

Boletín de Derecho Aeronáutico



Año 1

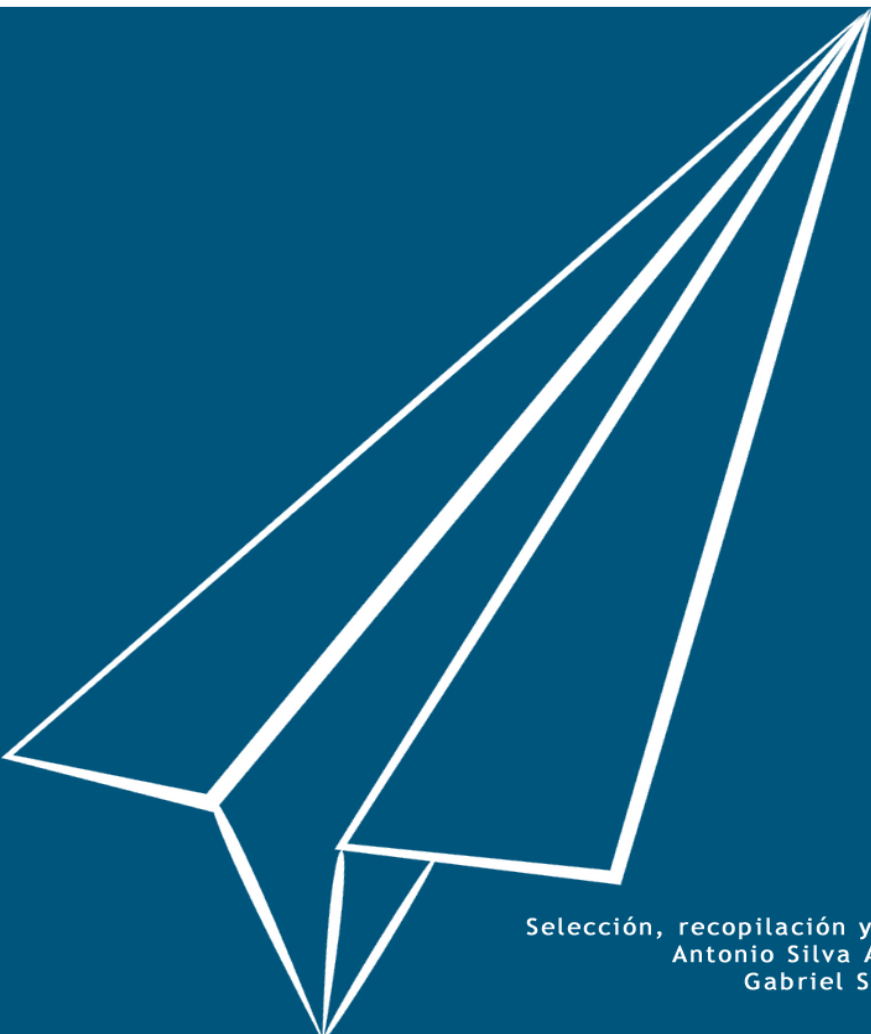
N° 4



Octubre-Diciembre 2016



Normativa y jurisprudencia venezolana



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



Centro para la Integración y el Derecho Público

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

**BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO**



Caracas, 2017

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

**BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO**  
**Año 1 N° 4**  
**(octubre-diciembre 2016)**

Normativa y jurisprudencia venezolana

© Centro para la integración y el Derecho Público  
**Boletín de derecho aeronáutico**

Depósito legal N° ppi201603DC805

Publicación trimestral

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

*En la sección normativa se han transcrito textualmente los actos publicados en la Gaceta Oficial, durante el periodo analizado, que guardan relación con el derecho aeronáutico.*

*En la sección jurisprudencia se han extraído de los fallos dictados por el Poder Judicial, durante el período analizado, los argumentos del juzgador considerados de valor para el derecho aeronáutico.*

**Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP)**

Avenida Santos Ermíny, Urbanización Las Delicias, Edificio Park Side,  
Oficina 23, Caracas, Venezuela

E-mail: [contacto@cidep.com.ve](mailto:contacto@cidep.com.ve)

<http://cidep.com.ve>

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

Fundado en enero de 2005, en la ciudad de Caracas, el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) es una sociedad civil dedicada al derecho público y los aspectos jurídicos de los procesos de integración regional.

El CIDEP desarrolla principalmente actividades de investigación y divulgación. Como parte de ellas, diseñó y coordina un Diplomado en Derecho Aeronáutico, que en la actualidad se dicta en la Universidad Monteávila de Caracas.

La Dirección General del CIDEP corresponde a Jorge Luis Suárez Mejías y la Dirección Ejecutiva a Antonio Silva Aranguren.

### **Antonio Silva Aranguren**

Director Ejecutivo del del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Profesor en la Universidad Central de Venezuela, Universidad Católica Andrés Bello y Universidad Monteávila. Estudios de doctorado en la Universidad Complutense de Madrid, en la que recibió además el título de Magister en Derecho Comunitario Europeo. Abogado y Especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela.

### **Gabriel Sira Santana**

Investigador del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador de Logística del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Abogado de la Universidad Central de Venezuela, en la que cursa la Especialización en Derecho Administrativo.

## ÍNDICE

<b>NOTA DE LOS AUTORES</b> .....	<b>12</b>
----------------------------------	-----------

### **NORMATIVA**

#### **Resoluciones emanadas del Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas**

Resolución N° 14, mediante la cual se prohíben las operaciones de aterrizaje y despegue nacionales e internacionales en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela; y se prohíben las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados, así como de las aeronaves clasificadas como de aviación general y privadas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, y de todo sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", desde el día 24-10-2016 hasta el día 31-10-2016, ambas fechas inclusive.....**14**

Resolución N° 15, mediante la cual se prohíben las operaciones de aterrizaje y despegue nacionales e internacionales en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de aviación general y privada, así como de todo el sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONES, desde el 01-11-2016 hasta el 07-11-2016, ambas fechas inclusive.....**17**

Resolución N° 18, mediante la cual se dicta el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en la Actividad Aeronáutica desarrollada en todo el territorio de la República Bolivariana de Venezuela.....**20**

Resolución N° 30, mediante la cual se prohíbe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de aviación general y privada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil; y se prohíben las operaciones en los helipuertos,

aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados a las aeronaves de aviación general y privada, así como a todo el sistema de aeronaves pilotadas a distancias (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONE, a partir del día 11-12-2016 hasta el 14-12-2016, ambas fechas inclusive.....[39](#)

### **Resoluciones conjuntas de los Ministerios del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz y para la Defensa**

Resolución conjunta, mediante la cual se ordena al Comando Estratégico Operacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (CEOFANB), que gire instrucciones pertinentes a los Comandantes de las Regiones Estratégicas de Defensa Integral, para restringir el desplazamiento fronterizo de personas, tanto por vía terrestre, aérea y marítima, así como el paso de vehículos, durante un lapso de setenta y dos (72) horas contados a partir de la publicación de esta Resolución Conjunta, con el objeto de resguardar la inviolabilidad de las fronteras y prevenir actividades de personas que pudiesen representar amenazas a la seguridad de la República Bolivariana de Venezuela, de conformidad con los parámetros de actuación de los órganos de seguridad del Estado.....[42](#)

Resolución conjunta, mediante la cual se proroga por el lapso de setenta y dos (72) horas la vigencia de la Resolución Conjunta N° 186/017112, de fecha 12 de diciembre de 2016, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.050 de la misma fecha, mediante la cual se ordena al Comando Estratégico Operacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (CEOFANB), que gire instrucciones pertinentes a los Comandantes de las Regiones Estratégicas de Defensa Integral, para restringir el desplazamiento fronterizo de personas, tanto por vía terrestre, aérea y marítima, así como el paso de vehículos, con el objeto de resguardar la inviolabilidad de las fronteras y prevenir actividades de personas que pudiesen representar amenazas a la seguridad de la República Bolivariana de Venezuela, de conformidad con los parámetros de actuación de los órganos de seguridad del Estado.....[45](#)



## **Providencias emanadas del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)**

Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-560-16, mediante la cual se dictan las siguientes Condiciones Generales para la Certificación y Operación en la Prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo en las modalidades de Taxi Aéreo y Transporte Aéreo de Valores.....[49](#)

Providencia Administrativa N° PRE-CJU-1295-16, mediante la cual se dictan las directrices que establecen el funcionamiento y supervisión de los aeroclubes en los distintos aeródromos o aeropuertos de la República Bolivariana de Venezuela.....[63](#)

## **JURISPRUDENCIA**

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

Aeropostal Alas de Venezuela, C.A. no goza de las prerrogativas de la República. N° 1035 del 18-10-2016 (caso: Aeropostal Alas de Venezuela, C.A. v. SENIAT).....[73](#)

No hay violación al principio de *non bis in idem* si las sanciones protegen diferentes bienes jurídicos / La voluntad de la aerolínea para llegar a un acuerdo en el procedimiento conciliatorio ante el INAC puede ser presunción de que cometió un ilícito. N° 1152 del 03-11-2016 (caso: American Airlines INC, v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).....[74](#)

Existe una vinculación entre las aerolíneas que prestan servicios en rutas internacionales / Las aerolíneas y las agencias de viajes son prestadores de servicios turísticos que ofrecen en venta boletos aéreos, situación que las hace competidoras. N° 1233 del 17-11-2016 (caso: Air Canada v. PROCOMPETENCIA).....[76](#)

No hay violación al principio de *non bis in idem* si las medidas difieren en su naturaleza / La medida preventiva cesa de pleno derecho al dictarse el acto administrativo definitivo o transcurra el tiempo para ello. N° 1518 del 15-12-2016 (caso: Juan Antonio Darías Montilla, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).....[79](#)

## **Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia**

La responsabilidad por daño moral se materializa según el criterio fijado por la Sala Constitucional en su fallo 1126/2012 / El dolo o la culpa impiden la aplicación de los límites a la responsabilidad previstos en la Ley de Aeronáutica Civil. N° 0876 del 08-12-2016 (caso: Roberto Hung Cavalieri y otro v. CONVIASA).....[82](#)

## **Cortes de lo Contencioso Administrativo**

El procedimiento de declaratoria de abandono de aeronave no tiene carácter sancionador ni da lugar a violaciones de la presunción de inocencia / El documento autenticado en una Notaría Pública no es suficiente para reconocer la titularidad en materia aeronáutica. N° 0640 del 06-10-2016 (caso: Eric José Michele Martínez v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – Corte Primera).....[85](#)

La autoridad aeronáutica puede imponer sanciones por supuestos diferentes a los que dieron lugar al procedimiento administrativo, si se determina la existencia de los mismos en el desarrollo de la investigación / Una aeronave no debe prestar servicios si tiene reportes abiertos / En caso de sucesión normativa, debe aplicarse la que establezca una sanción más favorable al administrado. N° 0750 del 27-10-2016 (caso: Servicios Aéreos Sucre, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – Corte Primera).....[87](#)

## **Tribunal Superior Marítimo con Competencia Nacional**

La competencia para suspender los efectos del acto administrativo que declara el abandono de una aeronave recae en los Tribunales de las Jurisdicción Contencioso Administrativa. S/N del 13-10-2016 (caso: Pedro Agustín Dupouy Medina y otro v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).....[90](#)

## **Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional**

El procedimiento de conciliación ante el INAC no opera como una cuestión prejudicial para demandar por daños y perjuicios. S/N del 17-11-2016 (caso: Clíonimo Claro y otros v. Delta Airlines INC).....[92](#)

La competencia para suspender los efectos del acto administrativo que declara el abandono de una aeronave recae en las Cortes de lo

Contencioso Administrativo. S/N del 14-12-2016 (caso: Inversiones Flores Cartaya, C.A v. Aeromantenimiento Fliteline, C.A. y otro).....[93](#)

## NOTA DE LOS AUTORES

En el sumario de la Gaceta Oficial N° 41.059 del 23-12-2016, fue *anunciada* la publicación de “[p]rovidencias mediante las cuales se dictan las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas que en ellas se mencionan”, del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC). Los textos de estas RAV, según el sumario indicado, podrían consultarse en la Gaceta Oficial N° 6.279 Extraordinario, “de esta misma fecha”.

Sin embargo, al día de cierre de la edición de este número del Boletín de Derecho Aeronáutico, tal gaceta oficial no ha circulado. Ni en su formato físico ni digital.

Esta información fue confirmada por el usuario en la red social Twitter de Imprenta Nacional (@oficialgaceta) que, al preguntársele el 12 de enero del presente año si “¿Podrían por favor indicarnos dónde conseguir la Gaceta Oficial N° 6.279 Extraordinario sobre las RAV?”<sup>1</sup>, la respuesta que obtuvimos ese mismo día fue que “aún la GO. 6.279 Extraordinario no ha salido publicada”<sup>2</sup>. El 2 de febrero reiteramos la pregunta<sup>3</sup>; no obstante, en esta ocasión no obtuvimos respuesta.

Por este motivo, alertamos al lector que este número del Boletín de Derecho Aeronáutico no recoge el texto de las RAV que, según el sumario de la Gaceta Oficial N° 41.059 del 23-12-2016, fueron publicadas en la N° 6.279 Extraordinario, “de esta misma fecha”.

Los textos de estas regulaciones serán incluidos en un número siguiente del boletín, cuando efectivamente ocurra su circulación.

---

<sup>1</sup> Véase <https://twitter.com/cidepVE/status/819548299514486785>

<sup>2</sup> Véase <https://twitter.com/OficialGaceta/status/819551563324751873>

<sup>3</sup> Véase <https://twitter.com/cidepVE/status/827161269555908609>

# **NORMATIVA**



## RESOLUCIONES EMANADAS DEL MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

---

- ❖ **Resolución N° 14, mediante la cual se prohíben las operaciones de aterrizaje y despegue nacionales e internacionales en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela; y se prohíben las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados, así como de las aeronaves clasificadas como de aviación general y privadas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, y de todo sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), conocido comúnmente como “DRON” o “DRONE”, desde el día 24-10-2016 hasta el día 31-10-2016, ambas fechas inclusive. Gaceta Oficial N° 41.015 del 24-10-2016**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
RESOLUCIÓN N° 014

206°, 157°, 17°

Fecha: 24-10-2016

### RESOLUCIÓN

El Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, designado como Ministro, mediante Decreto N° 2.406, de fecha 02 de Agosto de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.957 de la misma fecha, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 78 numerales 1, 2, 13, 19 y 27 del Decreto N° 1.424 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública de fecha 17 de noviembre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147, Extraordinario de la misma fecha; en concordancia con lo establecido en el artículo 58, 31 y 32 del Decreto N° 2.378, sobre Organización General de la Administración Pública Nacional, de fecha 12 de julio de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.238 Extraordinaria de fecha 13 de julio de 2016 y de conformidad con lo previsto en los

artículos 9, 14, 16, 56 y 57 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,

### **CONSIDERANDO**

Que es deber del Estado garantizar la seguridad ciudadana, la paz, el orden interno, el disfrute de las garantías y el libre ejercicio de los derechos consagrados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, fundamentado en el principio de corresponsabilidad entre sus instituciones y la sociedad civil,

### **CONSIDERANDO**

Que corresponde al Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas la rectoría en materia de instalaciones y servicios afines del transporte aéreo,

### **CONSIDERANDO**

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad operacional, interés público o seguridad y defensa, restringir, suspender o prohibir, temporal o permanentemente, en todo o en parte del territorio nacional la navegación aérea, así como el uso del espacio aéreo, de toda aeronave y aquellos objetos que sin ser aeronaves, se desplazan o sostienen en el aire.

### **RESUELVE**

**Artículo 1º.** Se prohíben las operaciones de aterrizaje y despegue Nacionales e Internacionales en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de Aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, así como de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", desde el día 24 de octubre de 2016 hasta el día 31 de octubre de 2016, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2º.** Se prohíben las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados de la República Bolivariana de Venezuela a las aeronaves de Aviación General y Privada, así como a todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido

comúnmente como "DRON" o "DRONE", en las fechas establecidas en artículo 1° de la presente resolución.

**Artículo 3°.** El Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) coordinará con los Cuerpos de Seguridad del Estado, en los casos en que sea necesario ejecutar medidas para suspender el vuelo de las aeronaves de Aviación General, Privada y de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), en las fechas indicadas en el artículo 1° de la presente resolución.

**Artículo 4°.** Los aspectos no previstos expresamente en esta Resolución, serán resueltos por el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

**Artículo 5°.** La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese

Por el Ejecutivo Nacional

**RICARDO MOLINA PEÑALOZA**

**Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas**

Decreto N° 2.406 del 2 de agosto de 2016

G.O.R.B.V. N° 40.957 del 2 de agosto de 2016.



