinoamérica.

Don ENRIQUE MAPELLI LÓPEZ, prodigioso autor de corazón andaluz expresa en su obra cálido afecto por su tierra natal. Sus escritos reflejan diversos aspectos de la cultura general de su pueblo, tal como se evidencia de “Escritos Malagueños”, texto que recoge una selección de crónicas publicadas entre 1949 y 1982 en diarios y revistas de su tierra, lo que permite comprender el sentido de la frase: de Málaga “nunca, ni en espíritu ni en cuerpo, me he separado”, con la cual don ENRIQUE nutre la llamada Nota del Autor que encabeza el citado libro, según nos recuerda MARIO FOLCHI, en la semblanza que del maestro hizo [Ensayo sobre un humanista excepcional], para el “Líber Amicorum en Honor al Dr. Enrique Mapelli”, que ALADA publicó durante el año 2007.

Su presencia derrochaba bonhomía, generosidad y talento, maestro de maestros cultivó el arte del buen comer lo que le llevó a ser miembro de la Real Academia de Gastronomía y fundador de la Academia Gastronómica de Málaga y dejó una importante obra escrita sobre esa afición: Papeles de Gastronomía Malagueña; Málaga a mesa y mantel; la Hora de Comer; Trece Gastro Temas Variados y La Gastronomía en Verso. Labor que le llevó a recibir El Premio Francia de Gastronomía, la Medalla de Oro de la Asociación Española de Cocineros y Reposteros y a ser designado Cofrade de Honor de la Cofradía Vasca de Gastronomía.

La obra de don ENRIQUE es variada, pluma incansable que deja no solamente un vasto conocimiento jurídico sino también la huella de un hombre recio orgullo de España y de quienes tuvimos el honor de ser sus alumnos y amigos en el largo camino de la enseñanza del Derecho Aeronáutico y Espacial.

Al momento de finalizar este merecido recuerdo de tan excelso maestro llega la triste noticia de la muerte de su inseparable esposa MARÍA FRANCISCA TEMBOURY DE MAPELLI quien falleció el 28 de diciembre de 2018, reconocida artista plástica que 4 meses y seis días más tarde sigue a su inseparable compañero en el tránsito a la eternidad. Ambos dejan la imborrable huella del talento que les caracterizó, del estudio constante y, particularmente, del amor que sobrevive al paso del tiempo. Paz a sus restos.

EL IMPACTO DE LA INAMOVILIDAD LABORAL EN LA SEGURIDAD AERONÁUTICA: POSIBLES SOLUCIONES PARA SU ARMONIZACIÓN
Ariana Emilia Cabrera Acevedo¹

Resumen: *El problema práctico detectado en esta materia se encuentra en cómo se relacionan o conectan instituciones del derecho laboral venezolano con el personal técnico aeronáutico, en este caso en específico, cómo compaginar la estabilidad laboral y la inamovilidad laboral si tomamos en cuenta la labor tan especializada, delicada y fundamental que desempeña este tipo tan particular de trabajadores. Imaginamos que este tópico perderá vigencia cuando el personal aeronáutico sea reemplazado por máquinas e inteligencia artificial. Pero mientras ello no suceda, y estemos en el ámbito de las relaciones humanas y además, estemos en presencia de un derecho laboral tan proteccionista como el venezolano, se nos seguirán presentando este tipo de dificultades.*

Palabras clave: *Derecho del trabajo – Inamovilidad laboral – Estabilidad laboral*

SUMARIO. I. El personal técnico aeronáutico. II. Régimen legal laboral venezolano aplicable al personal técnico aeronáutico. III. Estabilidad e inamovilidad laboral. 1. La estabilidad. 2. La inamovilidad. IV. Problemas concretos en la aplicación de la ley de inamovilidad laboral al personal técnico aeronáutico. 1. Casos de suspensión y revocatoria de licencias y certificaciones. 2. Aplicación del artículo 423 de la LOTTT. 3. Poderes disciplinarios del patrono. 4. Ámbito de aplicación de la Ley de Inamovilidad Laboral. 5. Comandante de la Aeronave como delegado del Estado
Conclusión.

I. EL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

De acuerdo con el artículo 39 de la Ley de Aeronáutica Civil Venezolana² el personal aeronáutico: “está integrado por el conjunto de personas que en vuelo o en tierra, desarrollen actividades que estén directamente vinculadas al vuelo y mantenimiento de las aeronaves, a la

¹ Abogado *Summa Cum Laude* por la Universidad Católica Andrés Bello. Asociada en el escritorio jurídico Altum Abogados, S.C. y asistente de cátedra de Teoría General de la Prueba – Universidad Católica Andrés Bello.

² Gaceta Oficial N° 39.140 del 17-03-2009.

atención de los pasajeros y carga, así como la seguridad aeronáutica, de acuerdo con lo establecido en el ordenamiento jurídico”.

En ese sentido, FREDDY BELISARIO³ sostiene que el personal aeronáutico comprende a todo el personal que realizan actividades profesionales y técnicas relacionadas con la aeronáutica civil.

Así mismo, este personal a fin de desempeñar sus funciones debe contar con las certificaciones y licencias expedidas por la autoridad aeronáutica de acuerdo con la normativa técnica respectiva.

El integrante del personal aeronáutico por excelencia o que más se destaca, es evidentemente el Comandante de la Aeronave, que en la mayoría de los casos coincide con el piloto al mando designado. Él es quien ejerce la dirección de la aeronave y sobre quien recae la mayor responsabilidad en cuanto a su conducción segura. Respecto a los pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo, es la máxima autoridad a bordo⁴.

Sin embargo, él no es el único, sino que tenemos que incluir a todos aquellos tripulantes en vuelo (copiloto, aeromozas, sobrecargos), así como el personal en tierra tales como mecánicos, operadores de radio, controlador de tránsito aéreo y todo aquél que tenga que cumplir labores operativas necesarias para lograr que los aviones despeguen y lleguen a su destino.

Cuando este personal aeronáutico esté adscrito al servicio de navegación aérea, presta un servicio de seguridad del Estado. Estos servicios son los de tránsito aéreo, meteorología, telecomunicaciones, información aeronáutica, ayudas a la navegación, búsqueda, asistencia y salvamento y aquéllos que garanticen la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

II. RÉGIMEN LEGAL LABORAL VENEZOLANO APLICABLE AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

Ahora bien, sin duda alguna se ha estudiado al personal aeronáutico desde el punto de vista técnico, especialmente en lo relativo a las licencias que ellos deben poseer.

Pero claramente también hay que considerar que este personal técnico aeronáutico no realiza labores en forma independiente sin recibir órdenes o

³ Freddy Belisario Capella, *Derecho del Transporte Aéreo*, Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, Vargas-Venezuela, 2008, p. 100.

⁴ Normas y métodos recomendados internacionales. Reglamento del Aire. Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial N° 5.044 Extraordinario del 23-02-1996.

instrucciones de nadie, sino que, por el contrario, están en una relación de dependencia, ya sea con el Estado (por ejemplo el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil), de una OMA (Organización de Mantenimiento Aeronáutico) o sencillamente de un explotador o prestador del servicio aeronáutico.

De acuerdo con ello, no cabe duda que el personal técnico aeronáutico tiene la condición de trabajadores al servicio de un patrono. Adicionalmente, este personal no puede ser equiparado a un obrero o una secretaria, pues el alto nivel de profesionalización, especialización y tecnificación trae como consecuencia que sean personas con una relación de trabajo muy especial, que no se rige en su totalidad por las mismas normas de un trabajador común.

Si revisamos el Anexo 1 del Convenio de Chicago y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (“RAV”) encontraremos que se considera miembro de la tripulación de vuelo aquél titular de una licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el periodo de servicio de vuelo⁵; en ese mismo sentido lo establece la Resolución conjunta del Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Transporte⁶.

Se hace conveniente señalar que lo anterior no significa que toda persona que preste servicios, por ejemplo, para una aerolínea, debe ser considerado “personal técnico aeronáutico” sino sólo aquél que, tal y como lo establece la norma, esté directamente vinculado al vuelo y mantenimiento de las aeronaves, a la atención de los pasajeros y carga, así como la seguridad aeronáutica. Consideramos que en consecuencia, un operador telefónico que se dedique a vender boletos aéreos no puede ser considerado personal técnico aeronáutico; ciertamente será un trabajador de la línea aérea, pero no estará regido por las especiales normas que aplican a este tipo de personas/actividades. Una de las señales propias de la caracterización de este tipo de personal, es la necesidad de contar con licencias, certificaciones o habilitaciones expedidas por el INAC, sin las cuales sería imposible ejercer las funciones propias al cargo que desempeñan.

Así encontramos en la LOTTT una sección dedicada al trabajo en el transporte aéreo contenida en los artículos 268 y siguientes. Por otro lado, en

⁵ Normas y métodos recomendados internacionales Licencias al Personal. Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, publicado en Gaceta Oficial N° 5.044 Extraordinario del 23-02-1996. Regulación Aeronáutica Venezolana N° 60, publicada en Gaceta Oficial N° 5.898 Extraordinario del 11-12-2008, Sección 60.2.

⁶ Resolución Conjunta del Ministerio del Trabajo y de Transporte y Comunicaciones, publicada en Gaceta Oficial N° 36.003 del 18-07-1996.

la LAC también existen una serie de obligaciones tanto para el personal aeronáutico como para el Comandante de la Aeronave, que necesariamente tienen una connotación laboral, pues son conductas que deben adoptar o evitar y que son inherentes a la prestación de servicios. También debemos destacar algunas normas contenidas en las RAV, Reglamentos y otras normas, que si bien no tienen una connotación propiamente laboral, contiene ciertas normas que tienen una relación directa con esta rama del derecho. En líneas generales, pudiéramos resumir el régimen legal laboral especial aplicable al personal técnico aeronáutico como sigue:

Primero, la Sección Tercera del Capítulo VI de la LOTTT aplica a los tripulantes de las aeronaves civiles, así como también les son aplicables todas las demás previsiones de la LOTTT para el resto de los trabajadores.

Lo anterior quiere decir que, además de lo establecido específicamente para estos trabajadores en esta sección, debe aplicársele, en lo que sea compatible, el régimen regular laboral venezolano.

Entonces entendemos que todo lo relacionado con principios laborales, contrato de trabajo, remuneración, vacaciones, bono vacacional, utilidades, régimen de prestaciones sociales, previsiones sobre la terminación de la relación de trabajo, entre otros, rigen por igual la relación de trabajo de este tipo de trabajadores.

Segundo, con relación a la jornada, la LOTTT remite su fijación a la Convención Colectiva del Trabajo o a lo que sea fijado por la Administración Pública⁷. Sin perjuicio de ello, se señala también que este tipo de trabajadores deben descansar por lo menos un domingo al mes, no pueden interrumpir el servicio en un aeropuerto distinto al de destino (con sus excepciones) y la necesidad de prolongación de jornada en caso de vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento.

Sobre esta materia, debemos señalar que la Sala de Casación Social del Tribunal Supremo de Justicia ha interpretado cómo debe computarse la jornada efectiva de este tipo de trabajadores, entendiendo que no puede computarse únicamente las horas que la tripulación se encuentra volando, sino también las horas antes o después del vuelo en las que la tripulación se encuentra a disposición del patrono⁸.

⁷ *Ibíd.* Podemos tomar de ejemplo la Resolución Conjunta que establece los límites de duración máxima de la jornada de acuerdo con el tipo de aeronave y el número de tripulantes.

⁸ Sentencia de la Sala de Casación Social del Tribunal Supremo de Justicia, N° 832, del 21 de julio de 2004. Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scs/julio/832-210704-04573.HTM>

Tercero, sobre las licencias, el Anexo 1 al Convenio de Chicago, el Reglamento sobre las Licencias al Personal Técnico Aeronáutico de 1996 y la RAV 60⁹ prevén que ninguna persona podrá actuar como miembro, ejercer las funciones y empleos del personal técnico aeronáutico si no posee las licencias correspondientes, pues estos son documentos necesarios para ejercer las funciones aeronáuticas. Para expedir cualquier licencia a este personal, deben cumplir con todos los requisitos relativos a edad, conocimiento, experiencia, pericia, aptitud psicofísica, entre otras¹⁰.

Cuarto, en cuanto al personal técnico aeronáutico, existen obligaciones y prohibiciones específicas para este tipo de trabajadores, las cuales rigen al igual que las obligaciones comunes para todos los trabajadores¹¹: (i) Someterse a cursos de actualización o entrenamiento cuando haya dejado de prestar servicios por más de 30 días consecutivos; (ii) Velar porque no se transporte pasajeros o carga que no cumpla con los requisitos legales; (iii) Mantener vigente los documentos requeridos para la prestación del servicio; y (iv) Obedecer las instrucciones impartidas por el Comandante de la Aeronave.

Adicionalmente, tienen prohibido (i) ingerir bebidas alcohólicas desde 24 horas antes del inicio de un vuelo y durante el mismo; (ii) consumir drogas durante el servicio y fuera de él. Estas conductas son igualmente sancionadas en la LAC implicando, además, una condena de 6 a 8 años de prisión y la revocatoria de la licencia; y (iii) agredir, intimidar o amenazar a cualquier pasajero.

Quinto, Con relación al Comandante de la Aeronave, encontramos dentro de sus obligaciones: (i) planificar y realizar cada vuelo acorde con la oficina respectiva. El plan de vuelo no puede ser alterado; (ii) verificar, antes de iniciar el vuelo, que la aeronave cumpla los requisitos de seguridad; (iii) efectuar los vuelos de auxilio, búsqueda o salvamento en cualquier tiempo y lugar, cuando se le requiera; (iv) anotar, en la bitácora de la aeronave, los datos que se requieran en relación al vuelo, así como toda contingencia que en él se produzca. La bitácora o los registros de la aeronave no pueden ser alterados; (v) rendir los informes, formular las declaraciones y manifestaciones y firmar la documentación relativa al vuelo; (vi) informar al patrono al final de cada vuelo, sobre los desperfectos o fallas técnicas que haya detectado; (vii) mantener su certificado médico y licencia vigentes, así como llevar consigo toda la documentación exigida por la autoridad aeronáutica; (viii) informar a la autoridad aeronáutica de los accidentes o

⁹ Anexo 1. Ob. cit., Sección 1.2.1. RAV N° 60, ob. cit., Sección 60.3.

¹⁰ Anexo 1. Ob. cit., Sección 3.1.

¹¹ Anexo 2. Ob. cit.

incidentes en los que haya estado involucrado; (ix) dejar a los tripulantes, pasajeros, carga o correo únicamente en el lugar de destino. El Comandante de la Aeronave no podrá utilizar aeródromos no autorizados por la autoridad aeronáutica; (x) suministrar toda la información requerida por la autoridad aeronáutica de forma veraz y precisa; (xi) operar la aeronave de acuerdo a sus capacidades técnicas; (xii) permitir el acceso o la inspección de las aeronaves por parte de la autoridad aeronáutica; (xiii) acatar las órdenes de los inspectores de seguridad y del servicio de control de tránsito aéreo; y (xiv) cumplir con las normas de circulación aérea.

Adicionalmente, tiene prohibido (i) permitir a bordo de una aeronave el uso de aparatos que posibiliten el levantamiento de información sobre la seguridad el Estado; (ii) transportar cadáveres y órganos humanos; (iii) aterrizar sin causa justificadas en aeródromos distintos a los señalados por la autoridad aeronáutica; (iv) iniciar el vuelo si la aeronave no cuenta con los documentos a bordo vigentes o no tiene marcas de nacionalidad o matrícula, o si ella no está aeronavegable; (v) realizar vuelos de demostración, acrobáticos, pruebas técnicas o de instrucción; (vi) iniciar el vuelo sin respetar los periodos de servicio, tiempo de vuelo o descanso de la tripulación; (vii) transportar armas, explosivos, mercancías peligrosas o prohibidas; (viii) impedir u obstaculizar la circulación aérea; y (ix) arrojar o dejar que se lancen objetos desde la aeronave.

Y *sexto*, en cuanto al patrono, son obligaciones específicas (i) proporcionar alimentación, hospedaje y alimentos, o su equivalente en dinero, cuando el tripulante permanezca fuera de su base; y (ii) cumplir con las disposiciones legales sobre seguridad aérea.

Como ya hemos señalado, el Comandante de la Aeronave cobra una relevancia vital, tanto en el Derecho Aeronáutico como en el Laboral. De hecho, en virtud del artículo 41 de la LOTTT, se considera que el capitán de la aeronave es el representante del patrono para todos los fines derivados de la relación de trabajo, aún sin poseer un poder de representación. En situación similar se encuentran el gerente de operaciones, superintendente de vuelos, jefe de adiestramiento, jefe de pilotos y cualesquiera otras personas que realicen funciones análogas (Art. 269 LOTTT). Es decir, todas y cada una de estas personas, empezando por el capitán (entendiendo que la LOTTT se refiere realmente es al Comandante de la Aeronave), al menos desde el punto de vista laboral, sustituyen al patrono, y por tanto, deben ser considerados personal de dirección (artículo 37 LOTTT).

III. ESTABILIDAD E INAMOVILIDAD LABORAL

El régimen laboral venezolano está profundamente marcado por una protección total a los trabajadores quienes son entendidos como débiles jurídicos de la relación jurídico-laboral. Por ello, existen varias previsiones legales y sub-legales que vedan a los patronos de despedir injustificadamente a los trabajadores, como pasaremos a analizar de seguidas:

1. La estabilidad

La noción del trabajo existe por la necesidad que tienen todas las personas de obtener ingresos económicos para subsistir y proveerse de sustento. Dicho sustento puede ser obtenido de diversas maneras, y la más común de ellas es sometiéndose al poder y control de una tercera persona, quien a cambio de los servicios personales que preste lo remunerará y le permitirá proveerse de una vida digna. En esta relación, por lo general quien recibe los servicios es quien tiene poder sobre la otra persona, pues quien presta el servicio debe limitar su libertad personal y subordinarse a quien lo recibe.