- ❖ **Resolución N° 15, mediante la cual se prohíben las operaciones de aterrizaje y despegue nacionales e internacionales en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de aviación general y privada, así como de todo el sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONES, desde el 01-11-2016 hasta el 07-11-2016, ambas fechas inclusive. Gaceta Oficial N° 41.021 del 01-11-2016**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
RESOLUCIÓN N° 015**

**206°, 157°, 17°**

**Fecha: 01 de Noviembre de 2016**

**RESOLUCIÓN**

El Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, designado como Ministro, mediante Decreto N° 2.406, de fecha 02 de Agosto de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.957 de la misma fecha, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 78 numerales 1, 2, 13, 19 y 27 del Decreto N° 1.424 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública de fecha 17 de noviembre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147, Extraordinario de la misma fecha; en concordancia con lo establecido en el artículo 58 del Decreto N° 2.378, sobre Organización General de la Administración Pública Nacional, de fecha 12 de julio de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.238 Extraordinaria de fecha 13 de julio de 2016 y de conformidad con lo previsto en los artículos 9, 14, 16, 56 y 57 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.

**CONSIDERANDO**

Que es deber del Estado garantizar la seguridad ciudadana, la paz, el orden interno, el disfrute de las garantías y el libre ejercicio de los derechos consagrados en la Constitución de la República Bolivariana

de Venezuela, fundamentado en el principio de corresponsabilidad entre sus instituciones y la sociedad civil.

### **CONSIDERANDO**

Que le corresponde al Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas la rectoría en materia de instalaciones y servicios afines del transporte aéreo.

### **CONSIDERANDO**

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad operacional, interés público o seguridad y defensa, restringir, suspender o prohibir, temporal o permanentemente, en todo o en parte del territorio nacional la navegación aérea, así como el uso del espacio aéreo, de toda aeronave y aquellos objetos que sin ser aeronaves, se desplazan o sostienen en el aire.

### **RESUELVE**

**Artículo 1º.** Se prohíben las operaciones de aterrizaje y despegue Nacionales e Internacionales en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de Aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil, así como de todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", desde el día 01 de Noviembre de 2016 hasta el día 07 de Noviembre de 2016, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2º.** Se prohíben las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados de la República Bolivariana de Venezuela a las aeronaves de Aviación General y Privada, así como a todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", en las fechas establecidas en artículo 1º de la presente resolución.

**Artículo 3º.** El Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) coordinará con los Cuerpos de Seguridad del Estado, en los casos en que sea necesario ejecutar medidas para suspender el vuelo de las aeronaves de Aviación General, Privada y de los Sistemas de

Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), en las fechas indicadas en el artículo 1º de la presente resolución.

**Artículo 4º.** Los aspectos no previstos expresamente en esta Resolución, serán resueltos por el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

**Artículo 5º.** La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese

Por el Ejecutivo Nacional

**RICARDO MOLINA PEÑALOZA**

**Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas**

Decreto N° 2.406 del 2 de agosto de 2016  
G.O.R.B.V. N° 40.957 del 2 de agosto de 2016.

❖ **Resolución N° 18, mediante la cual se dicta el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en la Actividad Aeronáutica desarrollada en todo el territorio de la República Bolivariana de Venezuela.** *Gaceta Oficial N° 41.044 del 02-12-2016*

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
DESPACHO DEL MINISTRO**

**RESOLUCIÓN N°018**

**CARACAS, 31-10-2016**

**Años 206°, 157° y 17°**

En ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 65, 78 numerales 13, 19 y 27; y 120 numerales 1 y 2 del Decreto N° 1.424 de fecha 17 de noviembre de 2014, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147 Extraordinario de la misma fecha, en concordancia con lo establecido en el artículo 58 y 64 del Decreto N° 2.378 sobre Organización General de la Administración Pública Nacional, de fecha 12 de julio de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.238 Extraordinaria de fecha 13 de julio de 2016, el artículo 72 de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, y de conformidad con lo previsto en el artículo 14 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009,

**POR CUANTO**

El Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, es el Órgano encargado de dictar, formular, supervisar y evaluar las políticas relacionadas con la actividad aeronáutica desarrollada en todo el territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

**POR CUANTO**

El Estado venezolano es signatario del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual recomienda el establecimiento un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), en el cual se establezca las políticas y lineamientos que deben cumplir las personas involucradas en la actividad aeronáutica para el desarrollo seguro, ordenado y eficiente de ésta.

## POR CUANTO

Es necesaria la implementación de un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), acordes a la realidad y características propias, en el cual se establezcan las medidas de coordinación, gestión y políticas que deben regir al sector aeronáutico nacional, con el fin de lograr una normativa ordenada y coherente con los planteamientos dictados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en consonancia con el Principio de uniformidad reconocido en el artículo 5 de la Ley de Aeronáutica Civil.

## RESUELVE:

**DICTAR EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) EN LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA DESARROLLADA EN TODO EL TERRITORIO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.**

## CAPÍTULO I GENERALIDADES

### Objetivo

**Artículo 1.** El presente programa establece los objetivos, el marco de trabajo y el enfoque en la implementación y supervisión permanente de políticas en materia de Seguridad Operacional del estado en la actividad aeronáutica desarrollada en todo el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y las normas y métodos recomendados emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

### Definiciones

**Artículo 2.** A los fines de este programa se definen los siguientes términos:

**Accidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
  - 1) Hallarse en la aeronave.

- 2) Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave.
- 3) Por exposición directa al chorro de un reactor.

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma, haya sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación, o:

- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
  - 1) Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y
  - 2) Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado.

Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo), o la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como lesión mortal.

Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

**Aeronave:** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Autoridad Aeronáutica:** Entiéndase como el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

**Avión:** (aeroplano). Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

**Bases de datos sobre seguridad operacional:** aquellos grupos de datos o información que pueden usarse para respaldar los análisis de datos sobre seguridad operacional, incluidos:

- a) Bases de datos de la investigación de accidentes e incidentes;
- b) Bases de datos de la notificación voluntaria;

- c) Bases de datos de la notificación de la aeronavegabilidad continua;
- d) Bases de datos del control de desempeño operacional;
- e) Datos de la evaluación de riesgos de seguridad operacional;
- f) Datos de los informes/hallazgos de la auditoría;
- g) Datos de los estudios/revisiones de seguridad operacional;
- h) Datos de seguridad operacional de otros Estados, organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) u organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).

**Datos sobre seguridad operacional:** Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.

Dichos datos sobre seguridad operacional se recopilan a través de actividades preventivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo, entre otros, lo siguiente:

- a) Investigaciones de accidentes o incidentes;
- b) Notificaciones de seguridad operacional;
- c) Notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- d) Supervisión de la eficiencia operacional;
- e) Inspecciones, auditorías, constataciones;
- f) Estudios y exámenes de seguridad operacional.

**Estado de diseño:** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

**Estado de fabricación:** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave.

**Estado del explotador:** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**Helicóptero:** Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsado por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

**Incidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional:** Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el desempeño en materia de seguridad operacional.

**Información sobre seguridad operacional:** Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para fines de gestión de la seguridad operacional.

**Lesión grave:** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que presente alguna de las siguientes consecuencias:

- a) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión.
- b) Ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies).
- c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones.
- d) Ocasione daños a cualquier órgano interno.
- e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo.
- f) Sean imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales a fin de que sean de utilidad para fines de gestión de la seguridad operacional.

**Mejores prácticas de la industria:** Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Internacional (OACI), otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.

**Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional:** La meta proyectada o prevista del Estado venezolano o proveedor de servicios que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional.

**Peligro:** Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

**Personal de operaciones:** Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronave; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.

**Rendimiento en materia de seguridad operacional:** Logro del Estado venezolano o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de desempeño en materia de seguridad operacional.



**Riesgo de seguridad operacional:** Es la probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

**Seguridad operacional:** Es el estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

**Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS):** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.

**Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS):** Se refiere a los sistemas de procedimiento y notificación, las bases de datos sobre seguridad operacional, los esquemas para intercambio de información y la información registrada, que comprende, entre otros:

- a) Datos e información relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes;
- b) Datos e información relativos a las investigaciones de seguridad operacional efectuadas por las autoridades estatales o los proveedores de servicios de aviación.
- c) Sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional.
- d) Sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional.
- e) Sistemas de auto notificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos, en explotadores aéreos con aviones grandes, así como sistemas manuales de captura de datos.

Los Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS) pueden incluir información aportada por fuentes estatales, de la industria y públicas y pueden basarse en métodos reactivos y preventivos de recopilación de datos e información sobre seguridad operacional.

**Supervisión de la seguridad operacional:** Función desempeñada por el Estado venezolano para garantizar que las personas y las organizaciones que llevan a cabo una actividad aeronáutica cumplan las leyes y normativas relacionadas con la seguridad operacional.

**Vigilancia:** Actividades estatales mediante las cuales el Estado venezolano verifica de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

### **Alcance del programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)**

**Artículo 3.** El Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) está destinado a la gestión de la seguridad operacional en la República Bolivariana de Venezuela, con la finalidad de alcanzar un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aeronáutica civil.

La Autoridad Aeronáutica desarrollará un manual descriptivo en el cual detalle los siguientes componentes en materia de Seguridad Operacional:

- a) Objetivos y recursos estatales de seguridad operacional:
  - 1) Legislación aeronáutica básica en materia de Seguridad operacional, Reglamentos o regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV) en esta materia.
  - 2) Sistema y funciones estatales en materia de Seguridad Operacional.
  - 3) Personal técnico calificado en materia de Seguridad Operacional.
  - 4) Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional.
- b) Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional:
  - 1) Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones en materia de Seguridad Operacional.
  - 2) Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional.
  - 3) Investigación de accidentes e incidentes.
  - 4) Identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional.
  - 5) Gestión de riesgos de seguridad operacional.
- c) Aseguramiento estatal de la seguridad operacional:
  - 1) Obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional.
  - 2) Rendimiento estatal en materia de seguridad operacional.
- d) Promoción estatal de la seguridad operacional:
  - 1) Comunicación y divulgación interna de la información sobre seguridad operacional.
  - 2) Comunicación y divulgación externa de la información sobre seguridad operacional.

### **Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)**

**Artículo 4.** La implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) se hará en los términos que establezca la Autoridad Aeronáutica, desarrollando mecanismos de coordinación entre los

diferentes entes u órganos de la administración pública con responsabilidades en aeronáutica civil.

### **Sistema de Supervisión Estatal de la Seguridad Operacional.**

**Artículo 5.** La Autoridad Aeronáutica en cumplimiento de sus responsabilidades respecto a la Gestión de la Seguridad Operacional, evaluará y supervisará continuamente el cumplimiento de los siguientes elementos:

- a) Legislación aeronáutica básica:** estudiar de manera constante que la Ley de Aeronáutica Civil se encuentre acorde con la dimensión y complejidad de la actividad aeronáutica nacional, con el fin de establecer una armonización normativa internacional y cumplir con los requisitos que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que permitan la supervisión y gestión de la seguridad operacional de la aviación civil en cooperación con los diferentes entes u órganos de la administración pública con responsabilidades en aeronáutica civil.
- b) Regulaciones Técnicas:**
  - 1) Garantizar que la normativa técnica cubra las disposiciones derivadas de la Ley de Aeronáutica Civil, en lo que respecta a procedimientos operacionales, productos, servicios, equipo e infraestructura normalizados, de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
  - 2) Garantizar que sean examinadas periódicamente la normativa técnica, los textos de orientación y las políticas de implantación para cerciorarse que sigan siendo pertinentes y apropiados.
- c) Sistema y funciones estatales:**
  - 1) Velar por que los diferentes entes u órganos de la administración pública con responsabilidades en aeronáutica civil, prevean el apoyo de personal suficiente y cualificado, además de recursos financieros adecuados para la gestión de la seguridad operacional.
  - 2) Establecer las funciones y los objetivos de seguridad operacional para los diferentes entes u órganos de la administración pública con responsabilidades en aeronáutica civil, a fin de que sean cumplidas.
  - 3) Orientar al personal que desempeña funciones de supervisión de la seguridad operacional, sobre aspectos éticos y conducta personal con el fin de evitar conflictos de intereses en el desempeño de sus obligaciones oficiales.

**d) Personal técnico calificado:**

- 1) Fijar los requisitos mínimos en relación con las calificaciones del personal técnico que desempeña las funciones relacionadas con la seguridad operacional.
- 2) Establecer las medidas necesarias para ofrecer instrucción inicial y continua al personal técnico que desempeña las funciones relacionadas con la seguridad operacional, garantizando que la misma resulte apropiada para mantener y mejorar la competencia de dicho personal al nivel deseado.
- 3) Implantar un sistema para mantener registros de instrucción para el personal técnico.

**e) Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional:**

- 1) Se asegurará que los diferentes entes u órganos de la administración pública con responsabilidades en aeronáutica civil, así como personas u organizaciones competentes, proporcionen instalaciones apropiadas, textos de orientación y procedimientos de carácter técnico actualizados y completos, información crítica sobre seguridad operacional, instrumentos, equipos y medios de transporte, según sea aplicable, al personal técnico para que puedan desempeñar sus funciones de supervisión de la seguridad operacional con eficacia, de acuerdo con los procedimientos establecidos y de manera normalizada.
- 2) Proporcionará a la comunidad aeronáutica las orientaciones técnicas sobre la aplicación de la normativa técnica vigente.

**f) Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones:**

Implementará controles previos documentados, en los cuales se revisarán los procedimientos llevados a cabo para el otorgamiento de una licencia, un certificado, una autorización y/o una aprobación, con el fin de garantizar que las personas y organizaciones que realizan una actividad aeronáutica cumplan con los requisitos establecidos.

**g) Obligaciones de vigilancia:**

- 1) Implementar procesos preventivos de vigilancia documentados, definiendo y planificando inspecciones, auditorías y actividades de observación continua, con el fin de que los titulares de una licencia, certificado, autorización y/o aprobación en el ámbito de la aviación, sigan cumpliendo los requisitos establecidos. Esto abarca la vigilancia del personal que designe la Autoridad

Aeronáutica para que, en su nombre, desempeñe las funciones de supervisión de la seguridad operacional.

- 2) Se asegurará que se establezcan procedimientos para priorizar las inspecciones, auditorías y encuestas relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieran mayor atención en el sector aeronáutico.

**h) Solución de problemas de seguridad operacional:**

- 1) Aplicar procedimientos documentados para adoptar las medidas correctivas apropiadas que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.
- 2) Implementar un sistema que permita observar y registrar el progreso, así como las medidas adoptadas por las personas u organizaciones que realizan una actividad aeronáutica ante los problemas de seguridad operacional detectados, con el fin de que se solucionen de manera oportuna.

## **CAPITULO II**

### **COMPONENTES DEL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP)**

#### **Desarrollo de Objetivos Técnicos**

**Artículo 6.** La Autoridad Aeronáutica desarrollará las estrategias técnicas en materia de seguridad operacional, que deben cumplir todos los sujetos que participan en la actividad aeronáutica nacional.

#### **Prioridad de la seguridad Operacional y su culturización**

**Artículo 7.** La seguridad operacional es materia prioritaria para el Estado venezolano, por lo tanto los órganos, entes y comunidad aeronáutica nacional deben promocionar una cultura positiva con respecto a la Seguridad Operacional y comprometerse en todo lo concerniente a la óptima gestión de la misma.

#### **Objetivos de la seguridad operacional**

**Artículo 8.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes aéreos procuraran que se cumplan los siguientes objetivos en materia de Seguridad Operacional:

- a) Garantizar el rendimiento de la Seguridad Operacional en la República Bolivariana de Venezuela a niveles aceptables.
- b) Disminuir la tasa de accidentes e incidentes aéreos ocurridos en La República Bolivariana de Venezuela.
- c) Fortalecer la capacidad de vigilancia de la Seguridad Operacional.

- d) Velar por el incremento en los niveles de cumplimiento y formación con respecto a la Seguridad Operacional de los proveedores de servicios aeronáuticos.

### **Supervisión, revisión y fiscalización de la seguridad operacional**

**Artículo 9.** La Autoridad Aeronáutica revisará, supervisará y fiscalizará de manera periódica el desempeño en materia de seguridad operacional.

### **Organización, mantenimiento Y recursos del Programa Estatal**

**Artículo 10.** La Autoridad Aeronáutica desarrollará las directrices que permitan planificar, organizar, desarrollar, mantener, controlar y mejorar continuamente el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), procurando los recursos económicos, humanos y materiales necesarios para la implementación del mismo.

### **Control de gestión de la seguridad operacional**

**Artículo 11.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de Investigación de Accidentes e Incidentes desarrollaran de manera conjunta procedimientos, instrucciones, controles de gestión, documentación y requeridos para la Gestión de la Seguridad Operacional.

### **Política de cumplimiento de los proveedores de servicios aeronáuticos**

**Artículo 12.** La Autoridad Aeronáutica establecerá las condiciones bajo las cuales los proveedores de servicios aeronáuticos tienen permitido abordar y resolver eventos que impliquen ciertas desviaciones de seguridad operacional, de forma interna, dentro del contexto del sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) del proveedor de servicios.

### **Creación del Comité Nacional de Seguridad Operacional**

**Artículo 13.** Se crea el Comité Nacional de Seguridad Operacional, el cual estará encargado de coordinar las actividades a nivel nacional a fin de asegurar la aplicación de las medidas respecto al Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) para responder a las políticas del Estado y atender los problemas emergentes en materia de seguridad operacional con base en la Ley de Aeronáutica Civil y las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Internacional (OACI).

### **Conformación del Comité**

**Artículo 14.** El Comité Nacional de Seguridad Operacional, será presidido por la Autoridad Aeronáutica y estará integrado por uno o

más representantes de alto nivel asociado a cada una de las siguientes funciones relacionadas con la Gestión de la Seguridad Operacional:

- a) El órgano con funciones en materia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.
- b) El órgano con funciones de asesoría jurídica de la Autoridad Aeronáutica.
- c) El órgano encargado de la prestación de los Servicios a la Navegación Aérea.
- d) El órgano de la Autoridad Aeronáutica con funciones en administrar los procesos de certificación técnica y vigilancia de la Seguridad Operacional de las personas y organizaciones.

Cualquier otro ente, órgano, empresa, persona u organización que el Comité Nacional de Seguridad Operacional considere incorporar, en virtud de cualquier situación que demande la participación especial de este.

### **Grupos de Trabajo Técnico**

**Artículo 15.** A los fines de llevar a cabo la labor del Comité Nacional de Seguridad Operacional, los miembros podrán designar por escrito a una o más personas con cargo de confianza de sus respectivas unidades administrativas, para que los representen en las reuniones que se realicen o para el estudio de algún problema específico.

Los representantes de los miembros del Comité Nacional de Seguridad Operacional deberán contar con la facultad necesaria para pronunciarse en nombre de sus respectivas dependencias y para iniciar las medidas necesarias en apoyo de la labor del Comité.

### **Nombramiento de funcionario para convocatoria de reuniones**

**Artículo 16.** El Presidente del Comité podrá designar uno o más funcionarios con facultades suficientes para convocar y presidir las reuniones de personal técnico establecido en el artículo anterior.

### **Deberes y atribuciones del Ejecutivo Responsable y el Comité**

**Artículo 17.** El presidente de Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) es el Ejecutivo Responsable del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) en la República Bolivariana de Venezuela quien tendrá, las siguientes funciones:

- a) Responsabilidad en la implantación y mantenimiento del Programa Estatal de Seguridad operacional (SSP).
- b) Administrar el recurso humano y aspectos financieros del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) como ente depositario del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).
- c) Gestionar la emisión, renovación, revocatoria o suspensión de los certificados y sus habilitaciones de los proveedores de servicios.

- d) Resolver todos los asuntos de seguridad operacional de la aeronáutica civil en la República Bolivariana de Venezuela, que no estén atribuidos de forma expresa a otra autoridad.

### **Deberes y atribuciones del Comité Nacional**

**Artículo 18.** El Comité Nacional de Seguridad Operacional, tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

- a) Coordinar la efectiva aplicación de las disposiciones contempladas en este Programa, atinente a las responsabilidades respecto a la seguridad operacional para el desarrollo, implementación, mantenimiento y mejora continua del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).
- b) Formular recomendaciones y proponer acciones con carácter vinculante tendientes a regular o mejorar las actividades regulatorias, de certificación, vigilancia e investigación respecto a la seguridad operacional.
- c) Intercambiar información en materia de seguridad operacional, que pudiese ser de interés para fortalecer la toma de medidas preventivas y correctivas ante peligros identificados o eventos suscitados en el sector aeronáutico y así abordar las áreas de mayor preocupación o necesidad de la seguridad operacional.
- d) Asegurar que los integrantes del Comité, programen y coordinen los recursos necesarios a fin de dar respuesta oportuna a sus responsabilidades y competencias en materia de seguridad operacional.
- e) Examinar las recomendaciones formuladas por los grupos de trabajo en materia de seguridad operacional y de aquellas presentadas por organismos regionales e internacionales.
- f) Impulsar la cultura de seguridad operacional mediante mecanismos de difusión y educación a la industria de la aviación en los conceptos y principios de Gestión de la Seguridad Operacional.

### **Convocatoria del Comité Nacional de Seguridad Operacional**

**Artículo 19.** El Comité Nacional de Seguridad Operacional celebrará reuniones ordinarias cada tres meses o de forma extraordinaria cuando lo amerite la situación, previa convocatoria del Presidente del Comité y en cumplimiento de la normativa interna que se dicte a tal efecto. El régimen de convocatoria, quorum y de sesión será establecido en un reglamento interno que a tal efecto dicte el Comité Nacional.

### **Decisiones del Comité Nacional de Seguridad Operacional**

**Artículo 20.** Las decisiones se tomarán por el consenso de los asistentes a la convocatoria, y las decisiones que adopte el comité Nacional de



Seguridad Operacional, al igual que las instrucciones que tenga a bien impartir, serán divulgadas por la Autoridad Aeronáutica y serán de obligatorio cumplimiento dentro del territorio nacional.

### **Gestión de riesgos de la Seguridad operacional del Estado**

**Artículo 21.** La Autoridad Aeronáutica desarrollará y promulgará la normativa técnica que indique los requisitos de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) que requieren los proveedores de servicios aeronáuticos para implementar sus capacidades de gestión de seguridad operacional, permitiendo una identificación eficaz de las deficiencias de seguridad operacional sistemáticas y la resolución de preocupaciones de seguridad operacional.

La Autoridad Aeronáutica ejercerá las funciones de vigilancia de seguridad operacional y administrará el intercambio de información y datos de seguridad operacional adecuados con los proveedores de servicio aeronáutico, así como la distribución de dicha información.

La Autoridad Aeronáutica acordará con cada proveedor de servicio aeronáutico sobre el rendimiento en materia de seguridad operacional de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). El desempeño en materia de seguridad operacional acordado del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) del proveedor de servicio aeronáutico se revisará periódicamente para garantizar que siga siendo pertinente y adecuado para el proveedor de servicios.

### **Aseguramiento de la Seguridad Operacional estatal**

**Artículo 22.** La Autoridad Aeronáutica establecerá controles para el establecimiento y la implementación adecuada de su sistema de vigilancia de la seguridad operacional. La aprobación, autorización, certificación o designación inicial de un proveedor de servicios aeronáuticos por parte de la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con la normativa técnica aplicable, incluirá la aceptación del Plan de Implementación del de Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de la organización.

Las obligaciones de vigilancia de la Autoridad Aeronáutica se aplicarán mediante planes de vigilancia de la seguridad operacional anuales dirigidos a que los proveedores de servicios aeronáuticos cumplan con la normativa técnica aplicable y sus actividades se lleven a cabo de forma segura.

Las obligaciones de vigilancia de la Autoridad Aeronáutica también incluirán la aceptación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) implementado por cada uno de sus proveedores de servicios existentes, así como también, la evaluación periódica del desempeño del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

### **Evaluación del programa**

**Artículo 23.** La Autoridad Aeronáutica evaluará la eficacia del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) para mantener y mejorar continuamente su nivel de rendimiento en materia de seguridad operacional. La Autoridad Aeronáutica elaborará y mantendrá un proceso para evaluar la eficacia de las medidas emprendidas para manejar los riesgos de seguridad operacional y resolver los problemas de seguridad operacional.

### **Inspección y Auditorías del Programa**

**Artículo 24.** La Autoridad Aeronáutica, establecerá los procedimientos para priorizar las inspecciones y las auditorías en sus planes de vigilancia hacia aquellas áreas de mayor preocupación o necesidad, con base en la identificación y análisis de datos sobre peligros, sus consecuencias en las operaciones y los riesgos de seguridad operacional evaluados.

## **CAPITULO III**

### **PROMOCIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

#### **Comunicación y divulgación interna de la información sobre seguridad operacional**

**Artículo 25.** La Autoridad Aeronáutica promoverá el conocimiento con respecto a la seguridad operacional y el suministro e intercambio de información sobre la misma con otros Estados signatarios del Convenio de Aviación Civil Internacional, para el desarrollo de una cultura positiva de seguridad operacional en los órganos y entes del Estado con competencia en materia aeronáutica.

#### **Comunicación y divulgación externa de la información sobre seguridad operacional**

**Artículo 26.** La Autoridad Aeronáutica promoverá el conocimiento con respecto a la seguridad operacional y el suministro e intercambio de información sobre las deficiencias reales y posibles en materia de seguridad operacional con la comunidad aeronáutica, con el fin de fomentar el mantenimiento y mejoramiento de la misma y respaldar el desarrollo de una cultura positiva de seguridad operacional.

## **CAPÍTULO IV RECOPIACIÓN, ANÁLISIS E INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL**

### **Identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional**

**Artículo 27.** La Autoridad Aeronáutica establecerá y mantendrá un proceso para identificar peligros y garantizar la evaluación de los riesgos de seguridad operacional a partir de los datos recopilados sobre esta materia.

### **Recopilación y análisis de datos sobre seguridad operacional**

**Artículo 28.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes establecerán un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) para captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional.

### **Sistemas de notificación**

**Artículo 29.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes, establecerán:

- a) Un sistema de notificación obligatoria de accidentes, incidentes y sucesos aeronáuticos a fin de facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad operacional.
- b) Un sistema de notificación voluntaria de incidentes y sucesos aeronáuticos para facilitar la recopilación de información que no capte el sistema de notificación obligatoria de incidentes y sucesos aeronáuticos.

La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes tendrán acceso a la información disponible en los sistemas de notificación de incidentes obligatorios, voluntarios y de sucesos aeronáuticos en el ejercicio de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.

### **Otros Sistemas de Notificación**

**Artículo 30.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de Investigación de Accidentes e Incidentes podrán establecer otros Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional para recopilar información sobre seguridad operacional que posiblemente no se registre en los sistemas de notificación supra mencionados.

Los sistemas de bases de datos que utilizaran la Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de

accidentes e incidentes tendrán una taxonomía estandarizada para facilitar la compartición y el intercambio de datos información sobre seguridad operacional entre las mismas.

### **Análisis de Datos Suministrados**

**Artículo 31.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes establecerán y mantendrán un proceso para analizar los datos e información sobre seguridad operacional obtenida del sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) y bases de datos sobre seguridad operacional disponibles. El proceso puede incluir métodos de predicción estadísticos para el análisis de datos sobre seguridad operacional.

Una vez analizados los datos e información sobre seguridad operacional obtenida de los Sistemas de Recopilación y Procedimiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS) e identificadas las medidas preventivas necesarias con respecto a las deficiencias de seguridad operacional reales o potenciales, la Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de Investigación de Accidentes e Incidentes, aplicaran esas medidas y establecerá un proceso para supervisar la aplicación y la eficacia de las respuestas.

### **Proceso de Evaluación de Medidas**

**Artículo 32.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes elaboraran y mantendrán un proceso para evaluar la eficacia de las medidas emprendidas para manejar los riesgos y resolver los problemas de seguridad operacional.

### **No utilización de información de Seguridad Operacional para fines sancionatorios**

**Artículo 33.** La información obtenida de los Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS) establecidos en el marco de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) implementado y aprobado, no será utilizada como base para la adopción de medidas sancionatorias en contra de las personas u organizaciones que lo reporten.

### **Fines de utilización de información sobre Seguridad Operacional**

**Artículo 34.** La información sobre seguridad operacional no se utilizará para fines distintos de aquellos que se relacionan con la seguridad operacional y se protegerá la confidencialidad de las fuentes de la información.

### **Protección de información sobre Seguridad Operacional**

**Artículo 35.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de Investigación de Accidentes e Incidentes brindarán protección a los datos sobre seguridad operacional recopilados por medio de los sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional y a la información sobre seguridad operacional derivada de dichos sistemas.

### **Promoción de notificaciones de Seguridad Operacional**

**Artículo 36.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes tomarán las medidas necesarias, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional para alentar las notificaciones de seguridad operacional.

### **Suministro e Intercambio de información Sobre seguridad operacional**

**Artículo 37.** Si al analizar la información contenida en su sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS), La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de Investigación de Accidentes e Incidentes identifican asuntos relacionados con la seguridad operacional considerados de interés para otros Estados, estos podrán facilitarles dicha información. Antes de compartir esa información, la Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de Investigación de Accidentes e Incidentes acordarán el nivel de protección y las condiciones bajo las cuales se compartirá la información sobre seguridad operacional.

### **Promoción de mecanismos para compartir información de Seguridad Operacional**

**Artículo 38.** La Autoridad Aeronáutica y el órgano con competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes promoverán el establecimiento de mecanismos para compartir o intercambiar información sobre seguridad operacional entre los usuarios del sistema aeronáutico y facilitarán la compartición y el intercambio de información sobre seguridad operacional.

**Artículo 39.** La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y publíquese

**RICARDO ANTONIO MOLINA PEÑALOZA**

**Ministro del poder popular para transporte y obras públicas**

Decreto 2.406 de fecha 02/08/2016

Publicado en la Gaceta Oficial N° 40.957 de la República Bolivariana de Venezuela

- ❖ **Resolución N° 30, mediante la cual se prohíbe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de aviación general y privada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley de Aeronáutica Civil; y se prohíben las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados a las aeronaves de aviación general y privada, así como a todo el sistema de aeronaves pilotadas a distancias (RPAS), conocido comúnmente como DRON o DRONE, a partir del día 11-12-2016 hasta el 14-12-2016, ambas fechas inclusive. Gaceta Oficial N° 41.050 del 12-12-2016**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
DESPACHO DEL MINISTRO – CONSULTORÍA JURÍDICA  
NÚMERO 030 CARACAS  
AÑOS 206°, 157°, 17°**

**RESOLUCIÓN**

El Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, designado mediante Decreto N° 2.406, de fecha 02 de agosto de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.957 de la misma fecha, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 78, numerales 1, 2, 13, 19 y 27 del Decreto N° 1.424, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública de fecha 17 de noviembre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147, Extraordinario de la misma fecha, en concordancia con lo establecido en el artículo 58 del Decreto N° 2.378 sobre la Organización General de la Administración Pública Nacional, de fecha 12 de julio de 2016, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.238 Extraordinaria de fecha 13 de julio de 2016 y de conformidad con lo previsto en los artículos 9, 14, 16, 56 y 57 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.

**CONSIDERANDO**

Que es deber del Estado garantizar la seguridad ciudadana, la paz, el orden interno, el disfrute de las garantías y el libre ejercicio de los derechos consagrados en la Constitución de la República Bolivariana

de Venezuela, fundamentado en el principio de corresponsabilidad entre sus instituciones y la sociedad civil.

### **CONSIDERANDO**

Que corresponde al Ejecutivo Nacional, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, ente adscrito al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por razones de seguridad operacional, interés público o seguridad y defensa, restringir, suspender o prohibir, temporal o permanentemente, en todo o en parte del territorio nacional la navegación aérea, así como el uso del espacio aéreo, de toda aeronave y aquellos objetos que sin ser aeronaves, se desplazan o sostienen en el aire.

### **CONSIDERANDO**

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, regular, fiscalizar, controlar, coordinar y certificar todas las actividades de la aeronáutica civil donde ejerza su jurisdicción la República.

### **RESUELVE**

**Artículo 1°.** Se prohíbe la operación y circulación aérea en el territorio nacional y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de las aeronaves clasificadas como de aviación General y Privada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 78 y 79 de la Ley Aeronáutica Civil, así como todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE" a partir del día 11 de Diciembre de 2016, hasta el 14 de Diciembre de 2016, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2°.** Se prohíben las operaciones en los helipuertos, aeropuertos y aeródromos controlados y no controlados de la República Bolivariana de Venezuela a las aeronaves de Aviación General y Privada, así como a todo Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), conocido comúnmente como "DRON" o "DRONE", en las fechas establecidas en el artículo 1° de la presente resolución.

**Artículo 3°.** El Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), coordinará con los Cuerpos de Seguridad del Estado, en los casos en que sea necesario ejecutar medidas para suspender el vuelo



de las aeronaves de Aviación General y Privada, así como de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), que se encuentren operando en el espacio aéreo del territorio nacional y demás espacios geográficos en las fechas indicadas en el artículo 1° de la presente resolución.

**Artículo 4°.** Los aspectos no previstos expresamente en esta Resolución, serán resueltos por el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, por conducto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

**Artículo 5°.** La presente Resolución entrará en vigencia a partir del 11 de diciembre de 2016.

Comuníquese y Publíquese

**RICARDO MOLINA PEÑALOZA**

**Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas**

Decreto N° 2.406 del 2 de agosto de 2016

G.O.R.B.V. N° 40.957 del 2 de agosto de 2016.