Por lo necesario de sustentarse los medios necesarios para sí y su familia, la idea de estabilidad va acompañada de lo dañino que puede ser para una persona perder su trabajo y verse impedida de recibir tal sustento.

CÉSAR CARBALLO, tomando a su vez las palabras de ERMIDA URIARTE, considera que “la estabilidad en el empleo se erige en condición de eficacia del propio derecho del trabajo: sin aquélla resultará imposible garantizar la igualdad, la integridad, la dignidad y la libertad que dicha disciplina jurídica impulsa en el plano de las relaciones de trabajo”¹².

Con relación a este tema, agrega:

...el derecho del trabajo ha de propiciar la preservación del vínculo laboral mediante la represión del despido incausado o ad nutum, que constituye la estabilidad en el empleo propiamente dicha o stricto sensu, y otro conjunto de medidas adecuadas a la satisfacción del referido objetivo, entre las que destacan la preferencia por la duración indeterminada del vínculo laboral, es decir, la excepcionalidad de las contrataciones temporales o restringidas a una obra determinada, la procedencia de novaciones tanto subjetivas como objetivas sin

¹² César Augusto Carballo Mena, *Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y las Trabajadoras (LOTTT) y su reglamento parcial sobre tiempo de trabajo*, Editorial Jurídica Venezolana, Caracas, 2013, pp. 78-79.

extinción del vínculo jurídico, y la admisión de prolongadas circunstancias suspensivas.

En conclusión, podemos afirmar que la estabilidad procura la preservación del empleo (del vínculo laboral en palabras de CÉSAR CARBALLO), pues al ser éste la fuente principal de sustento económico de las personas, el poder arbitrario que tendría un patrono de despedir sin justa causa a sus trabajadores menoscabaría sus derechos humanos y constitucionales.

De acuerdo con esta noción, CÉSAR CARBALLO estudia las concepciones de estabilidad, las cuales podemos entender en forma gradual: desde el régimen de libre despido, pasar por la estabilidad relativa y por último, la estabilidad absoluta. Dichos regímenes se basarán en la posibilidad que tenga un patrono de despedir injustificadamente a sus trabajadores.

Claramente el régimen de libre despido refiere a la posibilidad del patrono de despedir a sus trabajadores sin alegar ninguna causa que lo justifique.

El régimen de estabilidad relativa, también llamada impropia, aparente, imperfecta o básica, restringe la posibilidad del patrono de despedir a un trabajador sin justa causa y sólo lo permite a cambio del pago de una indemnización al trabajador. De esta forma, el legislador procura persuadir a los patronos del despido injustificado pechándolos económicamente con el pago de la indemnización que establezca la ley. Este fue el régimen que estuvo vigente en Venezuela hasta mayo de 2012.

En la Ley Orgánica del Trabajo derogada, si un trabajador era despedido y éste solicitaba la calificación de la falta para determinar si dicho despido fue justificado o injustificado, se permitía al patrono persistir en el despido pagando la indemnización prevista en el artículo 125 de dicha ley. El despido era, en efecto, considerado injustificado.

Sin embargo, con la promulgación de la LOTTT el 7 de mayo de 2012, el régimen de estabilidad pasó a ser un régimen de estabilidad absoluto. Bajo nuestro régimen, el patrono no puede, legalmente, pagar una indemnización y persistir en el despido, sino que únicamente bajo una de las causales establecidas taxativamente en la ley, puede despedir a sus trabajadores. La LOTTT define la estabilidad en su artículo 85 como: “el derecho que tienen los trabajadores y trabajadoras a permanecer en sus puestos de trabajo. Esta Ley garantiza la estabilidad en el trabajo y dispone lo conducente para limitar toda forma de despido no justificado, conforme consagra la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Los despidos contrarios a la Constitución y a esta Ley son nulos”.

La anterior definición, va acompañada por el artículo 86 referida a la garantía de estabilidad. Siendo que, en conclusión, ante un despido injustificado, se considerará nulo y se deberá reinsertar o reintegrar al trabajador a su puesto de trabajo.

Aun cuando nuestro régimen prevé una estabilidad absoluta, no lo es para todos los tipos de trabajadores, sino que excluye al personal de dirección y aquellos trabajadores cuya relación de trabajo tenga una antigüedad menor a un mes. De resto, todos los trabajadores están protegidos por la estabilidad absoluta.

La LOTTT también establece cuál es el proceso en caso de despido, donde, en líneas generales, el patrono deberá notificar al Tribunal competente el despido con las razones que lo justifican. Posteriormente, el trabajador podrá (i) solicitar que se califique la falta alegada por el patrono pues considera que la falta no ocurrió o las razones alegadas no están dentro de los parámetros de la LOTTT, y en consecuencia, que sea restituido a su puesto de trabajo y el pago de sus salarios caídos; o (ii) si no desea continuar su relación de trabajo, a la cual tendría derecho de ser injustificado el despido, podrá demandar sus beneficios laborales, en caso de que no se les haya pagado y la indemnización del artículo 92 de la LOTTT, establecida cuando la relación de trabajo culmine por causas ajenas a la voluntad del trabajador.

Un aspecto que debemos destacar es que bajo las previsiones de la LOTTT, el trabajador que comete una falta *primero* es despedido y *después*, a solicitud del trabajador, se evalúa si las causas alegadas por el patrono son procedentes.

2. La inamovilidad

De acuerdo con CÉSAR CARBALLO, “La *inamovilidad* supone la garantía de que sus titulares no podrán ser despedidos, trasladados o afectados por cambios en las condiciones de trabajo sin que medie justa causa, previamente calificada por la autoridad administrativa competente (inspector del trabajo), a través del procedimiento *autorizatorio*, con garantía de contradictorio y pleno respeto al derecho a la defensa, previsto en el artículo 422 LOTTT”¹³.

Asimismo, la LOTTT prevé en su artículo 94, lo siguiente:

Los trabajadores y trabajadoras protegidos de inamovilidad no podrán ser despedidos, ni trasladados, ni desmejorados sin una causa justificada la cual

¹³ *Ibíd.* p. 86.

deberá ser previamente calificada por el inspector o inspectora del trabajo. El despido, traslado o desmejora de un trabajador o trabajadora protegido de inamovilidad son contrarios a lo previsto en la Constitución y en esta Ley.

El Ejecutivo Nacional podrá ampliar la inamovilidad laboral prevista en esta Ley como medida de protección de los trabajadores y trabajadoras, en el proceso social de trabajo.

La protección de la garantía de inamovilidad de los trabajadores y trabajadoras amparados por ella, se realizará mediante el procedimiento contenido en esta Ley, que es gratuito, accesible, transparente, expedito, sin dilaciones indebidas y sin formalismos o reposiciones inútiles. El mismo expresa la autoridad del poder popular en materia del trabajo y seguridad social, y sus actos, resoluciones o providencias se ejecutarán efectivamente y no serán objeto de impugnación en vía jurisdiccional, sin previo cumplimiento del acto administrativo.

Del artículo precedente se desprende que la inamovilidad no sólo comprende la imposibilidad de despedir injustificadamente a un trabajador, sino además de trasladarlo o desmejorarlo en sus condiciones de trabajo. Tal como lo explica CÉSAR CARBALLO, el concepto de inamovilidad contiene en sí mismo las características propias de la estabilidad absoluta, pero además, las del principio de intangibilidad de la relación de trabajo, lo cual impide cualquier tipo de alteración de las condiciones de trabajo de los trabajadores al servicio de un patrono.

Tradicionalmente, la inamovilidad es la consecuencia de un fuero especial del que gozan trabajadores en situaciones particulares. La ley entiende que existen cierto tipo de trabajadores que son más vulnerables y, por tanto, necesitan garantizar no sólo su estabilidad, sino que un patrono en forma arbitraria no menoscabe sus derechos laborales (irrenunciables) y no lo desmejore en su condición.

De acuerdo con la LOTTT, los trabajadores que gozan de fuero, y por tanto, están protegidos por la inamovilidad, laboral son: (i) todos los trabajadores tercerizados, hasta su efectiva incorporación en la entidad de trabajo (artículo 48 LOTTT); (ii) todos los trabajadores cuando por razones técnicas o económicas exista peligro de extinción de la fuente de trabajo, de reducción de personal o sean necesarias modificaciones en las condiciones de trabajo (artículo 148 LOTTT); (iii) la trabajadora en estado de gravidez o que haya adoptado a un niño menor de tres años, y hasta dos años después del parto o adopción (artículo 335 y 420 LOTTT); (iv) el trabajador, desde el embarazo de su pareja o que haya adoptado a un niño menor de tres años, y hasta dos años después del parto o adopción (artículo 339 y 420 LOTTT); (v) el trabajador con un hijo con discapacidad que le impida o dificulte valerse por sí mismo, la inamovilidad es permanente (artículo 347 y 420 LOTTT);

(vi) quienes gocen de fuero sindical (artículo 419 LOTT)¹⁴, (vii) los trabajadores durante la suspensión de la relación de trabajo (artículo 420 LOTT); (viii) los delegados de prevención, hasta tres meses después de vencido el término para el cual fue elegido (artículo 34 de la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo); (ix) el trabajador que tenga una discapacidad y se reintegre al trabajo, hasta un año después de su reintegro (artículo 100 de la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo); (x) los voceros de los Consejos Productivos de Trabajadores, hasta seis meses después de vencido el término para el cual fue elegido (artículo 15 de la Ley Constitucional de los Consejos Productivos de Trabajadores y Trabajadoras); y (xi) todos los trabajadores cuando se notifique la convocatoria al proceso de elección de los trabajadores voceros el Consejo Productivo de Trabajadores (artículo 15 de la Ley Constitucional de los Consejos Productivos de Trabajadores y Trabajadoras).

Aunque amplia y basta la lista anterior, según lo establecido en el artículo 94 antes citado, el Ejecutivo Nacional puede ampliar la inamovilidad laboral establecida en las normas. Vista esta competencia que tiene el Ejecutivo Nacional, se han dictado Decretos de Inamovilidad Laboral sucesivos en el tiempo, por lo menos en este siglo XXI, se han dictado decretos de inamovilidad sucesivos desde el 28 de abril del 2002.

Inicialmente los decretos de inamovilidad laboral exceptuaban de su aplicación a los trabajadores de (i) dirección; (ii) confianza; (iii) que tengan menos de 3 meses de servicio; (iv) que devenguen salario básico mensual mayor a un número determinado de salarios mínimos; y (v) funcionarios del sector público quienes conservan la estabilidad prevista en la ley que los rige.

A partir del 27 de diciembre de 2012 las excepciones a los decretos de inamovilidad que se iban dictando anualmente fueron reducidos a los trabajadores de (i) dirección; (ii) que tengan menos de un mes de servicio; (iii) temporeros, eventuales y ocasionales; y (iv) funcionarios del sector público quienes conservan la estabilidad prevista en la ley que los rige.

¹⁴ Este supuesto incluye –a su vez– a (i) quienes soliciten el registro de una organización sindical o se adhieran a dicha solicitud, hasta 15 días después del registro; (ii) un número determinado de los integrantes de la junta directiva del sindicato, hasta 3 meses después del cese de sus funciones; (iii) los trabajadores de una organización sindical en proceso de elecciones, hasta la proclamación de la junta directiva; (iv) los trabajadores postulados a las elecciones sindicales, hasta 60 días después de la proclamación de la junta directiva; (v) todos los trabajadores durante la tramitación de una convención colectiva o pliego de peticiones, hasta su término; y (vi) todos los trabajadores durante una huelga (legítima).

La última inamovilidad decretada para la fecha en la que se escribe el presente trabajo fue a través del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Inamovilidad Laboral, dictado el 28 de diciembre de 2015 en la Gaceta Oficial N° 6.207 Extraordinario, la cual tiene vigencia hasta el 28 de diciembre de 2018.

Visto el anterior panorama, podemos concluir que *todos* los trabajadores gozan de estabilidad y de inamovilidad laboral; salvo en el caso del personal de dirección y los que tienen menos de un mes de antigüedad.

Todo lo anterior significa que la mayoría de los trabajadores que prestan servicios bajo la legislación laboral venezolana tienen una garantía de intangibilidad de su relación de trabajo. Si cometen una falta, sólo podrán ser despedidos justificadamente si media una autorización *previa* del Inspector del Trabajo competente. Cualquier despido que se haga sin la autorización previa del funcionario público competente, debe ser considerada nula así el trabajador haya incurrido en una falta tipificada en la LOTT; sin dicha autorización, el despido es absolutamente nulo y el trabajador debe ser reenganchado en el mismo puesto de trabajo y bajo las mismas condiciones laborales que desempeñaba antes de su despido.

IV. PROBLEMAS CONCRETOS EN LA APLICACIÓN DE LA LEY DE INAMOVILIDAD LABORAL AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO

Es claro que el mundo de la aeronáutica se encuentra sumamente regulado. Las leyes, regulaciones, tratados internacionales se han encargado de no dejar por fuera nada de la actividad aeronáutica. Cuestiones tan sencillas como mantener la silla recta o la mesa plegada antes de despegar o aterrizar no son una simple política de las aerolíneas sino que son verdaderas normas jurídicas.

Pero toda esta especialidad tiene varias razones de ser, siendo la más importante de ellas la de garantizar la seguridad aeronáutica.

Sobre esta materia, FOLCHI dedica unas cuantas páginas a definir qué es la seguridad aeronáutica desde el punto de vista jurídico, señalando: "Pueden encontrarse diversas definiciones de la 'seguridad aeronáutica' (...) como la que ofrece Mapelli, quien señala que el principio de la seguridad aeronáutica priva ante cualquier otro en el ámbito de la aeronavegación y es el más elemental de los objetivos de ésta última, definiéndola como 'la realización sin riesgo ni daño para las personas o cosas, tanto de los directamente relacionados con la operación de vuelo como aquellos otros

que pueden resultar perjudicados por la misma debido a situaciones indirectas”.

También cita la definición de BRAVO NAVARRO, quien considera que el concepto de seguridad aeronáutica “debe cubrir tres aspectos a saber, el primero, el operacional de la aeronave y todos los aspectos técnicos a ella relacionados, el segundo con las normas de seguridad de la aeronave, en el sentido de su protección, así como de las instalaciones que integran la infraestructura, contra actos ilícitos, y el tercero referente a la seguridad jurídica necesaria en y para su explotación comercial”.

Vale destacar la opinión de FOLCHI quien considera que la seguridad, en efecto, es “el objetivo máximo para el mejor desenvolvimiento de la aeronáutica civil y garantizarla en todas sus vertientes técnicas y legales supone un verdadero desafío para los Estados y para todos sus protagonistas, por lo mucho que ha contribuido al progreso general de la Humanidad en los últimos cien años”.

En esta materia suele diferenciarse la seguridad operacional (*safety*) de la seguridad en sentido estricto (*security*), una referida a la parte técnica y la otra a lo jurídico-político. Parafraseando a PELLEGRINO, FOLCHI explica “la diferencia entre estos dos conceptos, destacando que este último es una actividad de salvaguarda y de protección a la comunidad por actos ilícitos contra el sistema de la aviación civil, en tanto que el primero se relaciona con la prevención de incidentes aéreos o de hechos de peligro, determinados por circunstancias accidentales e independientes de una voluntad de delinquir”. En virtud de ello, agrega:

...la seguridad operacional tiene en cuenta un conjunto de factores importantes, todos ellos tendientes a lograr la inexistencia de accidentes e incidentes aéreos, entre los que destacan una verdadera cultura de la seguridad en el personal a cargo de las funciones respectivas y el conocimiento y evaluación de los riesgos a través de su identificación, gestionándolos para que los mismos tengan un grado razonable, ya que es imposible suprimirlos completamente.

Por último, FOLCHI concluye que “es una obligación inexcusable de todo el personal que presta servicios de alto nivel en aeropuertos, líneas aéreas y demás entidades públicas y privadas relacionadas con la actividad, para lo cual es aconsejable que posean una constante actualización de estos conocimientos mediante programas seriamente organizados de capacitación”¹⁵.

¹⁵ Mario Folchi, *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil - Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil, Título VI Infraestructura Aeronáutica*. Disponible en <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=49232>

Las reflexiones de FOLCHI nos ayudan a comprender que la seguridad, con especial interés la seguridad operacional, es un principio tan fundamental en el derecho aeronáutico que incluso podría estar por encima de derechos fundamentales e individuales de las personas.

En este ámbito, los que tienen mayor preponderancia en velar por la seguridad operacional evidentemente es el personal a cargo de llevar a cabo el transporte aéreo. Es por esa razón que el sistema normativo que comprende el derecho aeronáutico está colmado de obligaciones, instrucciones y prohibiciones para el personal aeronáutico, que lo encontramos altamente especializado vistas las muy delicadas funciones que se le han encomendado, pues bajo su responsabilidad está nada más y nada menos que la vida de personas.

Para HORACIO E. KNOBEL, la seguridad operacional es tan relevante que, sin que exista un incidente o accidente en concreto, hay circunstancias que deben ser revisadas para advertir fallas en los procesos, y que la información debe ser transmitida sin temer que ésta sea utilizada para aplicar sanciones de tipo laboral. En ese sentido, establece lo siguiente:

No obstante, existe un universo de situaciones vinculadas con información de seguridad operacional que no está referida a ningún accidente o incidente que deba ser investigado y que permite advertir fallas en algunos de los sistemas o procesos vinculados con la aviación civil. Esta información es vital para la salud de estos mismos sistemas y procesos y por tal motivo resulta esencial resguardar ese tipo de información de cualquier uso ajeno al ámbito de la seguridad operacional. Es particularmente en este contexto donde se observa la necesidad de alentar a las personas que participan en las distintas actividades relacionadas con la aviación civil, a informar e incluso a admitir errores o eventuales incumplimientos de las normas de seguridad operacional, sin temer que esa información sea utilizada para aplicarles sanciones administrativas o laborales, a menos que tales acciones u omisiones resulten configurativas de un delito¹⁶.

Sin perjuicio de lo expuesto por HORACIO E. KNOBEL, es innegable que conductas que pongan en peligro la seguridad operacional, no puede ser inadvertidas ni por los explotadores del servicio aeronáutico ni por la autoridad aeronáutica.

Sumado a ello, tenemos que la conclusión necesaria de los acápites II y III del presente trabajo es que el personal técnico aeronáutico goza de estabilidad, y más importante aún, de inamovilidad laboral. Obviamente,

¹⁶ Horacio Knobel: *Gestión de la seguridad operacional*. Disponible en <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=66572>.

con excepción de quienes sean considerados personal de dirección y aquéllos cuya antigüedad no supere de un mes.

Así, debemos excluir de las consideraciones que a continuación desarrollaremos al Comandante de la Aeronave, y al gerente de operaciones, superintendente de vuelos, jefe de adiestramiento, jefe de pilotos y cualesquiera otras personas que realicen funciones análogas, pues al ser éstos representantes del patrono, necesariamente deben ser considerados personal de dirección, no estando protegidos ni por la inamovilidad de la Ley de Inamovilidad Laboral ni por la estabilidad referida en la LOTT. Ello significa en la práctica, que estos trabajadores pueden ser despedidos, trasladados o desmejorados sin necesidad de autorización previa, sin justa causa, y sin la obligación de pagar indemnización alguna por la terminación de la relación de trabajo.

Como consecuencia de lo anterior, el personal técnico aeronáutico no puede ser despedido, trasladado o desmejorado en sus condiciones de trabajo sin autorización previa del Inspector del Trabajo competente. Es decir, los patronos deben respetar la intangibilidad de su relación de trabajo e, independientemente de la falta cometida, no puede ser despedido, cambiado de puesto de trabajo, ni cambiar nada relacionado con sus condiciones de trabajo sin autorización previa de la autoridad competente.

Reiteramos, porque es importante entender la diferencia entre los conceptos de estabilidad e inamovilidad laboral, ambos tienen un punto de encuentro y es que veda a los patronos de despedir sin justa causa a un trabajador. Sin embargo la inamovilidad, a diferencia de la estabilidad, requiere que un órgano administrativo califique previamente si la causal alegada por el patrono es justificada, y ello no se basa en una simple declaración del patrono, si no que va acompañado de un estudio fáctico y jurídico para determinar que la conducta alegada, de hecho, existió y debe ser considerada un incumplimiento del trabajador.

A tales efectos, el artículo 79 de la LOTT establece cuáles son las causas justificadas de despido, entre las cuales encontramos: (i) falta de probidad o conducta inmoral en el trabajo; (ii) vías de hecho; (iii) injuria o falta grave al respeto y consideración debidos al patrono; (iv) hecho intencional o negligencia grave que afecte a la salud y la seguridad laboral; (v) omisiones o imprudencias que afecten gravemente a la seguridad o higiene del trabajo; (vi) inasistencia injustificada al trabajo durante tres días hábiles en el período de un mes; (vii) perjuicio material causado intencionalmente o con negligencia grave en las máquinas, herramientas y útiles de trabajo, mobiliario de la entidad de trabajo, materias primas o productos elaborados o en elaboración, plantaciones y otras pertenencias;

(viii) revelación de secretos de manufactura, fabricación o procedimiento; (ix) falta grave a las obligaciones que impone la relación de trabajo; (x) abandono del trabajo; y (xi) acoso laboral o acoso sexual.

Si bien no existen causales especiales de despido justificado, como sí sucede en el transporte marítimo, podemos entender que cualquier incumplimiento a las obligaciones señaladas en el acápite II del presente trabajo, deben ser consideradas una falta grave a las obligaciones que impone la relación de trabajo, lo cual le da aún más importancia a definir y tener presente cada obligación que esté expresamente establecida en las normas.

Todo lo anterior nos trae una grave contradicción entre la seguridad operacional y la inamovilidad laboral del personal técnico aeronáutico, ya que, siendo la seguridad operacional el valor más importante en la materia, no debería prevalecer la protección al trabajador cuando dicho valor se ve amenazado.

Para ilustrarlo más claramente, supongamos que estamos en presencia de un tripulante de cabina que ha ingerido bebidas alcohólicas, y se encuentra en un estado físico y psíquico cuestionable. Si nos guiamos por las normas laborales, podremos concluir que en efecto existe una violación de la normativa laboral y de las obligaciones que impone la relación de trabajo. Vista la existencia de la protección de la Ley de Inamovilidad Laboral, técnicamente, tendríamos que acudir a la Inspectoría del Trabajo, seguir el procedimiento establecido en la LOTTT y esperar –sentados– a la autorización del Inspector del Trabajo para despedir a nuestro tripulante alcoholizado. Mientras, el tripulante embriagado puede seguir prestando servicios en las mismas condiciones en las que las ha prestado, debido a que no puede violarse la intangibilidad de su relación de trabajo.

Siguiendo en el territorio de la teoría, un procedimiento de autorización de falta debería durar aproximadamente 25 días hábiles para obtener un pronunciamiento del Inspector del Trabajo. No será sino hasta entonces, 25 días después, que el tripulante podrá ser despedido, trasladado o desmejorado en sus condiciones, insistimos, 25 días en los que debió haber estado prestando servicios tal como lo presta todos los días laborables.

Y el lector podrá pensar que es lo expuesto anterior como “teoría” resulta un análisis carente de sentido porque *evidentemente* un tripulante no puede continuar su relación en esas condiciones. No obstante, tal y como se ha concebido las normas jurídicas hoy en día y la inflexibilidad de la legislación laboral, desde un punto de vista jurídico es posible sostener que no hay justificación alguna para despedir o trasladar al trabajador sin la autorización previa. Y es que además, el efecto de no solicitar la autorización

previa al Inspector del Trabajo es que el despido o el traslado sea considerado nulo, independientemente que haya sido justificado.

Ahora, en el plano de la realidad encontramos que no es posible mantener a un tripulante en ese estado de embriaguez y admitir que continúe la prestación de servicios, y, aún más relevante, la Inspectoría del Trabajo no dicta decisión en los tiempos anteriormente señalados. En la práctica, podemos encontrar solicitudes de autorización de despido que tienen más de dos años en tramitación, o peor aún, en notificar al trabajador.

Recordando la importancia de la seguridad operacional, donde en innumerable casos se ha entendido que debe prevalecer incluso por encima de derechos fundamentales o humanos de las personas, sería absurdo pensar que el derecho laboral escapa de ello.

Esta ecuación, inflexibilidad de las normas sumado a una amenaza en la seguridad, trae como resultado una lucha continua y agotadora entre trabajador y patrono, un baile entre despidos y solicitud de reenganche y pago de salarios caídos, que en muchos casos culmina en el desgaste del trabajador y su posterior renuncia.

La motivación real del presente trabajo es ofrecer –o al menos intentarlo– soluciones jurídicas a esta situación, a la contradicción que puede existir entre inamovilidad laboral y seguridad operacional. En ese sentido, a continuación desarrollamos superficialmente algunas posibles soluciones al problema:

1. Casos de suspensión y revocatoria de licencias y certificaciones

El sistema jurídico aeronáutico prevé algunos supuestos para revocar o suspender las licencias y certificaciones al personal técnico aeronáutico, en líneas generales, si deja de cumplir con las condiciones conforme a las cuales fueron otorgadas, o como consecuencia del incumplimiento del ordenamiento jurídico.

Consideramos que en el caso de que al personal técnico aeronáutico se le revoquen las licencias o certificaciones que están directamente relacionadas con el servicio que prestan para el explotador del servicio de transporte aéreo, implicará, forzosamente, la terminación de la relación de trabajo. Creemos que esto es así pues la licencia es un presupuesto *sine qua non* para prestar el servicio, y el contrato de trabajo se habrá celebrado justamente para desempeñar unas actividades que requieren las licencias y certificaciones, sin ellas, la causa del contrato desaparece.

Esta situación podría compararse a un abogado sin colegiación y la respectiva inscripción en el Instituto Nacional de Previsión Social del Abogado. Este hipotético abogado pudo haberse graduado con los honores máximos en la universidad, pero no podrá ejercer como abogado si no tiene tales certificaciones.

En concordancia con lo anterior, ante una falta del personal aeronáutico o alguna circunstancia que, sin ser una conducta culposa del trabajador, ponga en peligro la seguridad operacional, y además, implique la revocatoria de las licencias, el INAC, al efectuar la revocatoria, estaría también dando por terminada la relación de trabajo. Como podemos apreciar, estas circunstancias no están vinculadas a la estabilidad en el trabajo y mucho menos a la inamovilidad laboral, sino a las competencias necesarias para ejercer ciertas funciones especialísimas.

No sucederá lo mismo en el caso en que las licencias o certificaciones sean suspendidas. Si bien el trabajador no podrá prestar el servicio, al estar sujeto a una condición suspensiva, la relación de trabajo deberá suspenderse hasta tanto las licencias y certificaciones vuelvan a estar vigentes. Sin embargo, nada obsta para que, durante la suspensión y si el trabajador cometió una falta, el patrono inicie el procedimiento de autorización de despido.

Valdría la pena analizar si en caso de terminación de la relación de trabajo, es procedente la indemnización del artículo 92 de la LOTTT. Especulamos que ello dependerá de las razones por las cuales la licencia es revocada y si hubo culpa o no del trabajador.

Por último, para que la terminación de la relación de trabajo por revocatoria, o la suspensión de la relación por la suspensión de las licencias y certificaciones tengan el efecto que aquí mencionamos, debe haber una relación directa entre la prestación del servicio y la licencia. Ello quiere decir, por ejemplo, si una aeromoza tiene su licencia de personal de cabina y también tiene una licencia de piloto comercial, si ella está prestando servicios como aeromoza y revocan la licencia de piloto, mal podría el patrono dar por terminada la relación de trabajo si la revocatoria no estuvo vinculada con el servicio que la aeromoza presta para este.

2. Aplicación del artículo 423 de la LOTTT

El artículo prenombrado, según su encabezado, supone una excepción a la autorización previa:

Cuando un trabajador o trabajadora haya incurrido en violencia que ponga en peligro la integridad física de otro u otros trabajadores o trabajadoras, del

patrono o patrona o de sus representantes, y que pueda constituir un peligro a la seguridad de las personas o de las instalaciones y bienes del centro de trabajo, el patrono o patrona podrá separar de manera excepcional al trabajador o trabajadora que se trate por un tiempo no mayor de cuarenta y ocho horas, dentro de las cuales solicitará al funcionario o funcionaria del trabajo competente, la autorización legal correspondiente para mantener esta separación hasta que se resuelva la calificación de despido. Mientras dure la separación del trabajador o trabajadora del puesto de trabajo tendrá derecho a recibir el salario y demás beneficios legales.

Este artículo supone una solución inmediata, pues permite separar al trabajador de su puesto de trabajo. Sin embargo, dicha separación sólo procede bajo un supuesto de violencia y por un lapso de 48 horas. La única forma de mantener esa separación y suspender la relación de trabajo es que el patrono presente la solicitud de autorización de despido y solicite, como una medida preventiva, dicha suspensión mientras dure el proceso. A pesar de ello, después de esas 48 horas seguiremos a merced de lo que decida la Inspectoría del Trabajo y a la espera de una respuesta de la cual no tendremos certeza de cuándo será dictada.

3. Poderes disciplinarios del patrono

Mientras un trabajador esté bajo el poder y control disciplinario de un patrono, se supone que éste puede ejercer dichos poderes sobre el trabajador. En la doctrina extranjera se ha tratado la posibilidad de sancionar al trabajador en caso de infracciones o incumplimiento de las obligaciones, aplicando suspensiones a la relación de trabajo, descuentos de salario, amonestaciones, entre otras. Las teorías que admiten la aplicación de sanciones consideran que si el patrono puede hacer lo más gravoso (despedir al trabajador) puede aplicar medidas menos gravosas.

Bajo este criterio, los patronos podrían sancionar al personal técnico aeronáutico, por ejemplo, suspendiendo la relación de trabajo.

Ahora bien, bajo nuestro sistema laboral esta posición ha sido cuestionada. La LOTTT no permite ni prohíbe la aplicación de medidas disciplinarias. En contra de esta posición, podría alegarse que alguna sanción distinta a la amonestación, que tenga algún efecto en la remuneración o en las condiciones de trabajo, viola el principio de intangibilidad de la relación de trabajo, y, al mismo tiempo, la Ley de Inamovilidad Laboral.

En el caso específico de la suspensión, el artículo 72 de la LOTTT establece los supuestos en los cuales procede, y en ninguno de ellos se

admite como una medida disciplinaria. Además, de ser aplicado en la práctica muy probablemente sea interpretado como un despido.

4. **Ámbito de aplicación de la Ley de Inamovilidad Laboral**

Otro de los argumentos que podrían ser alegados es que al ser el trabajo en el transporte aéreo un régimen especial, no le es aplicable la Ley de Inamovilidad Laboral, cuyo ámbito de aplicación es la generalidad de los trabajadores que les aplica el régimen laboral común.

Como vimos en el acápite II, el artículo 268 de la LOTTT prevé que el régimen laboral regular se aplica a este tipo de trabajadores siempre y cuando sea compatible.

En la jurisprudencia existe un caso similar con los trabajadores domésticos. En la sentencia N° 522 dictada por la Sala de Casación Social del Tribunal Supremo de Justicia el 14 de abril de 2009, en el caso María Cristina Iglesias, la Sala se pronunció de la siguiente forma:

Con respecto al régimen de estabilidad consagrado en la Ley Orgánica del Trabajo debe ratificarse que por disposición de la parte in fine del Parágrafo Único del Artículo 112, se encuentran excluidos de dicha protección; además por ser una institución que resulta incompatible con la naturaleza de la relación de suprema confianza que debe existir entre las partes, no pudiendo concebirse estar obligado a permitir que coactivamente un trabajador se reintegre al entorno familiar del patrono que consideró necesario terminar con esta vinculación.

Llevada esta interpretación a lo aeronáutico, pudiera argumentarse que, al menos la Ley de Inamovilidad Laboral, es incompatible con la seguridad operacional como valor fundamental de la aviación, pues no puede concebirse que las empresas explotadoras del servicio del transporte aéreo estén obligadas a permitir coactivamente que un trabajador se reintegre a las operaciones de una aeronave cuando éste consideró que se veía en peligro la seguridad operacional.

Comprendemos que no es un argumento sencillo, pues la Ley de Inamovilidad Laboral sólo exceptúa en su aplicación a cierto determinado tipo de trabajadores, sin que hayan estado incluidos los que formen parte del personal técnico aeronáutico.

En todo caso, consideramos que lo más conservador en esta posición, no es que se considere que el personal aeronáutico no tenga estabilidad, sino que no está protegido por la Ley de Inamovilidad Laboral. Por consiguiente, le sería aplicado el procedimiento de estabilidad previsto en la LOTTT, a

través del cual el patrono primero despide al trabajador y luego notifica al Tribunal competente el despido y su causa.

5. Comandante de la Aeronave como delegado del Estado

Por último, en nuestra investigación encontramos que FREDDY BELISARIO CAPELLA afirma que el Comandante de la Aeronave:

...ejerce *potestad disciplinaria* sobre los pasajeros y los tripulantes, es decir, actúa como delegado de la autoridad del Estado. En la hipótesis de que a bordo de la aeronave sucedan hechos que hagan presumir la comisión de un delito, el Comandante al mando de la aeronave debe adoptar las providencias indispensables para garantizar la seguridad del vuelo y de las personas a bordo, poner a buen resguardo al delincuente y, una vez se verifique el aterrizaje, entregarlo a las autoridades competentes; a tales efectos, levantará un acta en donde consten los detalles pormenorizados del suceso¹⁷.

También señala que “es menester enfatizar que en la persona del Comandante coinciden comúnmente el carácter de encargado del gobierno de la aeronave, responsable principal de la expedición aérea y delegado de la autoridad pública”¹⁸.

De acuerdo con lo anterior, el Comandante de la Aeronave no es cualquier representante del patrono, o un simple personal de dirección, sino que tiene un papel *sui generis* desde el punto de vista laboral, esto es, tiene funciones propias del Poder Ejecutivo. Si lleváramos esta afirmación a la materia laboral, ¿podríamos afirmar que el Comandante al mando de la aeronave también actúa como delegado del Estado - Inspectoría del Trabajo? ¿Podría el Comandante de la Aeronave durante el vuelo despedir justificadamente a un miembro de la tripulación sin que se requiera autorización previa, porque en ese acto, el Comandante no sólo actúa en la posición del patrono sino del Estado? ¿O ejercer funciones del INAC y suspender preventivamente las licencias?

Por supuesto que de todas las opciones, ésta es una de las más difíciles de sostener, pero creemos que al ser el Comandante de la Aeronave el responsable en el vuelo, no sólo de la vida de los pasajeros, sino del personal de vuelo e incluso de su propia vida, siendo la máxima autoridad donde más nadie lo es, y en aras de preservar el valor fundamental (la vida) podría ser comprensible que tenga algunos poderes que van incluso más allá que los del patrono.