## **RESOLUCIONES CONJUNTAS DE LOS MINISTERIOS DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES INTERIORES, JUSTICIA Y PAZ Y PARA LA DEFENSA**

---

- ❖ **Resolución conjunta, mediante la cual se ordena al Comando Estratégico Operacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (CEOFANB), que gire instrucciones pertinentes a los Comandantes de las Regiones Estratégicas de Defensa Integral, para restringir el desplazamiento fronterizo de personas, tanto por vía terrestre, aérea y marítima, así como el paso de vehículos, durante un lapso de setenta y dos (72) horas contados a partir de la publicación de esta Resolución Conjunta, con el objeto de resguardar la inviolabilidad de las fronteras y prevenir actividades de personas que pudiesen representar amenazas a la seguridad de la República Bolivariana de Venezuela, de conformidad con los parámetros de actuación de los órganos de seguridad del Estado. *Gaceta Oficial N° 41.050 del 12-12-2016***

### **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES INTERIORES, JUSTICIA Y  
PAZ N° 186**

**DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA N° 017112  
206°, 157° y 17°**

**Fecha: 12DIC16**

### **RESOLUCIÓN CONJUNTA**

El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz y el Ministro del Poder Popular para la Defensa, actuando de conformidad con lo dispuesto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en sus artículos 15, 156 numerales 2, 7, 30 y 33, y artículos 327 y 328; en ejercicio de las competencias que les confiere lo dispuesto en el artículo 78 numerales 1, 2, 19 y 27 del Decreto N° 1.424 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública, de fecha 17 de noviembre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147 Extraordinario, de la misma fecha; en concordancia con lo establecido en los artículos 31 y 32 del Decreto N° 2.378 sobre Organización General de la Administración Pública Nacional, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.238 Extraordinario, de

fecha 13 de julio de 2016; en los artículos 24 y 25 del Decreto N° 1.439 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.156 Extraordinario, de fecha 19 de noviembre de 2014; en cumplimiento de lo establecido en los artículos 16, 18, 20, 23 y 49 del Decreto N° 1.473 con Rango, Valor y Fuerza de la Ley Orgánica de Seguridad de la Nación, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.156 Extraordinario de fecha 19 de noviembre de 2014; artículo 6 del Reglamento Especial sobre las Zonas de Seguridad Fronteriza, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.866 de fecha 27 de enero de 2004; en concordancia con lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre.

### **CONSIDERANDO**

Que el Estado Venezolano tiene el deber de garantizar la seguridad ciudadana, la paz y el orden interno, así como el bienestar de las personas, sus derechos y propiedades, sean éstos nacionales o extranjeros, en los distintos ámbitos político-territoriales de la Nación; resultando de suma importancia formular estrategias, para coordinar la actuación de los distintos cuerpos de seguridad y defensa del Estado.

### **CONSIDERANDO**

Que el control del desplazamiento fronterizo, busca resguardar la inviolabilidad del espacio territorial y prevenir la actividad de personas que pudiesen representar amenazas a la economía nacional y la seguridad de la República.

### **CONSIDERANDO**

Que los efectos devastadores generados por la extracción, alteración y uso fraudulento de la moneda nacional para adquirir productos regulados en la República Bolivariana de Venezuela, tiene impacto negativo en el sistema económico nacional.

### **RESUELVEN**

**Artículo 1.** Se ordena al Comando Estratégico Operacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (CEOFANB), que gire instrucciones pertinentes a los Comandantes de las Regiones Estratégicas de Defensa Integral, para restringir el desplazamiento fronterizo de personas, tanto por vía terrestre, aérea y marítima, así como el paso de vehículos, durante un lapso de setenta y dos (72) horas contados a

partir de la publicación de esta Resolución Conjunta, con el objeto de resguardar la inviolabilidad de las fronteras y prevenir actividades de personas que pudiesen representar amenazas a la seguridad de la República Bolivariana de Venezuela, de conformidad con los parámetros de actuación de los órganos de seguridad del Estado.

**Artículo 2.** Se prohíbe la circulación de vehículos de transporte de carga, de transporte de mercancías de cualquier rubro y de pasajeros, durante setenta y dos (72) horas, contados a partir de la publicación de esta Resolución Conjunta en todos los municipios fronterizos.

**Artículo 3.** Se ordena al Comando Estratégico Operacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (CEOFANB), la ejecución de esta Resolución Conjunta, así como el establecimiento de la coordinación necesaria con el Ministerio Público, los órganos de seguridad del Estado y demás autoridades del Poder Público Nacional para el cumplimiento de la misma.

**Artículo 4.** En el marco de lo previsto en esta Resolución los Despachos involucrados colaborarán con el Banco Central de Venezuela en el ejercicio de las políticas de su competencia y en el ejercicio de sus funciones en coordinación con la política económica general, para alcanzar los objetivos superiores del Estado y la Nación en las respectivas zonas fronterizas.

**Artículo 5.** Lo no previsto expresamente en esta Resolución será resuelto conjuntamente por los Ministros del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz y para la Defensa.

**Artículo 6.** Esta Resolución Conjunta, entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese

Por el Ejecutivo Nacional

NÉSTOR LUIS REVEROL TORRES  
MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES INTERIORES, JUSTICIA Y PAZ

VLADIMIR PADRINO LÓPEZ  
MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA

- ❖ **Resolución conjunta, mediante la cual se prorroga por el lapso de setenta y dos (72) horas la vigencia de la Resolución Conjunta N° 186/017112, de fecha 12 de diciembre de 2016, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.050 de la misma fecha, mediante la cual se ordena al Comando Estratégico Operacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (CEOFANB), que gire instrucciones pertinentes a los Comandantes de las Regiones Estratégicas de Defensa Integral, para restringir el desplazamiento fronterizo de personas, tanto por vía terrestre, aérea y marítima, así como el paso de vehículos, con el objeto de resguardar la inviolabilidad de las fronteras y prevenir actividades de personas que pudiesen representar amenazas a la seguridad de la República Bolivariana de Venezuela, de conformidad con los parámetros de actuación de los órganos de seguridad del Estado. Gaceta Oficial N° 41.053 del 15-12-2016**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

**DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES INTERIORES, JUSTICIA Y**

**PAZ N° 189**

**DESPACHO DEL MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA N° 017170**

**206°, 157° y 17°**

**Fecha: 15DIC16**

**RESOLUCIÓN CONJUNTA**

El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz y el Ministro del Poder Popular para la Defensa, actuando de conformidad con lo dispuesto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en sus artículos 15, 156 numerales 2, 7, 30 y 33, y artículos 327 y 328; en ejercicio de las competencias que les confiere lo dispuesto en el artículo 78 numerales 1, 2, 19 y 27 del Decreto N° 1.424 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública, de fecha 17 de noviembre de 2014, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147 Extraordinario, de la misma fecha; en concordancia con lo establecido en los artículos 31 y 32 del Decreto N° 2.378 sobre Organización General de la Administración Pública Nacional, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.238 Extraordinario, de fecha 13 de julio de 2016; en los artículos 24 y 25 del Decreto N° 1.439 con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.156 Extraordinario, de fecha 19 de

noviembre de 2014; en cumplimiento de lo establecido en los artículos 16, 18, 20, 23 y 49 del Decreto N° 1.473 con Rango, Valor y Fuerza de la Ley Orgánica de Seguridad de la Nación, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.156 Extraordinario de fecha 19 de noviembre de 2014; artículo 6 del Reglamento Especial sobre las Zonas de Seguridad Fronteriza, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.866 de fecha 27 de enero de 2004; en concordancia con lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre;

### **CONSIDERANDO**

Que el Estado Venezolano tiene el deber de garantizar la seguridad ciudadana, la paz y el orden interno, así como el bienestar de las personas, sus derechos y propiedades, sean éstos nacionales o extranjeros, en los distintos ámbitos político-territoriales de la Nación; resultando de suma importancia formular estrategias, para coordinar la actuación de los distintos cuerpos de seguridad y defensa del Estado,

### **CONSIDERANDO**

Que el control del desplazamiento fronterizo, busca resguardar la inviolabilidad del espacio territorial y prevenir la actividad de personas que pudiesen representar amenazas a la economía nacional y la seguridad de la República,

### **CONSIDERANDO**

Que los efectos devastadores generados por la extracción, alteración y uso fraudulento de la moneda nacional para adquirir productos regulados en la República Bolivariana de Venezuela, tiene impacto negativo en el sistema económico nacional,

### **CONSIDERANDO**

Que en aras de contrarrestar los criminales ataques contra la moneda venezolana y con el propósito de seguir garantizando la mayor efectividad de las medidas excepcionales dictadas por el Ejecutivo Nacional, en defensa de la seguridad ciudadana, la paz y con el fin de mantener el orden interno, ambos Despachos,

### **RESUELVEN**

**Artículo 1.** Se prorroga por el lapso de setenta y dos (72) horas la vigencia de la Resolución Conjunta N° 186/017112 de fecha 12 de diciembre de 2016, publicada en la Gaceta Oficial de la República

Bolivariana de Venezuela N° 41.050 de la misma fecha, mediante la cual se ordena al Comando Estratégico Operacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (CEOFANB), que gire instrucciones pertinentes a los Comandantes de las Regiones Estratégicas de Defensa Integral, para restringir el desplazamiento fronterizo de personas, tanto por vía terrestre, aérea y marítima, así como el paso de vehículos, con el objeto de resguardar la inviolabilidad de las fronteras y prevenir actividades de personas que pudiesen representar amenazas a la seguridad de la República Bolivariana de Venezuela, de conformidad con los parámetros de actuación de los órganos de seguridad del Estado.

**Artículo 2.** Se prohíbe la circulación de vehículos de transporte de carga, de transporte de mercancías de cualquier rubro y de pasajeros, durante setenta y dos (72) horas, contados a partir de la publicación de esta Resolución Conjunta en todos los municipios fronterizos.

**Artículo 3.** Se ordena al Comando Estratégico Operacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (CEOFANB), la ejecución de esta Resolución Conjunta, así como el establecimiento de la coordinación necesaria con el Ministerio Público, los órganos de seguridad del Estado y demás autoridades del Poder Público Nacional para el cumplimiento de la misma.

**Artículo 4.** En el marco de lo previsto en esta Resolución los Despachos involucrados colaborarán con el Banco Central de Venezuela en el ejercicio de las políticas de su competencia y en el ejercicio de sus funciones en coordinación con la política económica general, para alcanzar los objetivos superiores del Estado y la Nación en las respectivas zonas fronterizas.

**Artículo 5.** Lo no previsto expresamente en esta Resolución será resuelto conjuntamente por los Ministros del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz y para la Defensa.

**Artículo 6.** Esta Resolución Conjunta entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese.

Por el Ejecutivo Nacional,

NÉSTOR LUIS REVEROL TORRES  
MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA RELACIONES INTERIORES, JUSTICIA Y PAZ

VLADIMIR PADRINO LÓPEZ  
MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA



**PROVIDENCIAS EMANADAS DEL  
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC)**

---

- ❖ **Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-560-16**, mediante la cual se dictan las siguientes Condiciones Generales para la Certificación y Operación en la Prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo en las modalidades de Taxi Aéreo y Transporte Aéreo de Valores. Gaceta Oficial N° 41.021 del 01-11-2016

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-560-16  
CARACAS, 09 DE JUNIO DE 2016**

**206°, 157° y 17°**

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 y 75 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; y en concordancia con la atribución conferida en el artículo 13 numerales 1 y 3 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

**POR CUANTO,**

La actividad aeronáutica debe ser gestionada eficientemente, de acuerdo a lo previsto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y sus leyes, a fin de alcanzar el desarrollo de la misma de manera ordenada, segura y eficaz.

**POR CUANTO,**

Surge la necesidad de adecuar el acervo jurídico que regula las operaciones de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, a fin de cumplir con la normativa técnica aeronáutica que atienda de manera igualitaria a todos los sectores que integran y forman parte de la actividad aeronáutica nacional.

**POR CUANTO,**

Es necesario ajustar e instrumentar un marco regulador y de implementación efectiva de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, con el objeto de procurar la prestación de dicho servicio de manera segura, ordenada y eficaz, dentro de un marco jurídico que respalde tales operaciones.

**DECIDE:**

**DICTAR LAS SIGUIENTES CONDICIONES GENERALES PARA LA CERTIFICACIÓN Y OPERACIÓN EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO EN LAS MODALIDADES DE TAXI AÉREO Y TRANSPORTE AÉREO DE VALORES.**

**CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES**

**OBJETO**

**Artículo 1.** La presente Providencia Administrativa establece las normas que rigen el Servicio Especializado de Transporte Aéreo y las condiciones para otorgar el Certificado de Explotador Aéreo a sociedades mercantiles que soliciten su certificación, el cual será a demanda o solicitud para el traslado de personas o cosas con fines específicos a cambio de una contraprestación.

**APLICABILIDAD**

**Artículo 2.** La presente Providencia Administrativa será aplicable a los explotadores aéreos en las operaciones de transporte aéreo de personas o cosas, que se efectúen bajo las modalidades de Taxi Aéreo y Transporte de Valores, en el ámbito nacional e internacional de forma separada.

**APLICACIÓN PREFERENTE**

**Artículo 3.** Esta Providencia Administrativa se aplicará de forma preferente a cualquier otro instrumento normativo que regule técnicamente la actividad aeronáutica. Sólo en aquellos casos en que exista dudas o controversias podrán aplicarse dichos instrumentos con el único fin de atender la particularidad del Servicio Especializado de Transporte Aéreo.

**DERECHOS AERONÁUTICOS**

**Artículo 4.** Las sociedades mercantiles interesadas en explotar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo deberán pagar los

derechos aeronáuticos correspondientes al proceso de certificación y los aplicables al tipo de operaciones que posteriormente realizarán, así como cualquier otro pago que a tal efecto haya establecido la Autoridad Aeronáutica en el instrumento respectivo.

### RESTRICCIONES

**Artículo 5.** El transportista o explotador aéreo certificado para prestar Servicio Especializado de Transporte Aéreo no puede realizar operaciones de Servicio Público de Transporte Aéreo; de igual forma, el transportista o explotador aéreo certificado para prestar Servicio Público de Transporte Aéreo, no puede realizar operaciones de Servicio Especializado de Transporte Aéreo.

### DEFINICIONES

**Artículo 6.** Para los efectos de la presente Providencia Administrativa se establecen las siguientes definiciones:

**Acto de Interferencia Ilícita:** Aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- (a) El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
- (b) La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
- (c) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
- (d) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
- (e) La comunicación a sabiendas de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.
- (f) El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para:
  - (1) Ejecutar acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte.
  - (2) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una

aeronave que no esté en servicio y este situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.

- (3) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
- (4) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
- (5) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos.
- (6) La entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.

**AVSEC:** Expresión anglosajona que significa Seguridad de la Aviación.

**Carga paga:** Es la capacidad útil de transporte de una aeronave o la diferencia en kilos o en libras, que existe entre el peso máximo de despegue (MTOW) y el peso operacional.

**Certificado de Explotador de Servicio Especializado de Transporte**

**Aéreo:** Documento expedido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil como constancia de la aptitud e idoneidad de una sociedad mercantil para realizar la explotación comercial de un servicio aéreo especializado de manera segura y de acuerdo con las especificaciones de operación que le han sido aprobadas.

**Explotador de Servicio de Transporte Aéreo:** Sociedad mercantil autorizada para prestar Servicios Especializados de Transporte Aéreo, una vez que haya cumplido con el proceso de Certificación y le sean emitidas las Especificaciones operacionales aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

**Usuario:** Persona que utiliza los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, mediante una contratación en la que se especifique la modalidad del servicio.

**Servicio Especializado de Transporte Aéreo:** Servicio de carácter privado, diferente al servicio público, no regular de transporte aéreo, que brindan personas jurídicas para el transporte de personas o cosas bajo remuneración o compensación, con el objeto de satisfacer necesidades específicas del contratante.

**Taxi Aéreo:** Vuelo no regular, a petición del usuario, a corto plazo para transportar por vía aérea personas o cosas, generalmente utilizando aeronaves pequeñas, incluidos los helicópteros. Esta definición abarca los vuelos de emplazamiento que se necesiten para proporcionar este servicio.

**Traslado Aéreo de Valores:** Vuelo no regular, para transportes por vía aérea cosas que tengan gran valor comercial, histórico o estimativo, llamado usualmente como Transporte de Valores.

**Vuelo de fletamento:** Es aquel realizado mediante un contrato de utilización de aeronave, por el cual el transportista o fletador pone a disposición de una persona natural o jurídica, denominada fletante, la capacidad total o parcial de una aeronave.