¹⁷ Freddy Belisario Capella: *Derecho del Transporte Aéreo...* ob, cit, p.105.

¹⁸ *Ibíd.* p. 109.

CONCLUSIÓN

En la balanza de valores de la aeronáutica civil, debe preponderar la seguridad sin menoscabo de otros derechos fundamentales. Por ello, la labor de quien aplique el derecho no puede, en estos casos, analizar las circunstancias únicamente desde el punto de vista del derecho laboral, o, en contraposición, del derecho aeronáutico. Las situaciones que pueden presentarse en materia laboral-aeronáutico deben ser resueltas en aplicación de ambas ramas de derecho, entendiendo que estos trabajadores deben ser protegidos, pero nunca en perjuicio de la seguridad de las personas a bordo de una aeronave.

Muy probablemente lo más difícil de aplicar armónicamente ambas ramas es que los ejecutores de la Ley entiendan al Derecho como un todo que no puede tener contradicciones, dándole la importancia que merece a cada institución, garantías y derechos, pues de esta manera pueden encontrarse soluciones que satisfagan los intereses de las partes involucradas.

UN GLOBO POR EL MUNDO Y LA SOBERANÍA AÉREA DE LOS ESTADOS. EL SUEÑO DE LA CONQUISTA DE LOS CIELOS SIN ESCALAS

Andreina Andrade

Abogado

“Lo único que tuvimos que hacer fue dejar que el viento nos tomara en sus brazos, nos llevara alrededor del mundo y nos depositara suavemente a la madre tierra...” Bertrand Piccard. Marzo 1999

Resumen: *Un sueño de altura y un globo aerostático, serán los protagonistas del primer viaje en globo alrededor del mundo sin escalas, luego de varios intentos fracasados, en 1999 dos pilotos Bertrand Piccard y Brian Jones a bordo del Breitling Orbiter 3, lograron el éxito aterrizando en algún lugar del desierto egipcio. Las negociaciones para el sobrevuelo de los espacios aéreos con los países fueron protagonistas en este gran reto, obteniendo éxito en algunos y prohibiciones en otros.*

Palabras clave: *Aeronave – Globo – Aviación – Soberanía – Espacio aéreo*

SUMARIO. Introducción: viajemos en globo. I. Historia del globo aerostático. **II.** El espacio aéreo. **III.** Régimen de la soberanía aérea de los Estados. **IV.** Anécdotas de un globo en Venezuela. **Conclusiones.**

INTRODUCCIÓN: VIAJEMOS EN GLOBO

Se pensaba que dar la vuelta al mundo sin escalas era un reto, pero hacerlo en globo aerostático sería una meta inalcanzable, ya que no solo era subirse en el globo y ascender, sino que detrás de este gran viaje existen razones legales y técnicas para poder lograrlo con éxito, y varios intentos fracasados.

Sin embargo, DICK RUTAN, un piloto famoso dijo: “La única manera de fracasar es rindiéndose...”, y es en este momento en que dos personas comienzan los estudios para materializar, más que proyecto, un sueño, teniendo como inspiración “La vuelta al mundo en 80 días” de JULIO VERNE, haciendo este sueño realidad.

Ahora bien, esta gran travesía no era nada fácil, ya que se tienen que hacer estudios muy exactos, como por ejemplo el saber a qué altura ascender para llegar a ser empujados por el viento a una velocidad estimada de unos 160 Km/h y de esta manera recorrer la tierra, esto es conocido como *Jet Stream*; así como otros estudios o trámites legales que tienen que ver con las

solicitudes a los distintos países sobre el permiso de sobrevuelo, un factor importante en este viaje, ya que se obtuvo en varias oportunidades la negativa del paso por el espacio aéreo de un país a un globo aerostático, algo un poco injusto por tratarse de un objeto inofensivo¹.

El suizo BERTRAND PICCARD, piloto y gran apasionado por los globos aerostáticos, y el británico BRIAN JONES, fueron los primeros en completar el viaje alrededor del mundo sin escalas. Luego de varios fracasos, esta vez culminaron con éxito a bordo del gran globo Breitling Orbiter 3, con su plan de vuelo, despegaron de Chateau d'Oex, Suiza el 01-03-1999, aterrizando en algún lugar de Egipto el 21 de marzo del mismo año, recorriendo un total de 42.810 km en 19 días, 1 hora y 49 minutos.

Fue un viaje que dependió mucho del trabajo en equipo y de los vientos del momento, que luego del despegue llevaron al globo hacia Oriente, Asia, Océano Pacífico, América Central, Océano Atlántico y las Costas Africanas. Guiados desde tierra a través de la información satelital, el Breitling Orbiter 3 estaba equipado con baterías solares, equipos de comunicación y radares que hicieron posible la identificación del globo con el control de tránsito aéreo de cada país.

Antes de este reto logrado, existieron varios intentos anteriores que fracasaron, en uno de los intentos las autoridades chinas les negaron el acceso para sobrevolar su territorio luego de meses de negociaciones, e hizo que el Breitling Orbiter 2 tuviera que dar un gran desvío que acabó con su combustible, ya que se vieron amenazados de ser derribados por aviones de combate si cruzaban su espacio aéreo.

Otro es el caso del "Cable and Wireless", a quien también les fue negado el permiso para volar sobre la República Popular China y fueron obligados a desviarse hacia el pacífico, no logrando completar el reto de dar la vuelta al mundo².

Sin embargo, este tercer intento no estuvo libre de obstáculos, ya que se toparon con temas políticos, como nuevamente fueron las grandes negociaciones entre el Centro de Control de Ginebra y la Cancillería Suiza al negociar con las autoridades de la India, logrando un gran trabajo consiguiendo la autorización del pase aéreo, y a su vez un milagro por la

¹ Jimmy Marull: *La Vuelta al mundo en Globo: el sueño de Bertrand Piccard*. Revista Ruta's. Caracas, 1999.

² *Ibíd.*

presión que tenían, ya que el Breitling Orbiter 3 ya estaba entrando al espacio aéreo de dicho país y no había vuelta atrás³.

Es un peligro para el globo desplazarse sobre un territorio hostil, por ejemplo en 1955 dos estadounidenses a bordo de un globo –*en la carrera anual de globos aerostáticos*– fueron sorprendidos e interceptados al desplazarse de Polonia a Bielorrusia, por un helicóptero bielorruso, quienes lamentablemente los derribaron.

Es por ello que el equipo experto en globos aerostáticos se esfuerzan por obtener los permisos de sobrevuelo de todos y cada uno de los países por los que van a sobrevolar, aunque no siempre han tenido éxito como podemos ver. Rusia y China son dos Estados que en la mayoría de las veces las negociaciones no tienen éxito.

Luego de largas negociaciones para obtener los permisos de sobrevuelo del espacio aéreo, esta vez con China, lograron un acuerdo que les dejaba solo un lindero para cruzar al sur, con la única condición de que el globo permaneciera al sur del paralelo 26, desplazándose a veces dentro del límite invisible provocando advertencias de los controladores de radar de la República Popular China, es por ello que requirieron 14 horas para lograrlo, ya que un gigante de helio arrastrado por el viento no es fácil de controlar, y cualquier desviación cobraría la vida de los dos pilotos a cargo del globo. Sin la autorización de China de sobrevolar su espacio aéreo esta travesía de dar la vuelta al mundo sin escaleras sería casi imposible de lograrla⁴.

Nuevamente se vieron con una prohibición, en este momento para cruzar el espacio aéreo de la República Árabe de Yemen, esquivando el área restringida por el norte del país. Asimismo, obstáculos meteorológicos como los fuertes vientos que en México estuvieron a punto de acabar con la aventura, sin embargo fue lograda con éxito.

Sobre el espacio aéreo debemos resaltar que es un “*espacio sagrado*”, y por lo tanto cualquier país tiene derecho a derribar una aeronave que irrumpa su autorización.

Está otro caso en el que China fue el protagonista al negarle la autorización a un globo, obligándolos a aterrizar por no tener dicho permiso de sobrevuelo, convenciéndolos por radio de bajar con la condición de no derribarlos, y finalmente fue confiscado.

Ahora bien, nos preguntamos qué leyes aplican a los globos aerostáticos, cómo funcionan a parte de la ley de gravedad, cuáles son los

³ Ibíd.

⁴ Ibíd.

lineamientos legales para sobrevolar, ya que la aviación normal es diferente, es decir, una aeronave comunica datos como fecha y hora de vuelo, así como también los espacios por los que pasará, a diferencia del globo que no puede tener una planificación exacta, ya que entra cuando el clima lo permite, y no se sabe a qué hora y cuál será el destino exacto.

Es importante definir que es la aeronave, y según MARIO FOLCHI es una fusión de varias definiciones, señalando lo siguiente: “son aeronaves los aparatos o mecanismos destinados a circular por el espacio aeronáutico, utilizando las reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie terrestre y que sean aptos para el transporte de personas o cosas”⁵.

Cuando hablamos de aeronaves, podemos hablar dentro de su clasificación sobre los globos aerostáticos, ya que es un tipo de nave que permite a las personas desplazarse de un lugar a otro dentro del espacio aéreo, funcionando por medio del movimiento de diferentes gases, calientes o no; es decir, el globo aerostático es un medio de transporte individual o de uso privado. Sin embargo tiene grandes diferencias con respecto a los aviones, punto que tocaremos más adelante.

En el ámbito legal, la aeronave posee naturaleza jurídica, la cual está sometida a una matriculación específica, en este caso no se les aplica el criterio de la “posesión equivale a título”, ya que son susceptibles de derechos de hipoteca y persecución, y porque los embargos y las medidas cautelares a su respecto deben concretarse mediante procedimientos especiales⁶.

JIMMY MARULL comenta que:

...volar es una actividad de riesgo, existe un factor de peligro. Pero volar también es una actividad que requiere de la pasión del piloto, requiere el estar enamorado de lo que se hace, no solo que sea un trabajo más. Volar necesita 70% de pasión y 30% de conocimiento, y ese conocimiento hay que seguir alimentándolo frecuentemente, no se puede pensar que se conoce un aparato y ya se domina. La aviación espera para dar una sorpresa, y es por ello que la pasión es fundamental en todo lo que hacemos.

Los aviones están diseñados y obligados para volar trasladándose de un punto “A” a un punto “B”, y de regresar del punto “B” al punto “A”, y cualquier variante en el vuelo es una emergencia o un problema, en cambio,

⁵ Mario Folchi, *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, Buenos Aires, Astrea, 2015.

⁶ *Ibíd.*

los globos salen de un punto “A”, sin saber en dónde va a aterrizar, señala JIMMY MARULL.

El globo vuela debido a que su peso es más liviano que el aire y puede flotar, a diferencia del avión, que no flota en reposo, ya que debe viajar a alta velocidad por potencia de empuje y superficie aerodinámica que serían las alas, es decir, para que la presión que se encuentra bajo sus alas sea mayor. Todo esto es posible de acuerdo a la teoría de Arquímedes, que señala que “a mayor velocidad menor presión”.

Ahora bien, ambos son globos de aire. Pero el aire que se encuentra dentro del avión es generalmente igual o similar en cuanto a la presión de aire que se encuentra en el exterior, en cambio, en el globo el aire es muy liviano, por esa razón flota.

Existe una diferencia que llama muchísimo la atención de los pasajeros del globo, y es que al despegar no te das cuenta sino cuando ya tienes metros de altura, esto se debe a que el globo no emite ningún ruido a diferencia del avión, y el silencio es otro atractivo del vuelo en globo. Igualmente, existen regulaciones para el control del ruido de las aeronaves (En Venezuela el ruido es regulado bajo la RAV 36).

I. HISTORIA DEL GLOBO AEROSTÁTICO

Al hablar del globo aerostático uno se imagina una velada romántica viajando por un lugar increíble, y realmente no estamos equivocados, ya que están llenos de vida, color, belleza y aventura. Los globos ya tienen cientos de años con nosotros, y es sorprendente considerando que para esa época no existían los conocimientos de aeronáutica y tecnológicos como hoy en día o los conocimientos de hace cien años.

Los globos aerostáticos fueron en su tiempo el invento más significativo para los aparatos voladores del ser humano. Su importancia estuvo en el hecho de que para el hombre era imposible elevarse desde la superficie de la tierra y volar por el aire de un lugar a otro.

El 08-08-1709 se realizó la primera demostración de ascensión aérea en globo de aire caliente no tripulado en la casa de Indias de Lisboa, ante la Corte del rey Juan V de Portugal por el sacerdote brasileño BARTOLOMEU DE GUSMÃO. El 19-09-1783, se realiza el primer vuelo en globo aerostático en los hermosos jardines de Versalles, estando presente el Rey Sol, Luis XVI y toda su corte⁷.

⁷ Jimmy Marull; Ed Newman: “*La magia de volar en globo*”.

El 01-12-1783, se realiza la mayor aglomeración de personas en el Jardín de las Tullerías en París, en el que dos hombres se disponían a elevarse hasta los cielos a bordo de un enorme globo de aire, siendo un momento asombroso para los espectadores la magnitud del globo a simple vista, a cargo de sus dos pilotos: el profesor JACQUES CHARLES y su ayudante NICOLÁS LOUIS ROBERT⁸. Esta ascensión culminó con lo que fue un año mágico en la meta del hombre en conquistar el aire, siendo uno de los testigos del evento BENJAMÍN FRANKLIN, quien era en ese momento embajador de los Estados Unidos en París, y a su vez se dice que escribió una carta a un amigo en la que señalaba:

Entre la una y las dos de la tarde la gente miraba satisfecha al ver elevarse el globo entre los árboles y ascender gradualmente por encima de los edificios, un espectáculo de lo más maravilloso. Cuando los valientes aventureros alcanzaron unos 60 metros de altura extendieron los brazos y agitaron sendos banderines blancos a ambos lados para saludar a los espectadores, que respondieron con fuertes aplausos. El objeto se movió en dirección norte, pero como soplaba muy poco viento, continuó a la vista durante un buen rato; y transcurrió mucho tiempo hasta que los asombrados espectadores se comenzaron a dispersar⁹.

El primer “Navegador Aerostático”, como se le llamaba a los globos fue inventado por los hermanos JOSEPH y ÉTIENNE MONTGOLFIER, quienes eran hijos de un rico fabricante de papel de Annonay, al sur de Lyon.

A lo largo de la historia, la modalidad del vuelo en globo ha estado intacta sin cambiar su esencia, JIMMY MARULL, un reconocido piloto e instructor de vuelo en globo de Venezuela, se atreve a afirmar que el único cambio que se le ha incluido al globo es el de la tecnología, brindando seguridad a la hora de la fabricación de los materiales que actualmente componen los globos aerostáticos, como también los sistemas de comunicación y navegación como lo es el GPS, que permiten saber con un poco más de precisión a dónde vamos y cuándo llegaremos al lugar.

Sin embargo, sigue señalando JIMMY, a pesar de todos los cambios tecnológicos que existen, ninguno le ha quitado el verdadero sentido romántico al vuelo en globo aerostático, ya que se sigue dependiendo de los caprichos del viento y de la madre naturaleza, logrando de esta manera una sensación especial y única en sus pasajeros. La sensación de volar en globo es como dicen algunos expertos: como “si estuvieses detenido en el aire mientras la tierra se mueve bajo tus pies”.

⁸ www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/el-globo-aerostatico-y-la-conquista-de-los-cielos_7848/4#slide-3

⁹ *Ibíd.*

De acuerdo a lo señalado anteriormente, los globos aerostáticos tienen que cumplir con determinadas exigencias aeronáuticas como los aviones, ya que son aeronaves. Y lo afirma el artículo 16 de la Ley de Aeronáutica Civil Venezolana, al señalar que “la aeronave es toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire... aptas para transportar personas o cosas”, por lo tanto son bienes muebles registrables de naturaleza especial como señalamos anteriormente.

El globo aerostático como los aviones, requiere de un certificado de aeronavegabilidad, que es un documento que certifica la operatividad de la aeronave, es decir, que se encuentra en óptimas condiciones para volar de forma segura (artículo 37 de la Ley de Aeronáutica Civil). En cuanto a la navegación aérea se refiere, en Venezuela es libre, sin embargo existen restricciones establecidas en el ordenamiento jurídico y reguladas por la Autoridad Aeronáutica.

En cuanto a la matriculación, el globo aerostático debe matricularse ya que es una aeronave, debe tener certificado de aeronavegabilidad y un seguro que responda por daños a terceros, vehículos y pasajeros. En cuanto a la aeronavegabilidad, es el operador de la aeronave (el globo aerostático) directamente responsable de los boletines de mantenimiento y a su vez del mantenimiento preventivo del globo, pudiendo ser objeto de inspección por parte de la Autoridad Aeronáutica de acuerdo con lo previsto en la RAV 101.

Pero... ¿cómo funciona un globo aerostático?

Nos elevamos silenciosamente, casi pasando desapercibidos en manos del viento y sus caprichos, aún no sabemos su dirección. Nuestro piloto maniobra con calma porque sabe lo que hace, es seguro. Sin darnos cuenta estamos volando, en medio de una serenidad atractiva y mágica tanto dentro de la cesta de mimbre como fuera, la sensación de volar en globo es la unión de lo nuevo y lo conocido en una sola experiencia. Es una manera de disfrutar nuevos paisajes y horizontes, otro ángulo que le da el toque especial y romántico lleno de nuevas sensaciones. Seguimos subiendo y subiendo, estamos a metros de altura de la tierra, la temperatura es agradable y el movimiento apenas se siente, esa es la sensación de flotar a metros del suelo en un gran globo aerostático.

A parte de la ley de gravedad, un globo aerostático debe funcionar de alguna manera, y JIMMY MARULL en su manual *“La Magia de Volar en Globo”* explica cómo, y es muy simple:

El aire caliente se eleva. Esta simple fuerza es el poder detrás de los globos de aire caliente. Imagínate por un momento una burbuja sobre el agua. El agua es más densa y pesada en comparación con el aire atrapado dentro de la burbuja, por eso flota. Un globo de aire caliente actúa de manera muy parecida. El peso

del aire puede ser pesado o liviano. Calentando el aire dentro del globo (la parte de tela del globo), el aire se eleva tanto que la fuerza hace que se eleve el globo, así como la burbuja en el agua. Controlando cuan caliente es el aire dentro del globo, puede subir, bajar o volar nivelado.

El globo al estar elevado, se mueve con el viento a la misma velocidad y dirección que lleven las corrientes de aire. “Usualmente podemos cambiar la dirección y velocidad, cambiando la altitud. Esa es la única manera de volar un globo” dice JIMMY MARULL.

Los pilotos de globo libre no tienen el control direccional, solo el poder subir y bajar con presión, pueden subir a cualquier altura y bajar en el patio de una casa si fuera necesario. Pero a la hora de desplazarse tiene que depender del viento, y eso... es lo que lo hace mágico.

Los pilotos de globo se convierten no solo en héroes del aire, sino en expertos al descifrar los vientos, ya que tienen que saber a dónde van. Un ejemplo de ello, es el trabajo especializado del piloto venezolano MARULL, que antes de una aventura llega cuatro días al lugar para hacer los estudios del viento, el cual consta en lanzar globos con helio, y estos indican por donde irá el viento, durante estos cuatro días establece una constante que le permite saber para dónde va a ir, porque como dice JIMMY “el globo es como la vida, hay que dejarse llevar”.

El globo aerostático es un espectáculo realmente increíble, sobre todo cuando son muchos multicolores sobrevolando el cielo, pero vivir el vuelo en globo es mucho más espectacular, es mágico.

II. EL ESPACIO AÉREO

Podemos pensar que al estar en el aire somos libres, no tenemos límites ni barreras que impidan que avancemos, que podemos volar libremente a cualquier lugar y a la altitud que queramos, sin embargo, es todo lo contrario. El espacio aéreo está lleno de barreras y restricciones invisibles que debemos conocer para saber cuáles podemos atravesar y cuáles no.

En este punto, daremos un recorrido breve de lo que es el espacio aéreo, ya que consideramos importante su estudio de acuerdo al tema que estamos desarrollando, y se puede comenzar con la definición de “espacio aéreo”, señalando que “es una porción de la atmósfera terrestre, es decir, sobre tierra y sobre el agua, el cual está regulado por cada país en específico, y a su

vez está definido de acuerdo al movimiento de aeronaves, el propósito de las operaciones aéreas, como también del nivel de seguridad requerido”¹⁰.

Ahora bien, la legislación internacional establece lo que es el espacio aéreo soberano, el cual corresponde a la definición marítima de las aguas territoriales de 12 NM (millas náuticas) hacia el exterior de la línea de la costa. ¿Qué pasa con el espacio que queda fuera de esa línea?, según la legislación ese espacio se considera espacio aéreo internacional, como la declaración de “aguas internacionales” que aparece en la legislación marítima.

Asimismo, un país puede asumir la responsabilidad de controlar regiones del espacio aéreo internacional mediante acuerdos, como es el caso de Estados Unidos, que mantiene el control de tráfico aéreo en la mayor parte del Océano Pacífico, incluyendo aguas internacionales.

La superficie terrestre sirve como un medio para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, así como para el asentamiento de los servicios de infraestructura de la navegación aérea, pero ésta se desarrolla primordialmente, y encuentra su ambiente propio en el espacio aéreo, de ahí la importancia de su regulación¹¹.

El régimen jurídico del espacio aéreo se centra en dos puntos fundamentales: (i) la seguridad del tráfico aéreo que se realiza en un determinado espacio y (ii) los derechos de soberanía de los Estados.

Consideramos esencial para este trabajo nombrar la distribución del espacio aéreo por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que lo clasifica en siete tipos con una letra de la “A” a la “G”, y de acuerdo a esto es que existen requisitos de vuelo y servicios suministrados por cada clase, según está especificado en la tabla de clasificación del espacio aéreo ATS de la OACI.

De acuerdo con lo anterior, no todos los países tienen las mismas clasificaciones de sus espacios aéreos, sino que suelen seleccionar las que estén más acordes con las necesidades que se requieran. Existen cuatro tipos de espacio aéreo: (i) controlado, (ii) no controlado, (iii) de uso especial y (iv) otros.

Hay una diferencia principal entre el espacio aéreo controlado y el no controlado (clases “A”, “B”, “C”, “D”, “E” –controlado– y clases “F” y “G” –no controlado–), y es que para poder volar en el espacio aéreo controlado

¹⁰ Stefan A. Kaiser: *“El Ejercicio de la soberanía de los Estados”*. www.juridicas.unam.mx/www/bju/libros/6/2790/6.pdf

¹¹ www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=5126

es necesario presentar un plan de vuelo, mientras que para volar en el segundo –espacio aéreo no controlado– no es necesario presentarlo. Podemos ver otra diferencia en cuanto al control aéreo, y es que en el primero se lleva el control de las aeronaves, y en el segundo sólo se informa sobre las aeronaves que tienen conocimiento que están en esa zona.

Como pudimos observar en el inicio de este trabajo, el Breitling Orbiter 3 se encontró con obstáculos políticos y legales que tenían que ver con los permisos de sobrevuelo del espacio aéreo de determinados países, el cual le fue negado el paso por Yemen, no teniendo otra alternativa de la que desviarse de su espacio aéreo. Otro caso fue el de China, un país con control de su espacio aéreo complicado, que luego de negar la autorización de paso en varias oportunidades, se logró que les permitieran el paso por un estrecho, que para el globo era un nuevo reto, ya que como sabemos el globo no se controla, sino que es llevado por el viento, sin embargo se logró con éxito. Por último, el caso de las negociaciones entre Suiza y la India, las cuales fueron logradas con éxito justo al entrar en su espacio aéreo.

El globo vuela por el espacio aéreo controlado de cada Estado, es por esta razón que lo veían por el radar mucho antes de entrar a cada espacio aéreo y es por ello que las comunicaciones por radio y las autorizaciones de paso son pertinentes, ya que al no tenerlas los Estados tienen derecho de derribarlos.

III. RÉGIMEN DE LA SOBERANÍA AÉREA DE LOS ESTADOS

En este punto damos un repaso general a lo que es la soberanía del Estado, siendo uno de los principios de la teoría del Estado. Como hemos visto, los Estados tienen derechos sobre su territorio, por lo tanto es un derecho legal inalienable, exclusivo y supremo de ejercer poder dentro del área de su control.

Es el Estado el único que tiene soberanía, en este caso estamos hablando de soberanía territorial, la cual es exclusiva, es decir, solo un Estado puede ejercer el control de su soberanía en su propio territorio, ya que es en él en el que poseen derechos exclusivos y supremos, con límites únicamente frente a la exclusividad y supremacía de otros Estados en sus territorios¹².

Con poco tiempo de existencia, apenas un siglo hasta principio de la Primera Guerra Mundial, no se había establecido hasta donde podían los Estados expandir su soberanía sobre el espacio aéreo encima de sus territorios. Según el jurista francés FAUCHILLE, “el espacio aéreo necesitaba

¹² Stefan A. Kaiser: *ibíd.*

ser libre para el uso de la aviación, incluyendo el aire encima de los territorios de los Estados”¹³.

En 1919, después de la Primera Guerra Mundial las naciones de Europa, América, China y Japón se reunieron en París, donde acordaron el primer convenio sobre navegación aérea, marcando el principio de un régimen básico de la soberanía de los Estados respecto al espacio aéreo sobre sus territorios y mar territorial (Convenio de París, 13-10-1919).

A finales de la Segunda Guerra Mundial, las naciones se reunieron nuevamente, pero esta vez en Chicago, para acordar el convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago), reafirmando el principio de soberanía, en el que establecen que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio. A los fines del convenio, se considera como territorio de un Estado “las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado”. De igual forma, la soberanía sobre el espacio aéreo se ha convertido en una norma del derecho de costumbre y es un concepto dominante en todo el mundo¹⁴.

La soberanía del Estado se ha desarrollado en la forma en que los Estados han usado su soberanía, como propósitos de seguridad nacional, de mercado del transporte aéreo comercial, y el control del tráfico.

Ahora bien, en cuando a la seguridad nacional, podemos señalar que desde que el concepto de soberanía aérea iba a ser reconocido por los Estados en 1919, Alemania no tuvo la oportunidad de ejercerla después de firmar el Tratado de Versalles con las Potencias aliadas de la Primera Guerra Mundial¹⁵. Por lo tanto a Alemania no se le permitió poseer fuerzas aéreas militares o navales (artículo 198 del Tratado de Versalles, 28-06-1919).

Es por ello que las Potencias Aliadas pudieron disfrutar en Alemania de la libertad de paso a través de su espacio aéreo, es decir, tenían libertad de tránsito y aterrizaje para la aviación comercial y militar durante el tiempo en que se realizaba la ocupación aliada (artículo 200, 313-320 del Tratado de Versalles).

Sin embargo, en 1945 luego de que Alemania se rindiera, las Potencias Aliadas ejercieron de nuevo la soberanía sobre el espacio aéreo alemán y

¹³ *Ibid.* y Fauchille M., “Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats”. *Revue général de Droit international public*, 1901, p. 414.

¹⁴ Stefan A. Kaiser: *ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

prohibieron la producción de todo tipo de aeronaves¹⁶. STEFAN KAISER sostiene que lo dicho anteriormente:

...son ejemplos que demuestran que desde un inicio la suspensión y limitación del ejercicio de la soberanía aérea se transformó en un instrumento político, el cual vino a suplir de facto el poder aéreo y la dominancia aérea sobre el territorio de otros Estados, después de una guerra y en tiempos de ocupación. Un Estado ocupado puede ser colocado bajo presión política, para firmar un acuerdo internacional o un tratado, los cuales legalmente reducen el ejercicio de su soberanía aérea.

En cuanto al transporte comercial aéreo se refiere, el régimen de la soberanía aérea lo protege, ya que los vuelos internacionales deben respetar la soberanía de todos los Estados cuando éstos despegan, transitan o aterrizan.

Ahora bien, los Convenios de París de 1919 y Chicago no establecieron expresamente sistemas multilaterales para el intercambio de derechos de tráfico para el transporte comercial aéreo, únicamente el artículo 60 del Convenio de Chicago reafirma que la soberanía aérea se aplica a servicios aéreos regulares, señalando: “Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización”¹⁷.

A lo anterior se le añade una excepción, en 1944 se celebró en Chicago una convención multilateral, en la que se estableció el marco de todos los acuerdos bilaterales y multilaterales futuros para el uso de los espacios aéreos controlados por los Estados, delimitando el establecimiento de las rutas aéreas a través de instrumentaciones contenidas dentro del derecho internacional, es decir, se establecen las “libertades del aire”, que no es más que una acción que regula el libre flujo del tránsito aéreo a través de las fronteras de los Estados, es decir, para el establecimiento de rutas aéreas internacionales. Estas libertades del aire, también son conocidas como derechos de tráfico¹⁸.

Las aerolíneas, y en este caso en concreto el “Breitling Orbiter 3” necesitaban de la aprobación de los Estados implicados antes de sobrevolar su espacio aéreo.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ www.iasca.aero/que-son-las-libertades-del-aire/

Las libertades del aire pueden englobarse en tres grandes grupos: libertades técnicas, libertades comerciales, y otras libertades (nueve libertades). Ahora bien, se logró un acuerdo multilateral en lo que se refiere a las primeras libertades, es decir, se acordó mutuamente entre los Estados otorgar las libertades técnicas sobre el derecho de sobrevuelo y derechos de escala técnica.

Podemos resaltar, de acuerdo al caso en estudio, y teniendo en cuenta lo que significa el espacio aéreo y su soberanía territorial que existen las zonas prohibidas, esto quiere decir que cada Estado contratante puede por razones de seguridad tanto militar como por seguridad pública restringir o prohibir los vuelos (avión o globo libre) de otros Estados sobre su espacio aéreo o determinada zona de su territorio. Reservándose el derecho de prohibición y con efecto inmediato de dichos vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, como fue el caso de China, Yemen y la India, exigiendo a toda aeronave que cruce la zona aterrice tan pronto le sea posible o tomarán acciones por lo que se refiere a la violación de soberanía aérea.

A este respecto, mencionamos de nuevo la situación del Breitling Orbiter 3 al momento de sobrevolar la República Popular China en 1999, a quien luego de negociaciones y un acuerdo le dieron la autorización que los obligaba a sobrevolar por un estrecho del territorio. China estaba en todo su derecho de decidir si el “Breitling Orbiter 3” sobrevolara o no su espacio aéreo, ya que como señalamos anteriormente, estaba en pleno derecho del ejercicio de su soberanía, pudiendo exigir su aterrizaje en el aeropuerto o lugar más cercano, o interceptarlos sin poner en peligro a los pilotos que se encontraban dentro de la capsula del gran globo.

IV. ANÉCDOTAS DE UN GLOBO EN VENEZUELA

Seguimos volando en globo a “donde el viento nos lleve”... sobre llanos, montañas nevadas, desiertos, selva, y tepuyes, pero esta vez con un gran piloto y amigo, amante de la aviación, el aire, las nubes y las aventuras extremas. JIMMY MARULL es un piloto comercial venezolano, pionero de la aviación deportiva en Venezuela y vuelo en ícaro y parapente, miembro fundador de AVVA, siendo principal promotor de vuelo en globo en el país, y actualmente recorre los cielos azules de nuestra pequeña tierra. Record Guinness en 1987, ya que es el único piloto en cruzar en ultraliviano la cueva del Autana “El árbol de la vida” en Amazonas.

Publicó el primer manual de cómo volar en globo llamado “*La magia de volar en globo*”, y autor de un libro llamado “*Venezuela de un azul intenso*”, una pequeña vista desde el aire a nuestra hermosa Venezuela. Su vida es la pasión por las alturas, convirtiéndolo en un gran y excepcional piloto, ha

volado F-16 con la Fuerza Aérea y único piloto civil con una experiencia amplia en Mach 2. JIMMY MARULL también formó parte del gran equipo que organizó el primer intento de cruzar el Océano Atlántico en globo desde España hasta América conmemorando el “500 aniversario del encuentro de dos mundos”.

JIMMY MARULL tuvo la suerte y el privilegio de llevar en su globo al piloto suizo BERTRAND PICCARD, protagonista del gran viaje en globo alrededor del mundo sin escalas –travesía objeto de este trabajo–, en honor a su hazaña por el record logrado, aterrizando en la Plaza Francia de Altamira en Caracas. Para PICCARD lo más importante de la aventura es que representa en su vida el frente a los retos, a la incertidumbre, siendo un elemento al cual se le puede tomar ventaja y así lograr todas las decisiones que queramos tomar. Es por ello que BERTRAND PICCARD bajo el lema “Vientos de cambio”, un aprendizaje que tomó al dar la vuelta al mundo sin escalas en su globo descubrió “que cuando se tienen dificultades en la vida se debe cambiar de altura, o tomar acciones que eleven nuestro espíritu. En este proceso de cambio encontraremos nuevos vientos o direcciones, las cuales nos conducirán a las metas más anheladas. Una gran lección de sabiduría y humildad”.

En 1980 JIMMY voló por primera vez en globo por los cielos de Canaima hasta el Salto Ángel, desde ese momento quedó atrapado a la mágica experiencia que es volar en globo aerostático. Desde entonces la oficina de JIMMY es una burbuja gigante de aire, colores y felicidad extrema, que combinado con la pasión tienen el poder de cambiar el mundo.

Seguimos volando...

Cuatro pasajeros a bordo de una gran aventura, “la forma más romántica de volar que existe”, una forma de deleitarnos con las maravillosas vistas de los paisajes, ¿nuestro plan de vuelo? La Gran Sabana en Venezuela. En esta oportunidad JIMMY solicitó permiso para volar a la Autoridad de Aeronáutica Civil, quienes le dijeron que ese permiso lo tenía que solicitar directamente al Instituto Nacional de Parques, quienes le dijeron que esa autorización se tramitaba en el Ministerio del Ambiente, en donde lo remiten de nuevo a la Autoridad de Aeronáutica Civil, volviendo a repetir el ciclo tres veces. Hasta que JIMMY se hizo la gran pregunta: ¿cuántos guarda parques existen en la Gran Sabana?

Aproximadamente 3.000.000 de Km² tiene la Gran Sabana y solo dos guarda parques... sigamos volando por este maravilloso país, porque “conocerlo, es la única manera de entenderlo”, dice JIMMY. No hay nada como flotar sobre nuestros verdes y amarillos, el silencio y sonido la fauna, y

la sensación que se siente de ser envueltos por el viento que se convierte en un sueño entre nubes.

Año 1981, esta vez nuestro piloto es comida de mosquitos por 15 días esperando las condiciones meteorológicas para esta nueva aventura... hasta que el viento comenzó a soplar a la dirección que se quería y lograron despegar dos globos enormes desde el fondo, colores verdes intensos predominaban bajo nosotros. Comenzamos a volar de nuevo, y esta vez llegamos a un lugar lleno de historia y de gran significado e importancia para nuestro país, los dos globos siempre juntos –algo llamativo en el viaje, ya que normalmente se separan–, debajo el silencio increíble y el sonido de pájaros y toda clase de animales, hacen que contemplemos el paisaje que nos regala esta gran vista de 360°, hasta que aterrizamos con éxito en la cima de un Tepuy, y sí, estamos sobre el Auyantepuy, ¡no lo podemos creer! de un lado tenemos el “Salto Ángel”, nuestro ícono natural más importante.