**Zonas Remotas:** Zonas que se encuentran alejadas o apartadas de la base principal del explotador de aeronaves y donde pudiesen llevarse a cabo operaciones, incluyendo aquellos aeródromos no controlados.

## PROCESO DE CERTIFICACIÓN

**Artículo 7.** Las sociedades mercantiles interesadas en certificarse como prestadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, deberán completar satisfactoriamente de forma sucesiva y prelatoria en los tiempos establecidos para cada una de las cinco (05) fases del Proceso de Certificación, que incluyen:

- (1) Primera Fase: Pre-aplicación.
- (2) Segunda Fase: Solicitud formal, en el lapso de dieciséis (16) días hábiles.
- (3) Tercera Fase: Evaluación Documental, en el lapso de treinta y seis (36) días hábiles.
- (4) Cuarta Fase: Inspección y Demostración, en el lapso de treinta (30) días hábiles.
- (5) Quinta Fase: Certificación, entrega de autorizaciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica, providencia administrativa y la emisión del Certificado de Explotador de Servicio Especializado de Transporte Aéreo, en el lapso de veinticinco (25) días hábiles.

Los lapsos establecidos en cada fase del proceso de certificación constituyen el tiempo de evaluación o consideración por parte de la Autoridad Aeronáutica.

En caso de que los resultados de cada fase se generen de forma anticipada, se notificará oportunamente al administrado con el objeto de dar inicio a la próxima fase del proceso de certificación o en su defecto, notificar las no conformidades detectadas para la cual dispondrá un lapso de diez días (10) hábiles adicionales no prorrogables, a fin de subsanar lo correspondiente.

## PRE-APLICACIÓN

**Artículo 8.** El solicitante debe presentar ante la Autoridad Aeronáutica una Carta de Solicitud de Pre-aplicación para la Certificación de Servicio Especializado de Transporte Aéreo, junto con el certificado de depósito bancario correspondiente al paso de los Derechos Aeronáuticos establecidos por este concepto.

### **REINICIO DE PROCESO EN FASE DE PREAPLICACIÓN**

**Artículo 9.** Celebrada la reunión de Pre-aplicación del Proceso de Certificación, el solicitante tendrá un lapso de noventa (90) días continuos para comenzar la segunda fase del Proceso de Certificación. Finalizado dicho periodo sin iniciar la respectiva fase, la Autoridad Aeronáutica dará por terminado de pleno derecho y ordenará el archivo del requerimiento efectuado; por lo cual en caso de que el solicitante continúe interesado en certificarse deberá iniciar nuevamente el proceso de certificación incluyendo el pago de los derechos aeronáuticos correspondientes.

### **CONDICIONES PARA PRESTAR EL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO**

**Artículo 10.** Para prestar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, los solicitantes deben cumplir con las siguientes condiciones:

- (1) El servicio debe satisfacer una necesidad exclusiva, especial y particular para uno o más usuarios por razones de tiempo, oportunidad y destino del viaje.
- (2) La relación entre el prestador del servicio y el usuario debe estar fundado en un contrato de fletamento y no bajo la modalidad de contrato de Servicio Público de Transporte Aéreo.
- (3) Los prestadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo deben publicitar la prestación de sus servicios de forma clara y precisa, para impedir confusión entre la naturaleza del servicio ofertado y el Servicio Público de Transporte Aéreo.
- (4) El Servicio Especializado de Transporte Aéreo, nacional e internacional deben prestarse bajo la autorización correspondiente y en cumplimiento de las limitaciones establecidas en el Certificado de Explotador Aéreo y en las especificaciones operacionales aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

### **CONTROL OPERACIONAL**

**Artículo 11.** El control y la dirección de la empresa en su mayoría deberá estar a cargo de persona de nacionalidad venezolana, igualmente el patrimonio accionario debe ser nominativo y en su mayoría pertenecer a personas de nacionalidad venezolana.

### **REQUERIMIENTOS DE AERONAVES**

**Artículo 12.** Para prestar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se debe disponer al menos de una (01) aeronave debidamente registrada en la República Bolivariana de Venezuela poseedora del

Certificado de Aeronavegabilidad Vigente y que se encuentre en condiciones aeronavegables para la prestación del servicio.

### **CONTRATOS DE AERONAVES**

**Artículo 13.** El Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se realizará con aeronaves bien sea propiedad del Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo o mediante cualquier contrato de utilización de aeronave, en conformidad con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y demás normativa técnica aplicable.

## **CAPÍTULO II**

### **CERTIFICACIÓN DEL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO**

#### **REQUISITOS ADMINISTRATIVOS**

**Artículo 14.** La sociedad mercantil interesada en ofrecer Servicio Especializado de Transporte Aéreo, deberá cumplir con los siguientes requisitos administrativos para su certificación:

- (a) Consignar ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, Carta de Solicitud de Preaplicación para iniciar el Proceso de Certificación, la cual contendrá la siguiente información:
- (1) Nombre, nacionalidad y domicilio de la sociedad mercantil solicitante.
  - (2) Dirección, teléfonos y correo electrónico de la sociedad mercantil.
  - (3) En caso de que el representante legal sea distinto al Presidente o Gerente General debe indicar el nombre completo y nacionalidad del representante legal de la sociedad mercantil y el documento que lo acredite, debidamente registrado ante el Registro Aeronáutico Nacional.
  - (4) Información detallada de las aeronaves a utilizar para la operación, indicando marca, modelo, serial, año, matrícula, cantidad de asientos, capacidad de carga, peso máximo de despegue.
  - (5) Información de la titularidad de la (s) aeronaves propiedad o cualquier tipo de contrato de utilización de aeronaves o título que ostente su uso y condición.
  - (6) Base de operaciones.
  - (7) Previsiones de mantenimiento e instrucción.

La Carta de Solicitud de Preaplicación debe consignarse junto con el pago de los Derechos Aeronáuticos correspondiente a la Preaplicación para el Proceso de Certificación de Servicio Especializado de Transporte Aéreo.

La sociedad mercantil con el fin de obtener la Idoneidad Económica debe consignar ante la Gerencia General de Transporte Aéreo, junto con el pago de los Derechos Aeronáuticos el Proyecto de Negocios de la sociedad mercantil que contemple el Plan de Inversión Social, Balance Inicial, Ingresos y los Costos de la sociedad mercantil.

- (b) Una vez el solicitante del Proceso de Certificación decida iniciar la Fase Formal, debe consignar Carta de Solicitud Formal junto con el pago de los Derechos Aeronáuticos correspondiente al Proceso de Certificación de Servicio Especializado de Transporte Aéreo y la Idoneidad Económica aprobada por la Autoridad Aeronáutica, anexando los siguientes documentos:
- (1) Resumen curricular del personal gerencial.
  - (2) Documento constitutivo de la sociedad mercantil, inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.
  - (3) Tres (03) últimas Acta de Asambleas ordinarias y extraordinarias, inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional.
  - (4) Poder autenticado del representante legal de la sociedad mercantil solicitante, en caso de que el presidente o cualquier accionista de la empresa no pueda ejercer tal representación, inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.
  - (5) Documentos que acrediten la propiedad o tenencia de la (s) Aeronaves, inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.
  - (6) Pólizas de Seguros Vigentes.
  - (7) Manual Administrativo que contenga los siguientes Capítulos: Políticas, Organización y Funciones, Descriptivo de Cargos y Normas y Procedimientos Administrativos.

La empresa solicitante consignará la Fianza Laboral y Fianza de Fiel Cumplimiento al final de la Fase Documental del Proceso de Certificación.

## EVALUACIONES

**Artículo 15.** Para realizar operaciones de Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se requiere aplicar la debida evaluación económica, financiera, jurídica y técnica a la empresa solicitante, por parte de la Autoridad Aeronáutica Nacional, los cuales deben estar ajustados a la normativa aplicable.

## REQUISITOS TÉCNICOS Y OPERACIONALES

**Artículo 16.** Los solicitantes en ofrecer Servicio Especializado de Transporte Aéreo, deben contar con lo siguiente:



- (a) Para el Servicio Especializado de Transporte Aéreo en la modalidad de Taxi Aéreo:
  - (1) Aviones configurados para transporte de personas de hasta nueve (09) pasajeros, sin incluir tripulación.
  - (2) Aviones configurados para transporte de carga de acuerdo a las especificaciones del fabricante.
  - (3) Helicópteros configurados para transporte de personas de hasta seis (06) pasajeros sin incluir la tripulación.
  - (4) Helicópteros configurados para transporte de cargad de acuerdo a las especificaciones del fabricante.
- (b) Para el Servicio Especializado de Transporte Aéreo en la modalidad de Transporte de Valores se deberá utilizar Aeronaves diseñadas para transporte de carga según su certificado de tipo, certificado de tipo suplementario o alteración mayor que modifique su diseño para esta operación, incorporado de manera permanente.
- (c) La sociedad mercantil deberá presentar dentro del proceso de certificación y cada vez que hubiere un cambio, los documentos que a continuación se indican:
  - (1) Plantilla de Pilotos, indicando el entrenamiento anual en simulador (cuando aplique según el tipo de aeronave); este personal debe poseer licencia de piloto comercial.
  - (2) Plantilla de personal gerencial, con al menos un gerente general, un responsable de operaciones, un responsable de mantenimiento, un responsable del aérea de seguridad de aviación civil AVSEC, este personal debe contar con las calificaciones previstas a su equivalente en la Regulación Aeronáutica Venezolana relativa al proceso certificadorio.
  - (3) Declaraciones de cumplimiento de cada sección individual de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolana 91, 108 y 111 (RAV 91, RAV 108 y RAV 111)
  - (4) Procedimiento para operar en zonas y aeródromos especiales.
- (d) La empresa solicitante debe cumplir con los siguientes requisitos en materia de seguridad AVSEC de las aeronaves:
  - (1) Aspectos Generales que deben cumplir los Explotadores de Servicio Especializado de Transporte Aéreo:
    - (i) Adoptar medidas de seguridad para impedir el robo y la manipulación indebida de sus aeronaves, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad de estas, respecto a su uso en actos de interferencia ilícita.

- (ii) Aplicar medidas de seguridad sobre los bienes objetos de transporte y el correo que será transportado por vía aérea, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad de dichos envíos y que puedan ser utilizados para cometer en actos de interferencia ilícita.
  - (iii) Notificar a la Autoridad Aeronáutica cualquier actividad sospechosa con las aeronaves que pudiesen estar relacionadas con actos de interferencia ilícita.
  - (iv) Velar por la seguridad de las aeronaves que posea u opere.
  - (v) Coadyuvar con el objetivo de separar sus actividades de las operaciones de transporte aéreo comercial.
  - (vi) Cerrar y asegurar todas las puertas y accesos a las aeronaves que estén fuera de servicio o de pernocta.
  - (vii) Mantener contacto con la Autoridad Aeronáutica, la Autoridad Aeroportuaria y los Organismos de Seguridad de Estado, para garantizar la seguridad de sus áreas de responsabilidad.
  - (viii) En caso de que apliquen, cumplir con lo señalado en las Secciones 108.10, 108.11, 108.12, 108.15, 108.16, 108.16, 108.17, 108.19, 108.20, 108.26, 108.27, 108.28, 108.32 y 108.33 de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 108.
  - (ix) Cualquier otra disposición emitida por la Autoridad Aeronáutica en materia de seguridad de la aviación.
- (2) Los Responsables en materia de Seguridad de la Explotación de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo deben cumplir con lo siguiente:
- (i) Los Explotadores de Servicios Especializados de Transporte Aéreo deben designar a un responsable de seguridad, encargado de supervisar la aplicación de las medidas de seguridad establecidas por la empresa, quien debe demostrar haber recibido capacitación en materia AVSEC para coordinador de seguridad en tierra, de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica en el Apéndice B de la Regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108).
  - (ii) La designación debe incluir el nombre del responsable de Seguridad así como una descripción

de la manera en la cual se podrá contactar durante las veinticuatro (24) horas del día.

- (3) El Procedimiento de Seguridad para los Explotadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, debe establecer procedimientos de seguridad por escrito, según lo establecido en el Apéndice G de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 108.
- (4) El Explotador de Servicios especializados de Transporte Aéreo, que realice operaciones en zonas remotas, debe realizar lo siguiente:
  - (i) Una evaluación de riesgo de la zona de operación.
  - (ii) Establecer contacto con los Organismos de Seguridad de Estado más cercanos a la zona de operación, con la finalidad de coordinar algún tipo de apoyo en caso de ser requerido.
  - (iii) Establecer el procedimiento más rápido y seguro de comunicación con la Autoridad Aeronáutica y el Organismo de Seguridad competente en el caso de que ocurra algún acto de interferencia ilícita.

#### **REQUISITOS ADICIONALES**

**Artículo 17.** La Autoridad Aeronáutica podrá solicitar a las sociedades mercantiles interesadas en explotar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo cualquier documentación adicional que considere conveniente para el proceso de certificación a fin de verificar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil.

#### **CERTIFICADO DE EXPLOTADOR**

**Artículo 18.** La Autoridad Aeronáutica otorgará el Certificado de Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, junto con sus respectivas Especificaciones Operacionales (OpSpecs), a sociedades mercantiles venezolanas para la explotación de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, que hayan cumplido con lo establecido en la presente Providencia Administrativa, Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

#### **LIMITACIONES A LAS OPERACIONES**

**Artículo 19.** No se podrá operar una aeronave cuya operación contravenga con el Certificado de Explotador Aéreo de Transporte Aéreo o de las Especificaciones relativas a las Operacionales (OpSpecs) aplicables y emitidas por la Autoridad Aeronáutica Venezolana.

### **DURACIÓN DEL CERTIFICADO, REVOCATORIA Y SUSPENSIÓN**

**Artículo 20.** El Certificado de Explotador de Servicio de Especializado de Transporte Aéreo tendrá una duración de cinco (5) años y podrá ser suspendido o revocado por la Autoridad Aeronáutica si esta determina que el explotador ha incumplido con la legislación nacional y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

### **SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES**

**Artículo 21.** En caso de que el titular del Certificado de Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, deba suspender sus operaciones, tendrá que notificar oportunamente a la Autoridad Aeronáutica con por los menos quince (15) días de anticipación las causas de dicha suspensión e igualmente informar oportunamente la reanudación de sus operaciones en aras de procurar la vigilancia de la seguridad operacional.

## **CAPÍTULO III**

### **DEBERES DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO**

#### **RESPONSABILIDAD CIVIL, CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL**

**Artículo 22.** El régimen de responsabilidad civil, contractual y extracontractual, que ampare la operación de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, no podrá ser menor en su cobertura al establecido por la Ley de Aeronáutica Civil para el Servicio Público de Transporte Aéreo.

#### **REGISTRO DE ESTADÍSTICAS**

**Artículo 23.** Iniciada la prestación de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, la sociedad mercantil llevará las estadísticas correspondientes a la prestación de dicho servicio, debe consignar ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, dentro de los diez (10) primeros días de cada mes, el resultado de la operación del mes inmediatamente anterior.

#### **PROHIBICIÓN DE NEGOCIACION BILATERAL**

**Artículo 24.** Por su naturaleza, los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, no son objeto de ningún tipo de negociación bilateral con otros Estados.

## **CAPÍTULO IV DISPOSICIONES TRANSITORIOS, DEROGATORIAS Y FINALES**

### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Primero:** las sociedades mercantiles que hayan obtenido un permiso operacional por parte de la Autoridad Aeronáutica, previo a la publicación en Gaceta Oficial de la presente providencia administrativa, podrán renovar dicho permiso solo por una vez, teniendo el mismo duración de seis (6) meses; el cual podrá ser suspendido o revocado por la Autoridad Aeronáutica si esta determina que la sociedad mercantil ha incumplido con la legislación nacional o las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

**Segunda:** La renovación de los permisos operacionales dependerá del cumplimiento de los requisitos que a tal efecto exija la Autoridad Aeronáutica a través de las dependencias correspondientes.

**Tercera:** Para el momento de la Publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela de la presente Providencia Administrativa las sociedades mercantiles que se encuentren en proceso de certificación, deben cumplir taxativamente con todos y cada uno de los requisitos aquí establecidos.

**Cuarta:** Los Servicios de Aeroambulacia se registrarán por ésta normativa y por los lineamientos técnicos y operacionales que a tal efecto corresponden de acuerdo con la normativa técnica que les aplique en atención a la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil; hasta tanto la Autoridad Aeronáutica establezca un instrumento que los regule.

### **DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

**ÚNICA:** Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-156-05, de fecha 10 de mayo de 2005, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.234 de fecha 22 de julio de 2005, que contiene la "**Normas que rigen los Servicios Especializados de Transporte Aéreo**".