Esta aventura se repetiría pronto, ya que JIMMY se subió a un helicóptero con el equipo de PIXAR –entre camarógrafos y técnicos– para estudiar el lugar, la sorpresa de JIMMY es que al aterrizar en la cima del Auyantepuy, le preguntaron “¿en dónde había aterrizado su gran globo?”, a lo que respondió: “allí”... y es ese lugar exacto el que sirvió de inspiración para Pixar, en donde una casita con un anciano, un niño y un perro a bordo, elevada con miles de globos de colores y un sueño, aterriza sutilmente.

¿Seguimos volando?, pues nos volveremos a subir con nuestro piloto en su globo de colores, ¿a dónde iremos?, esta vez cruzaremos los Andes venezolanos. Algo que caracteriza a nuestro gran piloto es que es amante de las aventuras extremas, así que asegúrense bien que vamos a tomar un gran riesgo. Ya en Mérida, comienza la aventura al subirnos con Jimmy y su equipo al teleférico más largo y alto del mundo. En el Pico Espejo, organizamos los equipos y comenzamos a inflar el globo, los nervios se hacen presentes, pero igualmente despegamos, comenzamos a ver los andes venezolanos desde las alturas. Ya estamos a 23.500 pies de altura y con oxígeno, pero uno de los globos se recalentó y quedó sembrado en el Pico Bolívar, seguimos con Jimmy en el globo, teniendo la suerte –como dice él– de quedarnos sin combustible sobre Mérida, y comenzamos a descender desde 18.000 pies a 7.000 en 2 minutos... aterrizando sobre unos árboles.

Este tipo de actividad requiere de un gran trabajo en equipo, y es por ello que MARULL cuenta con médicos especialistas en lesiones deportivas, un quirófano portátil para tratar lesiones graves en caso de emergencias, y personal técnico de apoyo. Un helicóptero, porque al volar en globo no sabes en dónde vas a aterrizar, pero sí sabes cómo vas a regresar. El trabajo en equipo es importante, y su integración lo es aún más.

Sigamos en las nubes una vez más, pero esta vez desde un curioso lugar enigmático del mundo, despegaremos desde las entrañas de la tierra, a 350 metros de profundidad y aparecemos en nuestro globo mágico. Llevaron los equipos al fondo del Sarisariñama, y despegamos contemplando este gran lugar con formaciones de paredes verticales producto del colapso de los estratos de arenisca por erosión de los ríos subterráneos, como su flora y fauna única en el mundo. Al salir volando al mundo exterior estábamos en plena selva, aterrizamos elegantemente en la copa de un árbol, ya que no hay un lugar despejado en donde aterrizar cómodamente. El trabajo en equipo es muy importante nuevamente, y el piloto del helicóptero siempre vigilándonos engancha el globo y lo levanta sin hacerle daño al árbol.

Es importante saber que el globo aerostático es completamente ecológico, quema gas natural de forma natural, como mencionamos anteriormente, no produce ningún ruido.

Una aventura más entre muchas otras, 40 años de vuelo en globo. JIMMY nos demuestra su pasión por esta aeronave mágica, como también que existe una “responsabilidad compartida”, en la que cada uno que forma parte del equipo es responsable por los demás, y tomar con responsabilidad y seriedad su trabajo, para que de esta manera los demás alcancen sus objetivos. Cualquiera rol en el equipo es importante, sin importar quien seas, todos construimos y alcanzamos un sueño, una meta, pero solo cuatro volaban en el globo.

CONCLUSIONES

Cada uno de los integrantes de este gran reto de dar la vuelta al mundo en globo sin escalas fue una pieza importante para lograrlo con éxito, el trabajo en equipo fue fundamental, las comunicaciones constantes y negociaciones con los distintos países fueron clave en la representación y cooperación para alcanzar ese sueño que batió records mundiales, tantas veces intentado anteriormente, y que en 1999 se lograba lo que alguna vez JULIO VERNE plasmo con su pluma en una historia nunca antes hecha.

Luego de un gran viaje en globo por el mundo, nos dimos cuenta de la importancia que tiene la soberanía aérea de cada país, la cual un derecho legal inalienable, supremo, y de exclusividad del poder que cada Estado ejerce sobre su territorio, teniendo en cuenta a su vez la libertad y el derecho de ejercerla.

Sin embargo, a través de tratados, convenios o acuerdos internacionales los Estados se pueden ver obligados legalmente a ejercer su soberanía sin afectar su capacidad principal de poder.

Al subir en globo tu espíritu se eleva, dibujemos una nueva experiencia llena de colores y el azul del cielo, dibujemos en el horizonte ese matiz de rojos, amarillos y naranjas de una puesta de sol, dibujemos magia y volemós en globo, ya que “el globo es la forma más romántica de volar que existe”.

NORMATIVA

Información normativa

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS, RESOLUCIONES Y PROVIDENCIAS DE INTERÉS AERONÁUTICO DICTADAS DURANTE EL AÑO 2018

Recopilación y selección por Antonio Silva Aranguren¹ y
Gabriel Sira Santana²

A continuación colocamos a disposición del lector el listado cronológico de normas de interés aeronáutico publicadas en Gaceta Oficial durante el año 2018.

Para leer el texto completo de estos actos, consulte el *Boletín de Derecho Aeronáutico*, publicado trimestralmente por el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) y disponible en <http://cidep.com.ve/bda>.

ENERO

Transferencia de la administración y operatividad inmediata de los Aeropuertos Internacional Arturo Michelena, ubicado en Valencia del estado Carabobo y Nacional General Bartolomé Salom, ubicado en Puerto Cabello del mismo estado, a la Gobernación del Estado Carabobo, así como de la infraestructura aeronáutica civil, con las respectivas competencias para la conservación, dirección y aprovechamiento del conjunto de sus instalaciones, bienes y servicios que sobre los mismos se ejercen

Gaceta Oficial: N° 41.315 del 08-01-2018.

Acto: Resolución N° 2 del Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

¹ Abogado y especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela. Profesor de la Universidad Central de Venezuela y la Universidad Monteávila. Director Ejecutivo del CIDEP. Coordinador y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

² Abogado *summa cum laude* y especialista en Derecho Administrativo, mención honorífica, por la Universidad Central de Venezuela. Investigador del CIDEP. Coordinador y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

Objeto: Igual a su nombre según el artículo 1.

Autorización para que la Empresa Corporación Ecosocialista Ezequiel Zamora, S.A. (CORPOEZ), adscrita al Ministerio del Poder Popular para Ecosocialismo y Aguas, comercialice nacionalmente y exporte chatarra ferrosa y no ferrosa, chatarra naval, aeronáutica, eléctrica y electrónica, en cualquier condición

Gaceta Oficial: N° 41.323 del 18-01-2018.

Acto: Decreto Presidencial N° 3.247.

Objeto: Igual a su nombre según el artículo 1.

FEBRERO

No hubo actos de interés.

MARZO

Transferencia inmediata a la Gobernación del estado Monagas de la administración y operatividad, así como de la infraestructura aeronáutica civil, con las respectivas competencias para la conservación, dirección y aprovechamiento del conjunto de sus instalaciones, bienes y servicios que sobre los mismos se ejercen, en el Aeropuerto Internacional “Gral. José Tadeo Monagas”, y en el Aeropuerto Nacional “Santa Bárbara de Monagas”, ubicados en el estado Monagas

Gaceta Oficial: N° 41.361 del 15-03-2018.

Acto: Resolución N° 23 del Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

Objeto: Igual a su nombre según el artículo 1.

Transferencia inmediata a la Gobernación del estado Zulia de la administración y operatividad, así como de la infraestructura aeronáutica civil, con las respectivas competencias para la conservación, dirección y aprovechamiento del conjunto de sus instalaciones, bienes y servicios que sobre los mismos se ejercen, en el Aeropuerto Internacional “La Chinita”, y Aeropuertos Nacionales “Dr. Miguel Ángel Urdaneta Fernández”, y “Oro Negro”, ubicados en el estado Zulia

Gaceta Oficial: N° 41.361 del 15-03-2018.

Acto: Resolución N° 24 del Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

Objeto: Igual a su nombre según el artículo 1.

ABRIL

Actualización e implementación del sistema de tarifas e incentivos para los trámites, derechos aeronáuticos y servicios prestados por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía, así como en los aeropuertos administrados por la Empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos S.A. (BAER)

Gaceta Oficial: N° 41.372 del 06-04-2018.

Acto: Resolución N° 29 del Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

Objeto: Esta Resolución tiene por objeto establecer e implementar los derechos aeronáuticos y la valoración económicas sobre los tramites y demás servicios prestados a personas naturales y jurídicas de acuerdo con la estructura de costos correspondiente al desarrollo de actividades realizadas en los aeropuertos de uso público, administrados por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAM) y por la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos S.A. (BAER), y además aeropuertos bojo la administración y explotación de la administración Pública Nacional, por órgano del Ministerio del Poder Popular con competencia en la materia, de conformidad con lo establecido en los artículos 15 y 55 de la Ley de Aeronáutica Civil, Publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009 (artículo 1).

Adopción de los Protocolos de Enmiendas de los Artículos 50, literal a) y 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Gaceta Oficial: N° 41.387 del 30-04-2018.

Acto: Resolución N° DM/103del Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores

MAYO

No hubo actos de interés.

JUNIO

Establecimiento del sistema de tarifas e incentivos para los trámites, derechos aeronáuticos y servicios prestados por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAIM), así como en los aeropuertos administrados por la Empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A.

Gaceta Oficial: N° 41.417 del 12-06-2018.

Acto: Resolución N° 36 del Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

Objeto: Esta Resolución tiene por objeto establecer e implementar los derechos aeronáuticos y la valoración económicas sobre los trámites y demás servicios prestados a personas naturales y jurídicas de acuerdo con la estructura de costo correspondiente al desarrollo de actividades realizadas en los aeropuertos de uso público, administrados por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAIM), y por la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos S.A. (BAER), y demás aeropuertos bajo la administración y explotación de la Administración Pública Nacional, por órgano del Ministerio del Poder Popular con competencia en la materia, de conformidad con lo establecido en el artículo 55 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009 (artículo 1).

Establecimiento del sistema de tarifas e incentivos para los trámites, derechos aeronáuticos y servicios prestados por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Gaceta Oficial: N° 41.417 del 12-06-2018.

Acto: Resolución N° 36 del Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

Objeto: Esta Resolución tiene por objeto establecer e implementar los derechos aeronáuticos y la valoración económica sobre los trámites y demás servicios prestados a personas naturales y jurídicas, ajustados de acuerdo con la estructura de costo correspondiente a la prestación del servicio a cargo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), por órgano del Ministerio del Poder Popular con competencia en la materia, de conformidad con lo establecido en el artículo 15 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República

Bolivariana de Venezuela N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009
(artículo 1).

JULIO

No hubo actos de interés.

AGOSTO

Establecimiento de los requisitos técnicos para la operación de aeronaves de aviación comercial hacia los aeródromos en condiciones especiales de la República Bolivariana de Venezuela

Gaceta Oficial: N° 41.361 del 15-03-2018.

Acto: Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-169-18 del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Objeto: La presente Providencia Administrativa, regula las normas que deben ser cumplidas por los administradores de aeródromos y explotadores de aeronaves civiles que realicen operaciones comerciales desde y hacia los aeródromos en condiciones especiales que se especifican en la presente normativa, ubicados en el territorio nacional y que han sido declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica de la República (artículo 1).

SEPTIEMBRE

No hubo actos de interés.

OCTUBRE

No hubo actos de interés.

NOVIEMBRE

Encomienda Convenida entre el Ministerio del Poder Popular para el Transporte y la Gobernación del estado Lara para la administración y operatividad, así como el aprovechamiento de la infraestructura aeronáutica civil, bienes y servicios que conforman el Aeropuerto Internacional Jacinto Lara, ubicado en el estado Lara

Gaceta Oficial: N° 41.529 del 21-11-2018.

Acto: Encomienda S/N del Ministerio del Poder Popular para el Transporte.

DICIEMBRE

No hubo actos de interés.

BREVE REPASO SOBRE LA PROTECCIÓN DE PASAJEROS EN LAS LEYES DE AERONÁUTICA CIVIL EN SURAMÉRICA

Gabriel Sira Santana¹

Resumen: *La colaboración revisa las disposiciones de las leyes de aeronáutica civil de los países hispanohablantes de América de Sur, a fin de determinar semejanzas y diferencias en torno a la responsabilidad contractual derivada del transporte aéreo de pasajeros y equipaje.*

Palabras clave: *Derecho comparado – Responsabilidad – Transporte aéreo*

SUMARIO. Introducción. I. Argentina. **II.** Bolivia. **III.** Chile. **IV.** Colombia. **V.** Ecuador. **VI.** Paraguay. **VII.** Perú. **VIII.** Uruguay. **IX.** Venezuela.

INTRODUCCIÓN

Uno de los principios fundamentales del Derecho Aeronáutico es su internacionalidad o uniformidad visto que, en palabras de FOLCHI como uno de los expertos más calificados en el área:

La necesidad de garantizar la seguridad de la actividad aérea y de resolver los numerosos problemas surgidos por el sobrevuelo de numerosos países aunque en un solo espacio aéreo –que es único más allá de las fronteras–, obliga a adoptar normas comunes o idénticas; las que, a su vez, se originan porque la manifestación técnica de todos y cada uno de los vuelos en todo el mundo es idéntica, a despecho de las diferentes culturas y sistemas jurídicos².

Esta idea es compartida por otros miembros del foro como MAPELLI, cuando apunta que:

El Derecho aeronáutico debe obedecer a unos principios uniformes y las legislaciones de cada país, dentro de la soberanía que les compete y que no puede ser ni ignorada ni suplantada, tiene que fundamentarse en principios concordantes a fin de no dificultar el desarrollo normal de la navegación aérea

¹ Abogado mención *summa cum laude* y especialista en Derecho Administrativo, mención honorífica, por la Universidad Central de Venezuela (UCV). Profesor de Derecho Administrativo en el pregrado y postgrado de la UCV. Profesor de Teoría Política y Constitucional en la Universidad Monteávila. Investigador del Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP).

² Mario Folchi, "Caracteres del Derecho Aeronáutico", *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, en <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=41993>

que, por propia naturaleza, es internacional y tiene, sucesivamente, que verse sometida a legislaciones de países muy diferentes³.

Así, la tan ansiada uniformidad podrá lograrse en virtud de tres métodos, según apunta RODRÍGUEZ JERKOV: (i) la firma de convenios y tratados bilaterales o multilaterales que versen sobre las instituciones propias del Derecho Aeronáutico⁴, (ii) la recopilación de la normativa aeronáutica de los diversos Estados a fin de determinar diferencias y semejanzas que lleven a posibles reformas legislativas planteadas por cada Estado de forma unilateral, y (iii) la creación de leyes marco por parte de organismos internacionales, previa consulta de expertos en el área, que luego serían sometidas a la consideración de los Estados para que procedan a su implementación de acuerdo con el procedimiento legislativo que sus Constituciones establezcan⁵.

Es este último método de unificación el que parece ser más favorecido por el legislador venezolano visto que, al revisar nuestras regulaciones en materia aeronáutica, hallamos que en el artículo 5 de la Ley de Aeronáutica Civil⁶ (en lo sucesivo, LAC) se estatuyó 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”.

De este modo, de la norma citada nos permitimos extraer dos conclusiones preliminares: (i) la uniformidad no es un tema de mero interés

³ Enrique Mapelli, “Notas sobre legislación aeronáutica”, *Estudios turísticos*, N° 40, Ministerio de Energía y Turismo, Madrid, p. 37.

⁴ Téngase como ejemplo en la materia que nos ocupa el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional (Convención de Varsovia de 1929) y el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convención de Montreal de 1999). El primero de ellos estuvo en vigor en los nueve Estados a los que nos referiremos en esta colaboración mientras que el segundo, hoy en día, aplica a todos menos a Venezuela que sigue rigiéndose por la Convención de Varsovia, de acuerdo con https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_ES.pdf y https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mt199_ES.pdf, respectivamente.

⁵ Rosa María Rodríguez Jerkov, *Necesidad de una legislación aeronáutica uniforme*, México, 1971, pp. 120-121. Citado en E. Mapelli, ob. cit., pp. 37-38.

⁶ Publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 del 17-03-2009.

doctrinal pues ha sido regulado por vía legislativa⁷ y (ii) la legislación venezolana debe ser cónsona con las directrices signadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otras organizaciones similares.

No hay duda entonces que nuestro Derecho Aeronáutico ha de tender –orientarse, en palabras del legislador⁸– a la internacionalidad; y si ello es así, bien podríamos asumir que en la práctica no deberían existir diferencias sustanciales entre lo que prevén las normas venezolanas y las de otros Estados al regular las instituciones de esta área del Derecho, visto que este llamado a la uniformidad no es una originalidad de nuestras autoridades sino, como se dijo, un principio –o carácter, según FOLCHI– propio de la materia que nos ocupa.

Es justamente esa labor comparativa la que desarrollaremos en esta colaboración limitándonos –por razones de tiempo y espacio– a la América del Sur hispanohablante y el régimen de la responsabilidad contractual, con especial mención a la protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo (pasajeros).

Asimismo, hacemos del conocimiento del lector que delimitamos nuestra investigación a las leyes que regulan la aeronáutica civil de forma general en estos Estados, por lo que es posible que existan normas de rango legal y sublegal adicionales que deban tenerse en cuenta para el estudio de un caso concreto⁹.

⁷ A mayor abundamiento, dentro de las “Disposiciones generales” de la LAC junto a principios como la preservación del medio ambiente y la corresponsabilidad (artículos 6 y 8, respectivamente).

⁸ Entendiendo por este tanto a la Asamblea Nacional como al Presidente de la República cuando actúa en el marco de una ley habilitante –como ocurrió con el hoy derogado Decreto con Fuerza de Ley de Aviación Civil, publicado en Gaceta Oficial N° 37.293 del 28-09-2001, que preveía como uno de los “objetivos permanentes del Estado venezolano en materia de Aviación Civil” el “[d]ictar normas aplicables en el ámbito de la seguridad del Estado, orientadas a lograr la uniformidad e igualdad en los métodos y procedimientos internacionalmente aceptados que se vinculan con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea” (numeral 4 del artículo 3)– dado que en nuestro país cuatro de cada diez leyes son dictadas por el Ejecutivo. Véase Tomás Arias Castillo, “Las cuatro delegaciones legislativas hechas al Presidente de la República”, *Revista de Derecho Público*, N° 130, Editorial Jurídica Venezolana, Caracas, 2012, pp. 394-399 y Antonio Silva Aranguren y Gabriel Sira Santana, “Decretos-Leyes dictados por el Presidente de la República, con base en Ley Habilitante, en el año 2015”, *Revista de Derecho Público*, N° 143-144, Editorial Jurídica Venezolana, Caracas, 2015, pp. 191-204

⁹ Téngase como ejemplo, en el ámbito venezolano, la providencia administrativa N° PRE-CJU-GDA-398-16 del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial

De este modo, las presentes líneas no pretenden más que presentar cuál es el panorama legislativo actual del régimen de la responsabilidad contractual del transporte aéreo de pasajeros en Latinoamérica, a fin de precisar si, respecto a esta materia, se ha logrado la uniformidad entendida no solo como lo que ocurre “cuando las leyes internas de varios estados establecen soluciones similares en la regulación de las mismas instituciones jurídicas”, sino “una consecuencia del estudio comparativo de distintas leyes pertenecientes a sendos países, sobre una materia determinada”, que podrá dar paso a la unificación o aplicación de una misma ley en varios Estados¹⁰.

I. ARGENTINA

El Código Aeronáutico argentino¹¹ (Ley 17.285) regula la responsabilidad aeronáutica en su título VII –titulado “Responsabilidad”– y distingue entre cuatro grandes supuestos de hecho: (i) daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportados, (ii) daños causados a terceros en la superficie, (iii) daños causados en transporte gratuito, que remite al primer supuesto, y (iv) abordaje aéreo.

A efectos de esta colaboración interesa destacar el primer grupo donde se prevé la responsabilidad del transportador¹² por (i) muerte o lesión

Nº 6.228 Extraordinario del 18-05-2016 y disponible en Antonio Silva Aranguren y Gabriel Sira Santana, *Boletín de Derecho Aeronáutico*, Nº 2 (abril-junio 2016), Centro para la Integración y el Derecho Público, Caracas, 2016, pp. 172-226, que versa sobre las Condiciones Generales del Transporte Aéreo en Venezuela. Véanse nuestros comentarios al respecto en “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 y “Las condiciones generales del transporte aéreo venezolanas de 2016 y sus cambios respecto del régimen de 2010”, *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico*, Nº 34, IJ International Legal Group. Buenos Aires, 2016.

¹⁰ Mario Folchi, “Derecho Aeronáutico Comparado”, *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, en <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=47173>

¹¹ Publicado en Boletín Oficial Nº 21.194 del 23-05-1967 y reformado por ley Nº 17.567 (12-01-1968) y Nº 22.390 (13-02-1981).

¹² Si bien este no es definido en la ley, de su articulado se desprende que son las personas físicas o sociedades comerciales que explotan el servicio de transporte aéreo interno o internacional, pudiendo tratarse del propietario de la aeronave o quien la explote, siempre que en este último caso medie un contrato debidamente inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves, so pena de que ambos respondan solidariamente por los daños causados por la aeronave (artículos 65 a 67). Esta responsabilidad solidaria ocurrirá también si el transporte se contrata con una persona y es otra la que ejecuta el viaje (artículos 153), a diferencia de los vuelos en conexión que, aun cuando son considerados como una única operación a pesar de que medie más de un contrato, el responsable será el transportador del momento

corporal del pasajero, cuando el daño sea causado por un accidente a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco, (ii) destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el daño sea causado durante el período en que tales bienes están al cuidado del transportador, y (iii) daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (artículos 139 a 141, respectivamente).

En todos estos casos el transportador podrá ser exonerado de cualquier responsabilidad si demuestra que él –y las personas a su cargo– implementaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o les fue imposible tomarlas (artículo 142)¹³, considerándose el hecho de la víctima como un atenuante o eximente según el caso concreto, aun cuando la norma no precisa qué criterios han de evaluarse para ser uno u otro (artículo 143).

Si, por el contrario, no se materializa alguno de estas eximentes, el transportista será responsable y –a lo sumo– podrá invocar las limitantes de responsabilidad previstas en la ley y fijadas en “argentinos oro” (o el supuesto del equipaje con declaración expresa de valor, de versar el reclamo sobre el mismo), salvo que haya mediado su dolo, aceptare pasajeros sin expedirles el billete respectivo, no entregase el talón de equipaje o diese uno sin la información debida¹⁴ o aceptase mercancía sin la debida carta de porte, ya que en estos casos no mediará limitante alguna (artículos 147, 114, 118 y 122, respectivamente).

Adicionalmente, la ley prevé que el pasajero tendrá derecho al *reembolso proporcional* si el viaje previsto “hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado”, además del “pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estada, desde el lugar de aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje” (artículo 150).

en que se originó el accidente a menos que el primero haya asumido la responsabilidad por el todo (artículos 151).

¹³ Al respecto téngase presente el artículo 154 de la ley según el cual la pérdida sufrida en caso de echazón u otros eventos extraordinarios producidos “intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo, para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas o cosas”, constituye “una avería común” y, como tal, no es *per se* una eximente de responsabilidad, requiriéndose la valoración del resultado útil obtenido en proporción al valor de las cosas salvadas. Disposición similar encontramos en el artículo 139 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, el artículo 227 del Código Aeronáutico de Ecuador y el artículo 163 del Código Aeronáutico de Uruguay.

¹⁴ De acuerdo con el artículo 117 de la ley, el talón debe indicar la numeración del billete de pasaje, el punto de partida y de destino, el peso y cantidad de los bultos, y el monto del valor declarado, de ser el caso.

Por último, la norma indica que “[t]oda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entrará a la del contrato” y “[e]n cambio, podrá ser fijado un límite mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero” (artículo 146). Disposición bastante común en la región, según veremos.

II. BOLIVIA

En Bolivia la norma general sobre nuestro objeto de estudio es la Ley de la Aeronáutica Civil¹⁵ (Ley N° 2.902), que denomina su título XII “Responsabilidad” y, como en el caso del Código Aeronáutico argentino ya revisado, incluye los supuestos de (i) daños causados a pasajeros, equipajes y mercancías, (ii) daños causados en el transporte gratuito, que remite al primer supuesto, (iii) daños causados a terceros en la superficie, y (iv) abordaje aéreo; agregándose ahora la (v) responsabilidad del explotador del aeródromo, (vi) responsabilidad de la entidad que presta los servicios de navegación aérea, y (vii) responsabilidad en la actividad aérea privada.

En este sentido, podemos establecer dos diferencias en comparación con el régimen argentino comentado, siendo el resto de la regulación común entre ambos Estados: (i) la responsabilidad no se limita a la muerte o lesión corporal del pasajero, ya que se incluye el aspecto psíquico y se alude expresamente a su incapacidad total o parcial, permanente o temporal (artículo 126)¹⁶, y (ii) se emplean los derechos especiales de giro como unidad de cálculo para fijar los límites de la responsabilidad (artículos 129 a 131).

III. CHILE

El Código Aeronáutico de Chile¹⁷ (Ley N° 18.916) presenta una estructura diferente a las legislaciones de Argentina y Bolivia ya reseñadas, donde no hay mayores cambios en cuanto a la sistematización y contenido de la ley.

¹⁵ Publicada en Gaceta Oficial N° 2.683 del 25-11-2004.

¹⁶ Nótese que la norma, adicionalmente, define qué debe entenderse por operaciones de embarque (“lapso comprendido entre el momento en que los pasajeros abandonan el terminal o edificio del aeródromo para dirigirse a la aeronave”) y desembarque (“concluyen cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa al edificio terminal del aeródromo”) a los efectos de determinar la responsabilidad.

¹⁷ Publicado en Diario Oficial N° 33.591 del 08-02-1990 y reformado por la ley N° 20.477 (30-12-2010), N° 20.000 (16-02-2005) y N° 20.831 (30-05-2015).

Dicho esto tenemos que el tema que nos ocupa está regulado en el título IX del Código –“De la responsabilidad aeronáutica”– cuyo contenido se divide en cinco capítulos: (i) de la responsabilidad en el transporte aéreo, (ii) de la responsabilidad por daños a terceros en la superficie, (iii) de la responsabilidad por abordaje aéreo, (iv) de los daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje aéreo, y (v) disposiciones generales, si bien podemos encontrar otros tantos artículos sobre responsabilidad esparcidos en otros títulos del Código.

De este modo, en Chile, la responsabilidad del transportador se originará por la muerte o lesión del pasajero –agregándose que el embarque y desembarque requiere de las instrucciones del transportador– y se calcula en “unidades de fomento”, pudiendo alegarse como eximentes de responsabilidad el estado de salud del pasajero, el hecho de la víctima o que el daño sea “consecuencia de un delito del que no sea autor un tripulante o dependiente del transportador o explotador”, que equivaldría al hecho de un tercero (artículos 143 a 146).

En tanto, en caso de retardo en el transporte o del equipaje se podrá alegar como eximente de responsabilidad –al igual que en Argentina y Bolivia– que el transportista tomó las medidas necesarias para evitar el hecho causante del retardo o que le fue imposible adoptarlas (artículos 147 y 151).

Por lo que respecta a la responsabilidad solidaria, los vuelos en conexión y la nulidad de las cláusulas contractuales que pretendan fijar límites a las indemnizaciones en perjuicio de los pasajeros, la regulación chilena no presenta mayores diferencias con los países ya tratados, por lo que empezamos a ver una clara tendencia a la uniformidad del sector con particularidades puntuales en lo que respecta al monto de las indemnizaciones y los procedimientos para efectuar los reclamos¹⁸.

IV. COLOMBIA

Al inicio de esta colaboración indicamos que nos limitaríamos a consultar las leyes o códigos aeronáuticos de la región. No obstante, en el caso colombiano esta ley no existe –al menos de forma especial– ya que la

¹⁸ Aun cuando no aludiremos a este aspecto procedimental por cuestiones de espacio, el lector puede consultar a modo de ejemplo los artículos 149 del código argentino y 153 del código chileno para constatar algunas pautas en cuanto a los lapsos, forma de presentar el reclamo, extinción de la responsabilidad del transportista por la tolerancia del pasajero (prescripción), entre otros.

materia aeronáutica se encuentra regulada es en la segunda parte del libro quinto del Código de Comercio¹⁹ (Decreto ley N° 410) del vecino país.

Este Código no dedica un título a la responsabilidad, como vimos ocurre en Argentina, Bolivia y Chile, sino que incorpora el tema por capítulos separados en los que trata los daños a terceros en la superficie, el abordaje y el transporte aéreo, siendo el contenido de este último el que nos interesa revisar, no sin antes subrayar la precisión hecha por el legislador colombiano en cuanto a que estas disposiciones aplicarían a “los contratos de transporte interno o internacional, estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia” y que “[l]os aspectos no contemplados en el presente Código o en otras leyes, decretos o reglamentos oficiales que se refieran a las condiciones del transporte, podrán ser regulados por las empresas aéreas de transporte público mediante reglamentación que requiere aprobación de la autoridad aeronáutica” (artículos 1874 y 1875, respectivamente).

Es decir, que el Código de Comercio no constituye una regulación exclusiva y excluyente sobre nuestro objeto de estudio y, tal como alertásemos *ut supra*, deben consultarse otras fuentes para llegar a conclusiones de valor al momento de analizar un caso concreto.

De cualquier forma, este Código reconoce como supuestos de responsabilidad del transportador la muerte o lesión del pasajero cuando no medie el hecho de un tercero o de la víctima, incluyéndose también como eximentes de responsabilidad las lesiones o enfermedades preexistentes siempre y cuando –y esto es un agregado que no vemos en los países anteriores, al menos con un estilo de redacción que no requiere mayor interpretación– las mismas no se hayan agravado como consecuencia de hechos imputables al transportador (artículo 1880, que remite a su vez al artículo 1003 previsto en el título IV –del contrato de transporte en general– del libro cuarto, sobre “los contratos y obligaciones mercantiles”).

Asimismo, vemos que el Código de Comercio colombiano es el primero dentro de las normas revisadas que alude expresamente a la fuerza mayor y las condiciones meteorológicas que afecten la seguridad como supuestos eximentes de responsabilidad en caso de retrasos o cancelaciones, siempre que el transportador reintegre al pasajero el precio del billete (artículo 1882)²⁰.

¹⁹ Publicado en Diario Oficial N° 33.339 del 16-06-1971.

²⁰ Téngase presente que lo aquí dicho aplica es en caso del inicio del viaje ya que, si este ya había empezado, de acuerdo con el único aparte de este artículo, de interrumpirse el trayecto “por cualquiera de las causas señaladas en el inciso anterior, el transportador

Por lo que respecta al equipaje, el régimen de responsabilidad colombiano no presenta diferencias sustanciales en cuanto a los ya reseñados, aun cuando entre las eximentes de responsabilidad se agrega, de modo expreso, que la pérdida o avería haya ocurrido cuando el equipaje estaba “bajo la custodia exclusiva de las autoridades aduaneras” –supuesto al que podría llegarse por interpretación a contrario de las leyes de Argentina y Bolivia cuando señalan que existe responsabilidad solo cuando el equipaje está al cuidado del transportista, según se vio– o que el equipaje haya perecido por “la naturaleza o vicio propio de las cosas transportadas” (artículo 1888).

Finalmente, los límites de estas indemnizaciones en Colombia usarán como valor de referencia los gramos de oro puro (artículos 1881, 1886 y 1887), reafirmandose la *constante variación* del monto a pagar según el país que tenga jurisdicción para conocer del hecho que causó el daño.

V. ECUADOR

En Ecuador la aeronáutica civil se rige por el Código Aeronáutico²¹ (Codificación 2006-015) que dedica su título XI a la responsabilidad con una división en cinco capítulos similar a las ya vistas –(i) Daños y perjuicios a pasajeros, equipajes y mercancías, (ii) Daños a terceros en la superficie, (iii) Daños a las aeronaves, personas y bienes embarcados en caso de abordaje, (iv) Daños causados a terceros en la superficie en caso de abordaje, y (v) Disposiciones comunes– aunado a otros tantos artículos que, como en el caso chileno, podemos encontrar en otros títulos de la codificación²².

En este sentido, la norma ecuatoriana reitera sin mayor variación las disposiciones observadas hasta el momento –si se quiere, de un modo más completo y claro– siendo prudente destacar únicamente que los límites de la indemnización son fijados por vía reglamentaria (artículo 223), la actitud temeraria por parte del explotador es asimilable al dolo y, por ende, impide

quedará obligado a efectuar el transporte de viajeros y equipajes por su cuenta, utilizando el medio más rápido posible hasta dejarlos en su destino, salvo que los pasajeros opten por el reembolso de la parte del precio proporcional al trayecto no recorrido. // También sufragará el transportador los gastos razonables de manutención y hospedaje que se deriven de cualquier interrupción”.

²¹ Publicado en Registro Oficial N° 435 S del 11-01-2007.

²² Véanse por ejemplos los artículos 148, 149 y 158 del capítulo II (Transporte de pasajeros y equipaje) del título IX (De los contratos y obligaciones) del código, en el que se regula la responsabilidad del transportista por la aceptación del pasajero sin boleto, las suspensiones o retrasos por caso fortuito o fuerza mayor como serían las condiciones meteorológicas que afecten la seguridad del vuelo, y el equipaje sin talón, respectivamente.

que el mismo invoque limitantes o exoneraciones de su responsabilidad (artículo 245), y que el transportador “es responsable de los actos de sus dependientes y miembros del personal en general, cuando éstos actúen en ejercicio de sus funciones” (artículo 220).

VI. PARAGUAY

El Código Aeronáutico de Paraguay²³ (Ley N° 1.860) tiene por objeto regular las aeronaves públicas y privadas y a la infraestructura, actividades y servicios inherentes a la aeronavegación en ese país.

Dentro de estas materias encontramos la responsabilidad a la que el código dedica su título XII –titulado “Responsabilidad civil aeronáutica”– que se subdivide en seis capítulos: (i) Responsabilidad contractual, (ii) Responsabilidad respecto a terceros en la superficie, (iii) Responsabilidad por daños causados en transportes aéreos privados, (iv) Responsabilidad por daños causados en abordaje aéreo, (v) Responsabilidad de los organismos de control de tránsito aéreo, del explotador de aeródromos y de los fabricantes o constructores de aeronaves, y (vi) Limitaciones a la responsabilidad.