### **DISPOSICIÓN FINAL**

**ÚNICA:** La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese,

**JORGE LUIS MONTENEGRO CARRILLO**

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

Decreto N° 1.800 de fecha 03/06/2015.

Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

- ❖ **Providencia Administrativa N° PRE-CJU-1295-16, mediante la cual se dictan las directrices que establecen el funcionamiento y supervisión de los aeroclubes en los distintos aeródromos o aeropuertos de la República Bolivariana de Venezuela.** *Gaceta Oficial N° 41.059 del 23-12-2016*

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-1295-16  
CARACAS, 28 DE OCTUBRE DE 2016**

**206°, 157° y 17°**

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 y 82 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; y en concordancia con la atribución conferida en el artículo 7 numeral 37 y el artículo 13 numerales 1, 3 y 15 literal (c), de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

**POR CUANTO**

La Ley de Aeronáutica Civil establece el Principio de la Corresponsabilidad, entendido este como el hecho que toda persona natural o jurídica que utilice o preste servicios aeronáuticos tiene deberes y derechos, siendo corresponsales por ende en la eficiencia, calidad, puntualidad, responsabilidad, orden, disciplina, seguridad, respeto, transparencia y equidad, en la materia aeronáutica de acuerdo a lo previsto en el Ordenamiento Jurídico.

**POR CUANTO**

Dentro de los aspectos regulados por la Ley de Aeronáutica Civil, se encuentra la infraestructura aeronáutica, entendida como el conjunto de instalaciones y servicios que hacen posible y facilitan la navegación

aérea, siendo de gran importancia los aeródromos civiles y los aeropuertos,

### **POR CUANTO**

La inspección y control de la Autoridad Aeronáutica según lo establecido en el artículo 82 de la Ley de Aeronáutica Civil, alcanza a los Aeroclubes por lo cual se debe establecer su regulación en protección a la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, a los fines de garantizar el orden y resguardo necesario para la ejecución y prestación eficaz de la aeronáutica civil en el territorio nacional.

### **DECIDE:**

Dictar las siguientes,

### **DIRECTRICES QUE ESTABLECEN EL FUNCIONAMIENTO Y SUPERVISIÓN DE LOS AEROCLUBES EN LOS DISTINTOS AERÓDROMOS O AEROPUERTOS DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

#### **OBJETO**

**Artículo 1.** La presente Providencia Administrativa, regula el funcionamiento de las personas jurídicas cuyo objeto de constitución y asociación es brindar servicios de promoción, gestión y fomento de actividades aeronáuticas bajo la figura de aeroclub ubicados en aeropuertos, aeródromos del país o en sus adyacencias, que pueden incluir el uso de instalaciones, mantenimiento, realización de eventos aéreos, eventos deportivos aeronáuticos y cualesquiera otras actividades aeronáuticas que no estén expresamente atribuidas a cualquier otra organización pública o privada, con el objetivo de fomentar y desarrollar la actividad aeronáutica en el país.

#### **DEFINICIONES**

**Artículo 2.** Para todos los efectos del cumplimiento de esta Providencia Administrativa, se establecen las siguientes definiciones:

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

**Aeropuerto:** Aeródromo de uso público que cuenta con los servicios o intensidad de movimiento de modo habitual, para despachar o recibir



pasajeros, carga o correo, declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica.

**Aeroclub:** Es una asociación social o deportiva dedicada a la práctica y promoción de las actividades aeronáuticas que funciona en un aeródromo, aeropuerto o sus adyacencias y que puede incluir hangares, funcionamiento de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico (OMA), Centros de Instrucción Aeronáutica (CIA), y demás organizaciones de carácter privado que se dediquen a las actividades aeronáuticas.

**Aeronave:** Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

**Área de movimiento:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la (s) plataforma (s).

**Autoridad aeronáutica:** la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil la misma será ejercida por su Presidente y demás funcionarios que este designe.

**Calle de rodaje:** Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo la calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave.

### ÁMBITO DE APLICACIÓN

**Artículo 3.** La presente Providencia Administrativa será aplicable a todas las asociaciones civiles constituidas como Aeroclubes, situados en los diferentes aeródromos, aeropuertos del territorio nacional o en sus adyacencias que atiendan actividades aeronáuticas conforme al objeto de regulación establecido en este instrumento jurídico.

### ORGANIZACIONES PRIVADAS

**Artículo 4.** las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico (OMA), los Centros de Instrucción Aeronáutica (CIA) y demás organizaciones de carácter privado que se dediquen a las actividades aeronáuticas y sean socios de un aeroclub podrán prestar sus servicios dentro de las instalaciones de los mismos, sin embargo dichas organizaciones deben estar debidamente delimitadas e identificadas, con el objeto de prestar sus servicios conforme a lo establecido en la normativa técnica

y operacional aplicable, estando en todo momento bajo la supervisión y fiscalización de la Autoridad Aeronáutica.

### **LIMITACIÓN DE ACTIVIDADES**

**Artículo 5.** Los eventos aéreos o actividades deportivas aeronáuticas que sean desarrolladas por los aeroclubes en el territorio nacional, deberán ser previamente autorizados por la Autoridad Aeronáutica.

### **REGISTRO DE DOCUMENTOS**

**Artículo 6.** Los Aeroclubes deben inscribir en el Registro Aeronáutico Nacional la documentación relativa a su constitución, así como cualquier modificación en su objeto social y consignar cada seis (06) meses una lista actualizada de los socios activos del aeroclub cumpliendo con las formalidades establecidas en la Regulación Aeronáutica Venezolana 47 (RAV 47) Registro aeronáutica civil.

### **GARANTÍAS**

**Artículo 7.** Los Aeroclubes deberán consignar a la Autoridad Aeronáutica el documento que acredite la existencia de garantías al cumplimiento de las responsabilidades derivadas de su funcionamiento previsto en esta regulación y en el resto del Ordenamiento Jurídico vigente.

### **DERECHOS AERONÁUTICOS**

**Artículo 8.** Las asociaciones civiles interesadas en constituir un aeroclub deberán pagar los derechos aeronáuticos aplicables así como cualquier otro pago que a tal efecto haya establecido la Autoridad Aeronáutica.

### **REGLAMENTO INTERNO DE AEROCUBES**

**Artículo 9.** Cada aeroclub deberá contar con un reglamento interno de cumplimiento obligatorio el cual deberá ser sometido a la aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica. Este reglamento deberá especificar los principios y normas de funcionamiento que regirá su actividad en materia aeronáutica y bajo las cuales se deberán regir sus miembros con el fin de garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, el cual deberá ajustarse a la normativa operacional del aeródromo o aeropuerto.

## **RESPONSABILIDAD DE LOS AEROCLUBES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

**Artículo 10.** Las personas jurídicas responsables de la administración de los Aeroclubes dentro o en las adyacencias de un aeródromo o aeropuerto que desarrollen actividades aeronáuticas en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

- (a) Cumplir con las responsabilidades y exigencias AVSEC establecidas por la Autoridad Aeronáutica en la normativa técnica vigente, así como lo establecido por la Autoridad Aeroportuaria o administrador del aeródromo en sus programas de seguridad.
- (b) Asegurar que las aeronaves bajo su responsabilidad desarrollen y apliquen un procedimiento de seguridad, con la finalidad de proporcionar vigilancia y seguridad a las aeronaves.
- (c) Presentar a la Dirección de Seguridad del aeródromo o aeropuerto el listado del personal que labora para el Aeroclub y mantener actualizado su registro.
- (d) Presentar a la Dirección de Seguridad del aeródromo o aeropuerto y mantener actualizado en sus registros, un listado de las personas que requieren acceso justificado a la Zona de Seguridad Restringida (ZSR), con el objeto de asegurar la identificación y autorización del personal en dicha zona.
- (e) Presentar semanalmente a la Dirección de Seguridad del aeródromo o aeropuerto y mantener actualizado sus registros, un listado de las aeronaves (propietario o responsable) que se encuentran en las instalaciones del Aeroclub (hangares, plataformas y demás espacios que lo conforman).
- (f) Asegurarse de que el personal señalado en los numerales anteriores posean una tarjeta de identificación del aeropuerto o aeródromo que les permita el acceso a las áreas requeridas por necesidad de uso o servicio.
- (g) Permitir el acceso a sus instalaciones y documentación al personal de la Autoridad Aeronáutica, tributaria y aeroportuaria, cuando estos actúen en ejercicio de sus funciones y en cumplimiento de lo establecido en la normativa técnica.
- (h) Notificar en un lapso máximo de 24 horas a la Autoridad Aeroportuaria las tarjetas de identificación extraviadas o las

asignadas a personal que ha cesado sus funciones para el aeroclub o hayan alcanzado su fecha de vencimiento.

- (i) Designar a un responsable de la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad del explotador de aeródromo o aeropuerto.
- (j) La observancia y fiel cumplimiento de las disposiciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica.
- (k) En caso de que el Aeroclub se encuentre en una ubicación perimetral y que a través de éste exista acceso a la Zona de Seguridad Restringida, queda bajo su responsabilidad la aplicación de medidas de seguridad para el control de acceso de personas y vehículos que accedan de la parte pública a la parte aeronáutica por intermedio de las instalaciones o áreas asignadas bajo la responsabilidad del Aeroclub, por lo cual se debe tomar en cuenta las medidas descritas en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto que deban aplicarse por parte de los Aeroclubes y en su Reglamento interno.
- (l) Para el otorgamiento a los Aeroclubes del control de acceso a la Zona de Seguridad Restringida, el explotador de aeródromo o aeropuerto, establecerá mediante acuerdo por escrito las condiciones en las cuales estos garanticen las medidas de seguridad aplicadas, asegurando la aplicación de métodos para impedir el ingreso de personas y vehículos terrestres no autorizados. Los métodos de impedimento de ingreso mencionados deben incluir como mínimo lo siguiente:
  - (1) Controlar el desplazamiento de personas y vehículos terrestres dentro de toda parte aeronáutica, los mismos deberán portar en todo momento y de firma visible su permiso de acceso.
  - (2) Detectar y efectuar una acción con prontitud para controlar toda penetración, o intento de la misma, en la parte aeronáutica por personas cuyo ingreso no está autorizado de conformidad con el Programa de Seguridad local.
- (m) Cuando un Aeroclub no cumpla con las medidas de seguridad para el control de acceso en sus instalaciones, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá:
  - (1) Exigir que se cumplan las medidas de seguridad para el control de acceso establecidas en su Programa de Seguridad Local.

- (2) Asumir el control del acceso en las instalaciones del arrendatario o concesionario.
- (3) Cerrar el punto de acceso a la Zona de Seguridad Restringida.
- (n) Mantener iluminación adecuada y suficiente que permita la protección efectiva en áreas como hangares, calles de rodaje internas del área de hangares y plataformas de estacionamiento de aeronaves.
- (o) Ajustar el desarrollo de sus actividades operacionales al horario autorizado por el aeropuerto o aeródromo para tal fin, en consecuencia no podrán realizar actividades operacionales fuera de los horarios autorizados.
- (p) El propietario o responsable del hangar, el socio que estuviese involucrado, el aeroclub y el aeropuerto o aeródromo, serán responsables de forma solidaria por los hechos, acciones y tentativas que pongan en riesgo la seguridad de la aviación y la seguridad operacional.
- (q) En el área de hangares no se podrá realizar operaciones de abastecimiento de combustible de aeronaves, entendiéndose que dicha actividad se desarrollará exclusivamente en las áreas establecidas para tal fin.

## **RESPONSABILIDAD DE LOS AEROCLUBS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA**

**Artículo 11.** Los Aeroclubs autorizados a funcionar en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

- (a) En virtud de los principios generales de diseño y operación de aeródromos y aeropuertos, toda ampliación, mejora o construcción dentro de las instalaciones del aeroclub, deberá estar ajustada al Plan Maestro del aeropuerto o aeródromo y estar autorizadas por la Autoridad Aeroportuaria y posteriormente estar aprobada por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Toda construcción o mejora dentro de las instalaciones del aeroclub y hangares que implique la modificación de alturas, debe ser aprobada por la Autoridad Aeronáutica y contar con el respectivo Permiso Aeronáutico de Construcción.
- (c) Las modificaciones, ampliaciones y modernizaciones en las áreas internas de las instalaciones del aeroclub y hangares que no implique cambio en las alturas de las edificaciones deben ser autorizadas por la

Autoridad Aeronáutica y contar con Permiso Aeronáutico de Construcción.

(d) En ningún caso se permitirá la ejecución de actividades que no estén relacionadas con la aeronáutica, tampoco se permitirá el ingreso de equipos, maquinarias, vehículos y herramientas ajenos a las actividades aeronáuticas y si es necesario el ingreso de equipos distintos será por un servicio justificado que deberá ser autorizado por el explotador de aeropuerto o aeródromo.

(e) Las áreas de plataformas y calles de rodajes deben contar con las señalizaciones adecuadas, de conformidad con lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana "Diseño y Operación de Aeródromos y Helipuertos" y bajo ninguna circunstancia se permitirá el ingreso de aeronaves con motores encendidos a los hangares.

(f) A fin de mantener el libre tránsito por las calles de rodaje internas, no está permitido el estacionamiento de aeronaves fuera de los hangares, las mismas deben ser estacionadas en los hangares o en las plataformas destinadas para tal fin (aviación general).

(g) Ajustarse a las disposiciones operacionales establecidas en el Manual del Explotador del Aeródromo o Aeropuerto donde se sitúe el Aeroclub.

(h) Solicitar al Explotador de aeródromo o aeropuerto para su aplicación, los Procedimientos Operacionales Estandarizados (SOP) en torno a la seguridad operacional.

### **RESPONSABILIDAD EN MATERIA DE FACILITACIÓN**

**Artículo 12.** La persona jurídica responsable de la administración de los aeroclubes, deberá establecer conjuntamente con la Autoridad Aeroportuaria un procedimiento de coordinación que garantice el cumplimiento de la Regulación Aeronáutica Venezolana 9 (RAV 9) Facilitación, dicho procedimiento deberá ser aprobado y fiscalizado por la Autoridad Aeronáutica.

### **AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO**

**Artículo 13.** Todo aeroclub para su funcionamiento deberá demostrar a la Autoridad Aeronáutica que posee la aptitud jurídica y organizacional para realizar sus actividades de forma segura, ordenada y eficiente, con el fin de obtener la autorización de funcionamiento respectiva.

## **CUMPLIMIENTO DE NORMATIVAS**

**Artículo 14.** Los aeroclubes deben cumplir con todas las disposiciones contenidas en la presente Providencia Administrativa, así como también la normativa técnica que a tal efecto establezca la Autoridad Aeronáutica para el desarrollo de las actividades que desempeñen, sin perjuicio de que su incumplimiento pueda ser sometido al régimen sancionatorio establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y en el resto del Ordenamiento Jurídico.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES**

### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**PRIMERA:** Para el momento de la Publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela de la presente Providencia Administrativa las Organizaciones Civiles de carácter social y deportivo, denominadas Aeroclubes tendrán un lapso de noventa (90) días para ajustarse a los requerimientos aquí establecidos y obtener la autorización de funcionamiento.

**SEGUNDA:** Los Aeroclubes están sujetos a la inspección y control de la Autoridad Aeronáutica y por lo tanto se registrarán por la presente Providencia Administrativa, hasta tanto la Autoridad Aeronáutica establezca un instrumento técnico que los regule de manera definitiva.

### **DISPOSICIÓN FINAL**

**ÚNICA:** La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese,

**JORGE LUIS MONTENEGRO CARRILLO**

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

Decreto N° 1.800 de fecha 03/06/2015.

Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

# JURISPRUDENCIA

---



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

---

- ❖ **Aeropostal Alas de Venezuela, C.A. no goza de las prerrogativas de la República.** N° 1035 del 18-10-2016 (caso: Aeropostal Alas de Venezuela, C.A. v. SENIAT)<sup>4</sup>

En este sentido, se constata que el fallo examinado corresponde a una sentencia definitiva que causa un gravamen irreparable a la parte recurrente, sin embargo, el mismo no resultó desfavorable a los intereses de la República sino a la empresa Aeropostal Alas de Venezuela, C.A.

(...)

Circunscribiendo el análisis de lo antes expresado al caso de autos, esta Máxima Instancia observa que aun cuando la aludida sociedad mercantil se encuentra actualmente adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte Acuático y Aéreo, no se desprende que posea las prerrogativas procesales otorgadas a la República, ya que éstas sólo son extensivas a las denominadas Empresas del Estado, cuando la ley expresamente así lo establezca.

El reconocimiento de tales prerrogativas es viable por el interés que en un momento dado exista en dar protección a determinados bienes o valores jurídicos a través de esta institución; no obstante, como se mencionó previamente las mismas son de interpretación restringida, pues se requiere que su disposición sea expresa y explícita, no estando permitido instaurar tales excepciones de manera genérica e imprecisa, sin considerar la incidencia que su vigencia pueda ocasionar en los derechos fundamentales de la parte victoriosa.

---

<sup>4</sup> Disponible en <https://goo.gl/CerlCU> [consultado: 10-02-2017].

- ❖ **No hay violación al principio de *non bis in idem* si las sanciones protegen diferentes bienes jurídicos / La voluntad de la aerolínea para llegar a un acuerdo en el procedimiento conciliatorio ante el INAC puede ser presunción de que cometió un ilícito. N° 1152 del 03-11-2016 (caso: American Airlines INC, v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)**<sup>5</sup>

Respecto a la mencionada garantía consagrada en el numeral 7 del artículo 49 del Texto Fundamental, según el cual “ninguna persona podrá ser sometida a juicio por los mismos hechos en virtud de los cuales hubiese sido juzgada anteriormente”, se ha señalado que su violación se produce cuando una persona es sometida dos veces a juicio, existiendo identidad en el supuesto de hecho y en el bien jurídico protegido por las normas cuya aplicación se pretenda.

(...)

En este sentido, el procedimiento administrativo sustanciado por el Instituto para la Defensa de las Personas en el Acceso a los Bienes y Servicios (INDEPABIS), culminó con el acto administrativo de fecha 21 de julio de 2008, mediante el cual se le impuso a la empresa demandante una sanción de multa por la cantidad de Mil Unidades Tributarias (1.000 U.T.), “en virtud de la transgresión de los artículos 6.10 y 92 de la [entonces vigente] Ley de Protección al Consumidor y al Usuario”, los cuales establecían lo siguiente:

(...)

De igual manera en fecha 09 de diciembre de 2008, con ocasión a los mismos hechos, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), dictó el acto administrativo Nro. PRE-CJU-CPA-238-08, a través del cual le impuso a la línea aérea American Airlines Inc., una multa pecuniaria de Mil Unidades Tributarias (1.000 U.T), “en virtud de haber infringido el artículo 126, numeral 1.7, de la Ley de Aeronáutica Civil”, el cual señala lo que de seguidas se transcribe:

(...)

De lo anterior, se evidencia que en efecto, tal como fue afirmado por la Corte Primera de lo Contencioso Administrativo en la sentencia recurrida, del análisis de la fundamentación jurídica de los

---

<sup>5</sup> Disponible en <https://goo.gl/fm9LYn> [consultado: 10-02-2017].

mencionados actos, se evidencia que efectivamente ambos se originaron por la misma denuncia y con base a los mismos hechos, no obstante ello, el acto emanado del Instituto para la Defensa de las Personas en el Acceso a los Bienes y Servicios (INDEPABIS), sancionó la conducta discriminatoria en la que presuntamente habría incurrido el personal que labora en la empresa demandante al someterlo a una serie de actos (revisión de rayos x, verificación de equipaje, entre otros), mientras que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), multó a la línea aérea por infracción a lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, específicamente, la “*denegación de embarque de un pasajero en forma injustificada*”, causal directamente relacionada con la actividad aeronáutica.

Con base a lo antes expuesto, y visto que las sanciones impuestas a la línea aérea demandante tienen fundamentos jurídicos distintos, esta Sala desestima el argumento relativo a la violación del principio “*non bis in idem*”, alegado por la parte apelante. Así se decide.

\*\*\*

De las pruebas *supra* transcritas, se evidencia la intención del denunciante de viajar a los Estados Unidos de América a bordo de la línea aérea demandante; no obstante ello, se verifica igualmente de la denuncia consignada por el ciudadano Javier Hernández Ramírez, que a éste se le impidió el abordaje del vuelo Nro. 00850 de la referida aerolínea, sin una razón justificada; asimismo, del acta de fecha 27 de mayo de 2008, se constata la voluntad de American Airlines Inc., de llegar a un acuerdo con el mencionado ciudadano a los fines de indemnizarlo por lo sucedido, lo que hace presumir a quien decide, que en efecto, la empresa denunciada acepta que cometió un ilícito sancionable por la legislación venezolana.

- ❖ **Existe una vinculación entre las aerolíneas que prestan servicios en rutas internacionales / Las aerolíneas y las agencias de viajes son prestadores de servicios turísticos que ofrecen en venta boletos aéreos, situación que las hace competidoras. N° 1233 del 17-11-2016 (caso: Air Canada v. PROCOMPETENCIA)**<sup>6</sup>

Bajo este contexto, pasa esta Sala a analizar si en el caso concreto se cumplen los requisitos descritos, observando:

Que la empresa "Air Canada" se encuentra en el mismo mercado que las agencias de viajes, pues su actividad económica aún cuando se circunscribe a prestar el servicio de transporte aéreo en la ruta directa Caracas-Toronto, también incluye la venta de boletería para el disfrute del aludido servicio, actividad que explotan de forma concurrente las agencias de viajes; de manera que existe en este caso, una coincidencia en la actividad comercial explotada por ambos sujetos, lo que obliga a concluir que compiten en el mismo mercado.

Igualmente, aprecia esta Sala que las aerolíneas sancionadas a tenor del acto recurrido -a las cuales se les atribuye la violación del artículo 10.1 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia- (American Air Lines, Continental Air Lines, Iberia, Aserca Air Lines, Aeropostal, Lufthansa, Taca -Antes Lacs-, Avianca, Varig, Alitalia, Air France, Mexicana de Aviación, S.A., Copa Air Lines, Delta Air Lines, Lan Air Lines, Tap, Air Canada, Aerolíneas Argentinas, Air Europa y Avior) también prestan servicios de transporte en rutas aéreas específicas que van desde la ciudad de Caracas hasta otras partes del mundo, esto es, destinos internacionales, lo que denota una vinculación de mercado entre ellas, que aun cuando no genera una relación de competencia directa (dada la diferencia de las rutas), sí se constituye en un factor común que les permitiría imponer sobre las personas con las que ellas contratan (agencias de viajes), condiciones "uniformes" que éstas no podrían rechazar sin retirarse del mercado.

(...)

Por ello, advierte esta Sala que la aseveración que hiciera el acto impugnado sobre la posición de dominio que ejercía la empresa "Air Canada" con relación a la ruta directa Caracas-Toronto, debe entenderse como parte de un análisis general, necesario para

<sup>6</sup> Disponible en <https://goo.gl/lkr6t1> [consultado: 10-02-2017].

establecer las condiciones sobre la oferta y la demanda del servicio prestado por ésta, es decir, para identificar las particularidades del mercado en el que operaban los involucrados en el procedimiento administrativo.

(...)

En consecuencia, al referir el *a quo* que la exclusividad con que operaba la aerolínea de autos la ruta directa Caracas-Toronto, hacía "(...) *falaz considerar que ésta actuó de manera conjunta con otro agente económico para imponer precios o condiciones de mercado (...)*", desconoció sin justificación alguna **la vinculación existente entre las líneas aéreas que prestan servicios en rutas internacionales** y la obligación de éstas como agentes económicos de otorgar a las agencias de viajes una comisión por la comercialización de la boletería.

No obstante lo anterior, a juicio de esta Sala el solo carácter de agentes competidores no resulta suficiente para entender acreditado el elemento volitivo necesario para que se configure la cartelización, pues tal como lo señaló la decisión recurrida, de la revisión efectuada a las actas que integran el expediente no cursa prueba alguna de que la recurrente, junto con las aerolíneas sancionadas en la resolución impugnada, hubieren concertado la reducción de las comisiones, esto es, **no está acreditado el documento mediante el cual se llevó a cabo el presunto pacto o acuerdo de voluntades** para proceder a dicha disminución. (*Vid.* Sentencia de esta Sala Nro. 00671, del 7 de mayo de 2014, caso: *American Airlines. Inc.*).

De manera que, aún cuando la aerolínea de autos no ofreció a las agencias de viaje desde el inicio de sus operaciones el porcentaje establecido en la Resolución Nro. DTA-76-10 del 29 de julio de 1976, emanada del entonces Ministro de Comercio, y publicada en Gaceta Oficial de la entonces República de Venezuela Nro. 31.035 del 30 del mismo mes y año, ello por sí solo no puede sobreentenderse como una coordinación de acciones asociadas de manera consciente por parte de dicha empresa con las otras líneas aéreas para afectar la actividad económica desarrollada por las agencias de viajes (en el mercado de comercialización de boletos aéreos). Así se declara.

\*\*\*

Se encuentra acreditado en autos que desde su ingreso al mercado en el año 2004, la empresa “Air Canada” ofrece a las agencias de viaje un porcentaje de comisión equivalente al seis por ciento (6%) por la venta de boletos aéreos, sustentando tal decisión en la situación real que imperaba en el mercado.

En consecuencia, tanto la aerolínea “Air Canada” como las agencias de viaje según lo expuesto, coinciden en la actividad de comercialización de boletos aéreos para vuelos en la ruta Caracas-Toronto, lo que las hace competidoras en dicho mercado.

Asimismo, se advierte que entre las aerolíneas y las agencias de viaje existe una suerte de sujeción en tanto que aquellas pagan a estas una comisión por la venta de los referidos boletos, sin que dichas agencias intervengan en el establecimiento de su porcentaje; por lo tanto, cualquier modificación que las primeras pretendan efectuar unilateralmente incidiría sin duda en los ingresos de la agencia o agencias de que se trate, independientemente de que los ingresos por venta de boletos constituyan o no la principal fuente de ingresos de las agencias *in commento* (aspecto que no aparece acreditado en el expediente).

Del mismo modo, observa la Sala que no está probado en autos que el establecimiento del referido porcentaje de comisión hubiese tenido lugar por razones de eficiencia económica, así como tampoco aparece demostrada la pérdida de la vigencia de la tantas veces citada Resolución DTA-76-10, por el contrario, según se expuso, el Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, informó al entonces Superintendente para la Promoción y Protección de la Libre Competencia su vigencia en el año 2011. (Vid. Sentencia de esta Sala Nro. 117 de fecha 10 de febrero de 2016 caso: *Iberia Líneas Aéreas de España, S.A.*).

En virtud de lo anterior, debe concluirse que en el presente caso se verificó la comisión de la práctica contemplada en el artículo 6 de la Ley para Promover y Proteger el Ejercicio de la Libre Competencia aplicable en razón del tiempo (hoy, artículo 5 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Antimonopolio), toda vez que la sociedad mercantil “Air Canada”, con sus acciones participó en una práctica restrictiva de la competencia en perjuicio de las agencias de viajes en el mercado definido para la comercialización de boletos aéreos.

- ❖ **No hay violación al principio de non bis in ídem si las medidas difieren en su naturaleza / La medida preventiva cesa de pleno derecho al dictarse el acto administrativo definitivo o transcurra el tiempo para ello. N° 1518 del 15-12-2016 (caso: Juan Antonio Darias Montilla, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil))<sup>7</sup>**

En efecto, se evidencia de los autos que el referido funcionario ordenó la suspensión de toda la actividad operacional del demandante y, posteriormente, lo sancionó con multa por Un Mil Unidades Tributarias (1.000 U.T.) al encontrarlo incurso en el supuesto de infracción contenido en el artículo 127, numeral 1.26 de la Ley de Aeronáutica Civil, relativo a "*Cualquier otra actividad distintas [a las enunciadas en esa disposición] (...) que contravenga normas de la seguridad de la aviación*" (Agregado de la Sala).

No obstante, como fue afirmado por la Corte Primera de lo Contencioso Administrativo, tales pronunciamientos gozan de diferente naturaleza. En efecto, la suspensión de la actividad operacional constituyó una decisión de orden cautelar impuesta con base en lo previsto en el artículo 123 de la mencionada Ley, que faculta al Presidente o Presidenta y demás funcionarios y funcionarias competentes para imponer medidas cautelares en caso de riesgo, a fin de garantizar la seguridad aeronáutica; mientras que la sanción pecuniaria -como decisión definitiva- fue el resultado de verificar la infracción investigada en el procedimiento tramitado en sede administrativa.

En razón de lo expuesto y sin que constituya un pronunciamiento de fondo, la Sala estima que no es posible presumir en esta etapa del proceso la transgresión del principio *non bis in ídem*, pues del estudio preliminar del expediente se aprecia que no fue impuesta una doble sanción en los términos alegados por el accionante. Así se decide.

\*\*\*

Lo expuesto por el demandante y la revisión de las actas del expediente administrativo, hacen colegir a la Sala que en la actualidad no existe pronunciamiento expreso de la Administración Aeronáutica -durante la tramitación del procedimiento administrativo e, incluso, con posterioridad a la emisión de la decisión definitiva del

---

<sup>7</sup> Disponible en <https://goo.gl/eUTsok> consultado: 10-02-2017].

caso en sede administrativa- acerca de la vigencia temporal de la prenombrada medida de suspensión de la actividad operacional impuesta al investigado de manera cautelar.

(...)

Ante este escenario, conviene atender a lo dispuesto en los artículos 117, 123 y 124 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela número 39.140 del 17 de marzo de 2009, los cuales establecen lo que sigue:

(...)

Resalta de las normas transcritas, además de la competencia de la Autoridad Aeronáutica para dictar las medidas cautelares pertinentes según el caso, que la cesación de las mismas operan de pleno de derecho al momento de dictar el acto administrativo definitivo que ponga fin al procedimiento administrativo o cuando haya transcurrido en su totalidad el lapso otorgado a la Administración para dictar dicha decisión.

Sobre el particular, conviene destacar que de acuerdo a lo previsto en el numeral 3 del artículo 44 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, "*No habrá condenas a penas perpetuas o infamantes*". Tal postulado constitucional también es aplicable en el ámbito del derecho administrativo sancionatorio o disciplinario, toda vez que la actuación administrativa debe estar supeditada al principio de legalidad y, por ende, al principio que establece los límites a las penas. (*Vid.*, sentencias de esta Sala números 00616 del 8 de marzo de 2006 y 01017 del 13 de agosto de 2015).

(...)

En el asunto de autos, la aludida medida cautelar sigue surtiendo sus efectos de manera indefinida en el tiempo, pues si bien por orden del citado artículo 124 de la Ley de Aeronáutica Civil la misma habría cesado, no consta en el expediente elemento alguno que haga presumir que dicha cesación sea del conocimiento público como sí lo fue su imposición, ni que en el acto impugnado el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) haya impuesto al demandante una sanción similar a la medida cautelar decidida al inicio del procedimiento administrativo.



De esta manera y con base en los elementos cursantes en autos, la Sala estima preliminarmente que la situación descrita podría contravenir la prohibición constitucional establecida en el antes mencionado artículo 44, numeral 3 de la Constitución, más aun cuando por su naturaleza las medidas cautelares gozan provisionalidad.

(...)

En consecuencia, atendiendo al principio del paralelismo de las formas, se ordena al Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) que proceda a hacer las gestiones pertinentes a fin de comunicar a los entes, órganos y funcionarios o funcionarias correspondientes, la cesación de la referida medida cautelar por mandato del artículo 124 de la Ley de Aeronáutica Civil. Así se establece.

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

---

- ❖ **La responsabilidad por daño moral se materializa según el criterio fijado por la Sala Constitucional en su fallo 1126/2012 / El dolo o la culpa impiden la aplicación de los límites a la responsabilidad previstos en la Ley de Aeronáutica Civil. N° 0876 del 08-12-2016 (caso: Roberto Hung Cavalieri y otro v. CONVIASA)<sup>8</sup>**

Ahora bien, esta Sala constata que la alzada, con respecto al daño moral, sustentó el fallo en el sistema de condenatoria previsto en el artículo 100 de la Ley de Aeronáutica Civil y en la sentencia N° 189 de fecha 8 de abril de 2010, emanada de la Sala Constitucional de este alto tribunal, que rechazaba la posibilidad de condenatoria por daño moral, siendo que dicha norma y el criterio jurisprudencial mencionado desarrollan el criterio sobre la responsabilidad por la prestación del servicio de transporte aéreo e incluso establece de manera taxativa el monto indemnizatorio.

Ahora bien, tenemos que para la fecha de la interposición de la acción, es decir, 25 de septiembre de 2014, la Sala Constitucional había decidido en sentencia N° 1126 de fecha 3 de agosto de 2012, darle cabida a tales reclamaciones en los casos de incumplimiento derivados del contrato de transporte aéreo internacional, haciéndolo en los siguientes términos:

(...)

De la transcripción que antecede, podemos evidenciar que estamos en presencia de un supuesto consagrado en la jurisprudencia emanada de la Sala Constitucional de este alto tribunal que se pronunció expresamente sobre el “...alcance de la responsabilidad civil contractual y extracontractual de las líneas aéreas en la prestación del servicio de transporte que se deriva de los artículos 100, 101 y 106 de la Ley de Aeronáutica Civil y los artículos 1.185 y 1.196 del Código Civil venezolano...”.