Estos artículos señalan que el porteador –término asimilable al transportador o explotador en los países ya reseñados– debe responder no solo por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros sino también, como en el caso boliviano, por sus lesiones psíquicas (artículo 203), siendo el resto de las disposiciones comunes a lo ya observado en la mayoría de los países en materia de eximentes de responsabilidad, responsabilidad solidaria, nulidad de cláusulas con límites menores a los permitidos por el ordenamiento jurídico, entre otros.

Nótese que sobre estos límites hemos de precisar que la norma estudiada distingue entre vuelos nacionales –en cuyo caso “la responsabilidad del porteador será exclusivamente la que establece este Código”, fijada en jornales mínimos– e internacionales, donde tal responsabilidad “se limitará a los montos establecidos en los tratados y convenios internacionales aprobados y ratificados por la República del Paraguay” y solo “[a] falta de convenios internacionales, se aplicarán las disposiciones de este Código” (artículo 247).

Adicionalmente, el código es el primero que hace mención expresa al *overbooking* o sobreventa de boletos al exponer que este actuar solo generará responsabilidad “cuando ello haga sobrevenir la imposibilidad de viajar al pasajero y no consiguiese otro vuelo dentro de las doce horas siguientes a la

²³ Publicado en Gaceta Oficial N° 7 bis del 10-01-2002 y reformado por Ley 5.221 (25-11-2014).

salida de la aeronave en que debió hacerse el viaje contratado”, permitiéndose como eximente –la única, ya que el supuesto de hecho es excluido del artículo 207 que prevé las exoneraciones generales como serían el hecho de la víctima o de un tercero– la prueba de que el portador “y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas, o adoptar dichas medidas” (artículo 205).

Finalmente interesa destacar el artículo 208 del código que prevé que la responsabilidad del porteador se extiende a los pasajeros transportados gratuitamente y a la “tripulación, directivos y empleados que viajen en la aeronave siniestrada”, sin perjuicio que estos últimos puedan exigir indemnizaciones adicionales por concepto de accidente de trabajo.

VII. PERÚ

En clara armonía con el principio de uniformidad que inspira estas líneas, como ocurre con los otros países reseñados la Ley de Aeronáutica Civil de Perú²⁴ (Ley N° 27.261) dedica uno de sus títulos –el XII– a la responsabilidad y distingue en doce capítulos, si bien algunos de ellos solo poseen un artículo, entre: (i) Daños causados a pasajeros y tripulación, (ii) Daños causados a equipajes o carga transportada, (iii) Disposiciones comunes a daños causados a pasajeros, tripulación, equipajes o carga, (iv) Responsabilidad del transportador por inexecución total o parcial del contrato de transporte de pasajeros, (v) Responsabilidad en el transporte sucesivo y en el transporte de hecho, (vi) Daños causados en el transporte gratuito, (vii) Daños y perjuicios causados a terceros en la superficie, (viii) Abordaje aéreo, (ix) Responsabilidad del explotador de aeródromo, (x) Responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo, (xi) Responsabilidad en la aviación general, y (xii) Disposición procesal.

No obstante la multiplicidad de capítulos, la regulación de base es la ya conocida: el explotador –definido por la ley como “la persona que... utiliza [la aeronave] legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su conducción técnica y la dirección de la tripulación” (artículo 71)– responde al pasajero en caso de muerte, lesión física o daño moral (artículo 114) y por la destrucción, pérdida o avería del equipaje registrado (artículo 117), incluso si no hay billete o no emite el talón de equipaje (artículos 101 y 102, respectivamente) y sin que esta responsabilidad pueda limitarse o suprimirse por vía contractual (artículo 116.3), aun cuando se

²⁴ Publicada en Diario Oficial El Peruano N° 7.261 del 10-05-2000 y reformada por el Decreto Legislativo 999 (18-04-2008) y la Ley 29.941 (22-11-2012).

admiten eximentes y atenuantes como serían el caso fortuito, la fuerza mayor, el hecho de la víctima y el hecho de un tercero (entre otros, los artículos 123 y 124).

Asimismo, como ocurre en Ecuador, el monto de estas indemnizaciones se fija por vía reglamentaria –con el agregado que los montos pueden aumentarse por resolución judicial, transacción o laudo arbitral (artículo 116.1)–, y tienen como referencia los derechos especiales de giro, como ocurre en Bolivia (artículo 121).

Por último resalta del caso peruano que, en el capítulo cuarto del título que indicamos al inicio, el legislador optó por regular en los artículos 125 y 126 cómo opera la responsabilidad del explotador en caso de vuelos cancelados, interrumpidos, anticipados o sobrevendidos²⁵, recordándonos las disposiciones que en Venezuela se han dictado a través de las Condiciones Generales de Transporte Aéreo que constituyen un acto de rango sublegal (providencia administrativa) y, por ende, objeto de discusiones al evaluarse su contenido a la luz de la reserva legal vistas las sanciones que pueden derivarse de su incumplimiento²⁶.

VIII. URUGUAY

El último país que denomina a su legislación aeronáutica como Código²⁷ (Ley N° 14.305) es Uruguay, que centraliza la materia de responsabilidad en su título XIII y distingue entre cuatro capítulos: (i) Daños causados a pasajeros, equipajes o cosas transportadas, (ii) Daños y perjuicios causados en servicios aéreos privados, (iii) Abordaje aéreo, y (iv) Disposiciones comunes.

¿Qué nos dice el Código Aeronáutico de Uruguay? Lo que ya hemos visto en otros países: “[e]l transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque” y por los

²⁵ La norma indica que en caso de cancelación procede el reembolso total e inmediato del precio del pasaje mientras que en caso de interrupción, anticipación u *overbooking* operará el reembolso proporcional o el pago de gastos como alimentación y alojamiento por el tiempo que dure la interrupción o hasta que haya un nuevo vuelo del mismo u otro transportador.

²⁶ Véanse nuestros comentarios al respecto en Gabriel Sira Santana, *Notas sobre las Condiciones Generales...*, ob. cit.

²⁷ Publicado en Diario Oficial N° 19.414 del 05-12-1974 y reformado por Decreto Ley N° 14.653 (25-05-1977) y leyes N° 16.403 (10-08-1993), N° 18.058 (20-11-2006), N° 18.449 (24-12-2008), N° 18.619 (23-10-2009) y N° 18.939 (08-08-2012).

“daños y perjuicios sobrevenidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y de cosas transportadas, cuando el hecho, causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo” (artículos 151 y 152).

Esta responsabilidad estará limitada a 125.000 “unidades de cuenta”²⁸ en relación a los pasajeros y 250 por kilogramo de equipaje (artículos 156 y 157, respectivamente), admitiéndose como atenuantes y eximentes de responsabilidad los ya mencionados en relación con otros ordenamientos jurídicos (artículos 154 y 155), aunado a la no posibilidad de ampararse en ellos si medio el dolo o culpa grave del explotador o las personas bajo su dependencia y en ejercicio de sus funciones (artículo 180).

IX. VENEZUELA

Finalizamos este repaso con el caso venezolano que, como dijimos *ut supra*, regula la aeronáutica civil a través de la LAC en adición a otras leyes y actos de rango sublegal que no vienen al caso.

En este sentido, el título IV de la ley –denominado “De la responsabilidad y los hechos ilícitos”– dedica su primer capítulo al tema de la responsabilidad y en él prevé que “[e]l 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”, calculándose estas indemnizaciones en derechos especiales de giro según se trate de muerte, incapacidad temporal o permanente o demora y cancelación injustificada (artículo 100). Lo anterior, sumado a la responsabilidad que deriva de la destrucción, pérdida, avería o retraso en la entrega del equipaje facturado (artículo 101), supuestos todos a ser definidos por la autoridad aeronáutica en las Condiciones Generales de Transporte Aéreo.

²⁸ Nótese que esta unidad es definida en el artículo 158 del código al exponer que “[l]a unidad de cuenta indicada en los artículos anteriores será igual a una unidad de sesenta y cinco y medio miligramos de oro con una ley de novecientos milésimos de fino, calculados a su equivalente en la moneda del contrato, a la fecha de llegada del medio de transporte para los casos de daños o averías, o a la fecha en que debió haber llegado, en los casos de demora o pérdida total”. En todo caso, la ley faculta al Poder Ejecutivo a actualizar estos montos anualmente “cuando la variación del monto obtenido por aplicación del mecanismo establecido por los artículos 332 y siguientes de la ley 13.835, de 7 de enero de 1970, difiera en más o en menos el 25 % (veinticinco por ciento) del monto vigente” (artículo 181).

Así tenemos que estas disposiciones –junto a las que se refieren a la responsabilidad por transporte sucesivo, transporte combinado, transportista de hecho, nulidad de cláusulas que exoneren la responsabilidad y pérdidas de los beneficios de limitación de la responsabilidad– resultan comunes a los ordenamientos jurídicos ya comentados, pudiendo concluirse en consecuencia que en esta materia –si bien hay particularidades en algunos países, más por precisión que contradicción– en la América del Sur hispanohablante hay una tendencia clara a la uniformidad de la protección de los pasajeros frente aquellas circunstancias que generan la responsabilidad del explotador, transportador o portador.

JURISPRUDENCIA

Información jurisprudencial

JURISPRUDENCIA AERONÁUTICA DURANTE EL AÑO 2018

Recopilación y selección por Antonio Silva Aranguren¹ y
Gabriel Sira Santana²

A continuación colocamos a disposición del lector el listado cronológico de fallos dictados durante el año 2018 por la Sala Constitucional, la Sala Político Administrativa y la Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia, así como las Cortes de lo Contencioso Administrativo y los tribunales superiores y de primera instancia con competencia en la materia, que resultan de interés para el Derecho Aeronáutico.

Para leer extractos de estos actos, consulte el *Boletín de Derecho Aeronáutico*, publicado trimestralmente por el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) y disponible en <http://cidep.com.ve/bda>.

ENERO

El derecho aéreo no excluye la aplicación de la ley mercantil – *Sala Constitucional del TSJ, N° 5 del 17-01-2018 (caso: Stanislaw Jakubowicz Raitan v. Compañía Anónima Cines Unidos)*
<http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/enero/206858-0005-17118-2018-15-0451.HTML>

El “error humano” como hecho generador de un siniestro no exonera a la aseguradora de las obligaciones previstas en una póliza aeronáutica – *Juzgado Superior Primero en lo Civil, Mercantil y del Tránsito de la Circunscripción Judicial del Estado Zulia, S/N del 23-01-2018 (caso: ORVETEC S.A. v. C.A. De Seguros La Occidental)*
<http://zulia.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/ENERO/529-23-14.145-.HTML>

¹ Abogado y especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela. Profesor de la Universidad Central de Venezuela y la Universidad Monteávila. Director Ejecutivo del CIDEP. Coordinador y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

² Abogado *summa cum laude* y especialista en Derecho Administrativo, mención honorífica, por la Universidad Central de Venezuela. Investigador del CIDEP. Coordinador y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

FEBRERO

Los Juzgados Superiores Estadales en lo Contencioso Administrativo son competentes para conocer las causas funcionariales en las que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil es parte – *Sala Político-Administrativa del TSJ, N° 121 del 08-02-2018 (caso: Tomás Alberto Quinto Do Rosario y otros v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)*

<http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/febrero/207523-00121-8218-2018-2017-0265.HTML>

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil requiere la autorización del Procurador General de la República para desistir en una demanda – *Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, N° 23 del 20-02-2018 (caso: Instituto Nacional de Aeronáutica Civil v. Constructora Inmobiliaria JYE, C.A y otro)*

<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/FEBRERO/1478-20-AP42-G-2017-000177-AMP-2018-0023.HTML>

La prestación del transporte aéreo comercial es un servicio público y, por lo tanto, durante su ejercicio no es factible oponer derecho fundamental alguno que asista a los concesionarios más allá de sus derechos civiles. Entre ellos, el debido proceso y el derecho a la defensa – *Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, N° 100 del 21-02-2018 (caso: Airway Services & Support AS&S, C.A. v. Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo)*

<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/FEBRERO/1478-21-AP42-G-2013-000460-2018-0100.HTML>

MARZO

Las aerolíneas y las agencias de viajes son prestadores de servicios turísticos que ofrecen en venta boletos aéreos, situación que las hace competidoras – *Sala Político-Administrativa del TSJ, N° 314 del 15-03-2018 (caso: Alitalia v. Superintendencia para la Promoción y Protección de la Libre Competencia)*

<http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/marzo/208740-00314-15318-2018-2013-1033.HTML>

ABRIL

La determinación de la posición de dominio y el poder de una aerolínea en el mercado de comercialización y distribución de boletos aéreos requiere estudios técnicos / Las prácticas concertadas de las aerolíneas para reducir las comisiones de las agencias de viaje son contrarias a la competencia –

Corte Primera de lo Contencioso Administrativo, N° 171 del 11-04-2018 (caso: Avior Airlines, C.A. v. Superintendencia Antimonopolio)
<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/ABRIL/1477-11-AP42-N-2008-000543-2018-0171.HTML>

La actuación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil no está limitada de forma tal que dé lugar a la incompetencia temporal / El incumplimiento del artículo 126 de la Ley de Aeronáutica Civil es motivo suficiente para imponer la sanción respectiva – *Corte Primera de lo Contencioso Administrativo, N° 180 del 11-04-2018 (caso: American Airlines, INC v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)*
<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/ABRIL/1477-11-AP42-G-2013-000490-2018-0180.HTML>

Los inspectores de aeronavegabilidad son funcionarios de confianza y por ende de libre nombramiento y remoción – *Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, N° 158 del 18-04-2018 (caso: Alexis Paul Isea Páez v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)*
<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/ABRIL/1478-18-AP42-R-2016-000312-2018-0158.HTML>

Los expertos aeronáuticos e inspectores de aeronavegabilidad son funcionarios de confianza y por ende de libre nombramiento y remoción – *Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, N° 171 del 24-04-2018 (caso: Pablo Antonio Seijas Durant v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)*
<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/ABRIL/1478-24-AP42-R-2017-000713-2018-0171.HTML>

MAYO

Conforme a la Resolución del Ministerio de Transporte y Comunicaciones N° DTA-76-10 del 29-07-1976, las líneas aéreas han de fijar un 10 % por concepto de comisión a las agencias de viajes, siendo un porcentaje inferior una práctica anticompetitiva – *Sala Político-Administrativa del TSJ, N° 612 del 31-05-2018 (caso: TACA v. Superintendencia Antimonopolio)*
<http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/mayo/211806-00612-31518-2018-2013-0725.HTML>

JUNIO

La determinación del poder de una aerolínea en el mercado de comercialización y distribución de boletos aéreos requiere estudios técnicos / Las prácticas concertadas de las aerolíneas para reducir las comisiones de las agencias de viaje son contrarias a la competencia – *Corte Primera de lo*

Contencioso Administrativo, N° 275 del 13-06-2018 (caso: Air Europa Líneas Aéreas, S.A. v. Superintendencia Antimonopolio)
<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/JUNIO/1477-13-AP42-N-2008-000538-2018-0275.HTML>

JULIO

La determinación de la posición de dominio y el poder de una aerolínea en el mercado de comercialización y distribución de boletos aéreos requiere estudios técnicos / Las prácticas concertadas de las aerolíneas para reducir las comisiones de las agencias de viaje son contrarias a la competencia – *Corte Primera de lo Contencioso Administrativo, N° 308 del 25-07-2018 (caso: Aserca Airlines, C.A. v. Superintendencia Antimonopolio)*
<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/JULIO/1477-25-AP42-N-2008-000539-2018-0308.HTML>

AGOSTO

Que la Administración esté en posesión de una aeronave en virtud de haberla declarado abandonada, y que esta última se encuentre en estado de deterioro, vulnera el derecho de propiedad del demandante y satisface el periculum in mora para que se suspendan los efectos de la declaratoria mientras se decide sobre su nulidad / La suspensión de efectos señalada no afecta el interés público – *Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, N° 316 del 14-08-2018 (caso: Inversiones Flores Cartaya, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)*
<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/AGOSTO/1478-14-AW42-X-2018-0000008-2018-0316.HTML>

SEPTIEMBRE

No hubo fallos de interés.

OCTUBRE

Se declara la pérdida del interés procesal y el abandono del trámite dada la inactividad del demandante y el hecho que los artículos 28 y 29 de la Ley de Aeronáutica Civil, sobre la pérdida y el abandono de aeronaves, no afectan el orden público ni las buenas costumbres – *Sala Constitucional del TSJ, N° 694 del 18-10-2018 (caso: Carlos Brender y otro)*
<http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/octubre/301738-0694-181018-2018-17-0113.HTML>

La obligación de las aerolíneas de registrar sus manifiestos de carga como operadores de transporte debe efectuarse, a más tardar, al día hábil siguiente al arribo de la aeronave – *Sala Político-Administrativa del TSJ, N° 1094 del 25-10-2018 (caso: American Airlines, INC. v. SENIAT)*

<http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/octubre/301950-01094-251018-2018-2012-0567.HTML>

NOVIEMBRE

El servicio de transporte aéreo comercial ocurre con ocasión de un contrato de transporte aéreo / La jurisdicción aeronáutica es competente para conocer las acciones de amparo cuyo origen sea un contrato de prestación de servicios de transporte aéreo – *Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo, N° 308 del 02-11-2018 (caso: Guillermo Hernández v. Avior Airlines, C.A.)*

<http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2018/NOVIEMBRE/1478-2-AP42-O-2018-000026-2018-00387.HTML>

Las empresas que realizan actividades de fletes y correo aéreo mundial prestan el servicio de transporte internacional – *Sala Político-Administrativa del TSJ, N° 1195 del 21-11-2018 (caso: Federal Express Holdings, S.A. v. Municipio Sucre del estado Miranda)*

<http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/noviembre/302581-01195-211118-2018-2011-0377.HTML>

DICIEMBRE

No hubo fallos de interés.