---

<sup>8</sup> Disponible en <https://goo.gl/kR1WuQ> [consultado: 10-02-2017].

Así pues, constata esta Sala que el juez de segunda instancia haciendo uso de un criterio jurisprudencial que no se encontraba vigente para el momento de la interposición de la demanda, erró en la interpretación del artículo 362 del Código de Procedimiento Civil, en tanto que debió sentenciar ateniéndose a la confesión ficta del demandado y lo solicitado en el escrito libelar.

\*\*\*

Por su parte la Ley de Aeronáutica Civil, en sus artículos 100 y 106, expresa lo siguiente:

(...)

Evidencia esta Sala, del análisis de los artículos transcritos la responsabilidad que tienen las empresas de transporte aéreo internacional derivada de la actividad que realizan, entendiéndose que la misma es exigible, en caso de ser procedente conforme al contenido de la norma *ut supra* reproducida, desde el momento en que el pasajero paga por los servicios que desea obtener de esta empresa, con el agravante que, si se determina que la responsabilidad es por dolo o culpa de sus directivos o alguna persona natural que le represente, no logrará favorecerse de los límites de responsabilidad determinados en la Ley de Aeronáutica Civil.

A tal efecto, en los casos de daño moral a personas naturales esta Sala de Casación Civil, mediante sentencia N° 114, del 12 de marzo de 2009, caso: Alberto Colucci Cardozo c/ Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A, reiteró los fundamentos que debe indicar el juez para motivar la cuantificación del referido daño:

(...)

En tal sentido, y como consecuencia del error de interpretación mencionado, el juez de alzada incurrió en la falsa aplicación de las normas contempladas en la Ley de Aeronáutica Civil, en su artículo 100 específicamente en el numeral cuarto, al no ser procedente la concesión del beneficio que limita la responsabilidad del transportista aéreo, en razón de que había operado la confesión ficta y no son subsumibles los hechos establecidos con los supuestos de hecho en dicha norma. Asimismo, inobserva el contenido del artículo 106 de la mencionada Ley de Aeronáutica Civil, norma que regula la pérdida del beneficio que limita la responsabilidad del transportista aéreo por daños ocasionados a sus pasajeros, por cuanto de haber aplicado

dicha norma, y en razón de la confesión ficta acaecida, debía el sentenciador conceder lo demandado por daño moral, conforme al precitado mandato normativo. Así se decide.

Adicionalmente, los artículos 1.185 y 1.196 del Código Civil, denunciados por falta de aplicación, el primero de estos establece la norma general que establece la responsabilidad civil extracontractual derivada del hecho ilícito, y una vez determinado el hecho ilícito conlleva al pago del daño moral y el segundo regula los supuestos en los que son factible la reparación del daño causado, extendiendo esa responsabilidad a todo daño material o moral causado por el acto ilícito.

## CORTES DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

---

- ❖ **El procedimiento de declaratoria de abandono de aeronave no tiene carácter sancionador ni da lugar a violaciones de la presunción de inocencia / El documento autenticado en una Notaría Pública no es suficiente para reconocer la titularidad en materia aeronáutica.** N° 0640 del 06-10-2016 (caso: *Eric José Michele Martínez v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – Corte Primera*)<sup>9</sup>

En cuanto a la presunción de inocencia, debe indicarse que tal garantía conlleva que toda persona debe presumirse inocente hasta que los órganos competentes, sean estos administrativos o judiciales, a través de un proceso debido que garantice el ejercicio de los derechos inherentes al ser humano, demuestren su responsabilidad o culpabilidad en la comisión de los hechos que se le imputan.

La importancia de la aludida presunción de inocencia trasciende en aquellos procedimientos administrativos que aluden a un régimen sancionatorio, concretizado en la necesaria existencia de un procedimiento previo a la imposición de la sanción, que ofrezca las garantías mínimas al sujeto investigado y permita, sobre todo, comprobar su culpabilidad.

En esos términos, se consagra el derecho a la presunción de inocencia, cuyo contenido abarca tanto lo relativo a la prueba y a la carga probatoria, como lo concerniente al tratamiento general dirigido al imputado a lo largo del procedimiento. Por tal razón, la carga de la prueba sobre los hechos constitutivos de las pretensiones sancionadoras de la Administración, recae exclusivamente sobre ésta. De manera que, la violación al aludido derecho se produciría cuando del acto de que se trate, se desprenda una conducta que juzgue o precalifique como “culpable” al investigado, sin que tal conclusión haya sido precedida del debido procedimiento, en el cual se le

---

<sup>9</sup> Disponible en <https://goo.gl/PRqLrF> [consultado: 10-02-2017].

permita al particular la oportunidad de desvirtuar los hechos imputados.

En el caso concreto, advierte esta Corte que el procedimiento administrativo que dio origen a las presentes actuaciones no tiene carácter sancionador y que la parte recurrente no fue precalificada como culpable o infractora de una norma jurídica, por ende, no tiene cabida la denuncia sostenida en este contexto por tratarse de procedimientos administrativos que distan en su naturaleza, máxime cuando de los autos y concretamente del aviso de notificación publicado el 12 de agosto de 2015, no se declaró –al menos en esa oportunidad- el abandono de la aeronave controvertida, en virtud de lo cual se debe desechar la denuncia expuesta en este sentido. Así se declara.

\*\*\*

Ahora bien, de los recaudos que antecede se desprende que la aeronave controvertida fue presuntamente adquirida por el recurrente en el año 2009, pero la documentación que lo acredita sólo se encuentra autenticada en una Notaría Pública.

A la fecha, el recurrente alega ser objeto de extorsión por parte de quienes habrían llevado a cabo la venta de la aeronave, incluyendo entre ellos a quien sería el otro propietario, todo lo cual, ha impedido la protocolización del documento ante el Registro de Aeronáutica Nacional.

(...)

Pues bien, sin que se prejuzgue sobre el mérito de la presente controversia, esta Corte debe señalar que no evidencia en fase cautelar la violación del debido proceso, derecho a la defensa ni presunción de inocencia en los términos esbozados por el actor con respecto a este último acto administrativo, pues, la Administración en la oportunidad de emitir pronunciamiento sobre la oposición formulada al procedimiento de declaratoria de abandono de aeronave, no constató la protocolización del documento traslativo de propiedad a tenor de la Ley de Aeronáutica Civil y la Regulación de Aeronáutica Venezolana (47), que por excelencia es el que reconoce frente a todos la condición de propietario.

En efecto, siendo estas normativas especiales para el derecho registral aeronáutico, diseñado precisamente para garantizar los

principios generales que rigen la materia y siendo que un documento autenticado en una Notaría Pública, no es suficiente en esta materia específica para reconocer la titularidad del recurrente frente a todos, esta Corte considera que la posición de la Administración no vulneró - en principio- el debido proceso.

- ❖ **La autoridad aeronáutica puede imponer sanciones por supuestos diferentes a los que dieron lugar al procedimiento administrativo, si se determina la existencia de los mismos en el desarrollo de la investigación / Una aeronave no debe prestar servicios si tiene reportes abiertos / En caso de sucesión normativa, debe aplicarse la que establezca una sanción más favorable al administrado. N° 0750 del 27-10-2016 (caso: Servicios Aéreos Sucre, C.A. v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil – Corte Primera)**<sup>10</sup>

De todo lo anterior, se evidencia que en curso del procedimiento administrativo el órgano sustanciador inició el procedimiento por la presunta comisión de las infracciones previstas en los literales h y m del numeral 3, del artículo 174 de la Ley de Aviación Civil, en concordancia con la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV N° 21 Secciones 21.16 y 21.17, ahora bien, durante el desarrollo de la investigación pertinente por medio del informe técnico elaborado por el Inspector designado para tal fin, se recabó indicios suficientes para determinar que se habían infringido no solo las secciones de la RAV 21, ya citadas, sino también las secciones 135.160, 135.163 y 135.170 de la RAV 135 que establecen Programas de Mantenimiento, Mantenimiento Preventivo y Alteraciones, Análisis y Vigilancia Continua y Liberación de Aeronavegabilidad y Registros en las Bitácoras de Mantenimiento, sin menoscabo que ya habiéndose constatado la vulneración de la RAV 21 esto diera lugar a la Administración a imponer la sanción correspondiente como en definitiva ocurrió.

\*\*\*

Ahora bien, debe estimarse que el informe técnico en cuestión estableció que “SASCA, en contraposición a lo establecido en la RAV 135 Sección 135.163 ‘Análisis y Vigilancia Continua’ no estableció un

---

<sup>10</sup> Disponible en <https://goo.gl/YEcFBB> [consultado: 10-02-2017].

sistema de análisis y vigilancia continua en la realización y efectividad de su programa de inspección, ya que utilizó una aeronave con reportes abiertos en la ejecución de servicios especializados de transporte aéreos, evidenciándose una falta de vigilancia en la operación de la aeronave YV-1150C, ya que la OMA al retornar a servicio la aeronave no cumplió lo estipulado en la RAV 135, Sección 135.170 "Liberación de Aeronavegabilidad y Registros en las Bitácoras de Mantenimiento". Pues bien, pese a que se determinara que la OMA AIRTECH (organización de mantenimiento certificada) retornó a servicio la aeronave, sin el cierre de todos los reportes abiertos durante el servicio, lo que se constituye en una falta sujeta a responsabilidad y transgresora de la RAV 135, no pasa a ser esto atenuante ni mucho menos a suprimir la falta cometida por la empresa recurrente, ya que la misma no debió prestar servicio sin que las inspecciones de aeronavegabilidad requeridas por las regulaciones aeronáuticas respectivas, fueran realizadas y efectivamente cerradas, el hecho de haber operado la aeronave con reportes levantados durante el servicio, todavía abiertos contradice la normativa estipulada por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y la Ley.

\*\*\*

En virtud de esto, pese a que la ley vigente para el momento en que ocurren los hechos establecía una multa de cuatro mil (4.000) U.T. a cinco mil (5.000) U.T. en principio siendo aplicable al caso de marras, como se observa la ley que se encontraba vigente ya para la fecha en que se dio inicio al procedimiento administrativo y posteriormente el acto sancionatorio, preveía una sanción más favorable a la recurrente, pues como ya se señalara se establecía la imposición de una multa por dos mil quinientas (2.500) U.T.

(...)

En este sentido, esta Corte no encuentra correcto lo sostenido por el referido Instituto, pues como quedara establecido de las disposiciones citadas, la más favorable es la ley posterior, pues la misma establece una sanción de multa menor a la ley anterior, y en ambos casos se plantea que subsidiariamente pudiera imponerse la sanción referida a la revocatoria del permiso operacional, habilitaciones y concesiones para prestar el servicio de transporte aéreo, por lo cual en virtud de lo establecido en el artículo 24 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, que establece que ninguna



disposición legislativa tendrá efecto retroactivo, excepto cuando imponga menor pena, en concordancia con lo anterior estima esta Corte que la sanción que debió ser impuesta es la establecida en la Ley de Aeronáutica Civil en el numeral 2.2.13 del artículo 125 que dispone una multa equivalente a la cantidad de dos mil quinientas (2.500) U.T. al ser esta la ley más favorable al administrado, en virtud de las anteriores consideraciones esta Corte considera forzoso REVOCAR PARCIALMENTE el acto solo en lo relativo al monto de la multa. Así se decide.

**TRIBUNAL SUPERIOR MARÍTIMO  
CON COMPETENCIA NACIONAL**

---

- ❖ **La competencia para suspender los efectos del acto administrativo que declara el abandono de una aeronave recae en los Tribunales de las Jurisdicción Contencioso Administrativa. S/N del 13-10-2016 (caso: Pedro Agustín Dupouy Medina y otro v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)**<sup>11</sup>

Señalado lo anterior, se advierte que el recurrente sostiene que al tratarse el asunto de la declaratoria de abandono de la aeronave, procedimiento contemplado en los artículos 28 y siguientes de la Ley de Aeronáutica Civil, el conocimiento del presente recurso debe ser de la competencia de los tribunales de la Jurisdicción Especial Aeronáutica, con fundamento en el numeral 18 del artículo 157 ejusdem que establece:

(...)

Sobre la competencia por la materia para conocer de estos asuntos, el ordinal 28 del artículo 5 de la Ley Orgánica del Tribunal Supremo de Justicia publicada en Gaceta Oficial N° 37.942 del 20 de mayo de 2004, establece:

(...)

Resulta importante transcribir lo establecido en el artículo 24 de la Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso Administrativa:

(...)

Ahora bien, de lo contemplado en los artículos 28 y 29 de la Ley de Aeronáutica Civil, no se evidencia que se haya regulado lo referente a los recursos que pudieran ser intentados contra la declaratoria de abandono de la aeronave, resuelta por la Autoridad Aeronáutica, y que éstos de forma especial se le atribuyeran al conocimiento de los tribunales de la jurisdicción especial aeronáutica, para extraerlos de aquellos tribunales que deberían conocer de la

---

<sup>11</sup> Disponible en <https://goo.gl/NbMso7> [consultado: 10-02-2017].

materia contenciosa administrativa. Por lo que los recursos de nulidad contra la declaratoria de abandono de la aeronave deben ser conocidos por los Tribunales de las Jurisdicción Contencioso Administrativa que sean competentes. Así se declara.

**TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA MARÍTIMO  
CON COMPETENCIA NACIONAL**

---

- ❖ **El procedimiento de conciliación ante el INAC no opera como una cuestión prejudicial para demandar por daños y perjuicios. S/N del 17-11-2016 (caso: Clónimo Claro y otros v. Delta Airlines INC)**<sup>12</sup>

Se ha opuesto con fundamento en el ordinal octavo 8° del artículo 346 del Código de Procedimiento Civil la cuestión previa de la existencia de una cuestión prejudicial que debe resolverse en un proceso distinto.

En este sentido, se alega la iniciación de un procedimiento administrativo de conciliación ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) que la misma parte actora menciona en su libelo de demanda y lo anexa como documental al mismo marcado "D".

(...)

Así las cosas y aún dándose como admitida por la parte demandada la cuestión previa opuesta, vemos que su consecuencia jurídica sería suspender el presente proceso hasta cuando este llegue al estado de sentencia y se haya resuelto la cuestión prejudicial que deba influir en la presente decisión.

En la sentencia de fecha dieciséis (16) de septiembre de 2015, que resolvió la falta de jurisdicción opuesta en el expediente de este Tribuna 2015-549 se resolvió lo siguiente:

(...)

Y, de igual forma en la sentencia ya mencionada, publicada en fecha catorce (14) de marzo de 2016, en el juicio que por Daños y Perjuicios siguen los ciudadanos Laura Saldaño, Luis Hernández, Manuela Moore Rueda y otros, contra la sociedad mercantil DELTA

---

<sup>12</sup> Disponible en <https://goo.gl/jlvMIY> [consultado: 10-02-2017].

AIRLINES INC, en el expediente signado bajo el número 2015-000549, de la nomenclatura de este Tribunal, se determinó:

(...)

De tal manera que sería procesalmente inservible para el presente asunto la declaratoria de admisibilidad de la presente cuestión previa como consecuencia de su falta de contradicción pues, como ha quedado ya asentado por la jurisprudencia de este tribunal no es de obligatorio cumplimiento que deba resolverse, de forma anticipada, para resolver el objeto principal de este proceso judicial, la conciliación administrativa y concierne en todo caso al afectado intentar causa judicial dentro de los límites y términos establecidos en la normativa que regula las Condiciones del Contrato de Transporte Aéreo, y probar los hechos, y así se decide.

❖ **La competencia para suspender los efectos del acto administrativo que declara el abandono de una aeronave recae en las Cortes de lo Contencioso Administrativo.** *S/N del 14-12-2016 (caso: Inversiones Flores Cartaya, C.A v. Aeromantenimiento Fliteline, C.A. y otro)*<sup>13</sup>

Este Tribunal ha podido comprobar que lo que pretende atribuir la parte actora a la parte demandada contiene petitorios de imposible ejecución para la misma, toda vez que no está dentro de la capacidad de las sociedades mercantiles demandadas permitir a la parte actora efectuar el proceso denominado de re certificación que se alega le ha sido negado. Así, igualmente, la facultad de suspender los efectos de un acto administrativo que declara el abandono de una aeronave la ostentan los Magistrados de las Cortes Contencioso Administrativo y no este juzgador. Siendo ello así, tal solicitud, en su caso, sería propia o podría ser objeto de un Recurso Contencioso Administrativo de Anulación cuyo trámite o procedimiento se encuentra establecido en la Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso Administrativa por lo que su conocimiento no corresponde por la materia a este Tribunal.

---

<sup>13</sup> Disponible en <https://goo.gl/AWkk1U> [consultado: 10-02-2017].