



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD MONTEÁVILA  
COMITÉ DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO PROCESAL CONSTITUCIONAL**

**DISCRECIONALIDAD DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES POR LA  
AUTORIDAD AERONÁUTICA COMO VIOLACIÓN DE DERECHOS  
FUNDAMENTALES**

Trabajo Especial de Grado presentado para optar al Título de  
Especialista en Derecho Procesal Constitucional

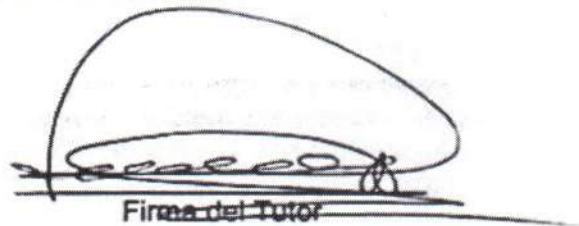
Autora: Cárdenas Soto, Yuleisy Andrea  
Cédula de Identidad: 25.068.189  
Tutor: Petit Guerra, Luis

Caracas, febrero del 2024

### CARTA DE CONFIRMACIÓN DEL TUTOR

Quien suscribe, **LUIS ALBERTO PETIT GUERRA**, C.I. N° 10.253.254, CONFIRMO QUE EL TRABAJO ESPECIAL DE GRADO presentado por el estudiante **CARDENAS YULEISY ANDREA**, C.I. 25.068.189, cursante de la Especialización **DERECHO PROCESAL CONSTITUCIONAL**, titulado **DISCRECIONALIDAD DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA COMO VIOLACIÓN DE DERECHOS FUNDAMENTALES**, al cual me comprometí en orientar desde el punto de vista académico, cumple con los requisitos para su presentación.

A los 15 días del mes FEBRERO de 2024.

  
Firma del Tutor

DATOS DEL Tutor: Luis Alberto Petit Guerra  
Nombre y Apellido:  
Cédula: 10-253.254

## DEDICATORIA

*El presente trabajo investigativo lo dedicamos principalmente a Dios, por su misericordia y no dejarme caer siendo el inspirador cada día dándome fuerza para continuar en este proceso de obtener esta especialidad.*

*A mis padres, por enseñarme con amor a ser una mujer fuerte, que sé que en el cielo están orgullosos de mí, gracias a ellos he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy. Es un orgullo y un privilegio ser su hija, serán por siempre los mejores padres.*

*A mi hermano por estar siempre presente, acompañándome y por el apoyo moral, que me brinda a lo largo de esta etapa de mi vida.*

*A todas las personas que nos han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito en especial a aquellos que nos abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos.*

## AGRADECIMIENTOS

*Quiero agradecer a mi Dios todo poderoso quien ha sido mi todo en esta gran travesía, siendo mi consolador, creador, proveedor, el que me ha brindado sabiduría e inteligencia durante este proceso y por supuesto desde que nací, agradezco a mi señor Jesucristo por ser mi amigo fiel, hermano, sanador y mi rey eterno.*

*Quiero agradecer a mi familia a mi hermano Pedro Cárdenas por creer en mí y en cuidar a mi querida Brandy. A Gerardo Parra por ser mi compañero en esta etapa de mi vida y nunca dejarme caer recordarme a diario que yo puedo con todo. A mi prima Verónica por ser mi hermana y mi mejor amiga.*

*Quiero agradecer a mis jefes, especialmente a Ricardo Navarro por animarme cada día a ser una mejor profesional por su increíble paciencia, por apoyarme en este desafío y sobre todo por la gran oportunidad que me dio académica como profesional; espero no decepcionarlo nunca y ser cada día una mejor profesional como él. A Sulirma Vallenilla por apoyarme y darme animo cuando los nervios apoderaban de mi cuerpo, por la oportunidad académica y profesional; A mi primer jefe Rubén Piña por su apoyo y conocimiento en el Derecho Aeronáutico.*

*Quiero agradecer a todos mis amigos que hoy son mi familia tanto como mis compañeros de trabajo, como a Luisel, Shanty, Nazareth, Luzhana y Héctor, por tenerme paciencia y aportar un granito en esta locura; A mis compañeros de estudio que son excelentes y maravillosos profesionales donde al principio me intimidaron, pero hoy puedo decir que tengo un equipo increíble, de igual manera agradecer a Gladys por el apoyo incondicional al inicio de esta meta.*

*Quiero Agradecer a todos y a cada uno de los profesores increíble, que impartieron cada una de las cátedras. Son maravillosos profesionales, especialmente a mi querido Tutor por animarme con esta investigación, por el labor y apoyo para que todo este trabajo que hoy en día se ha hecho realidad*

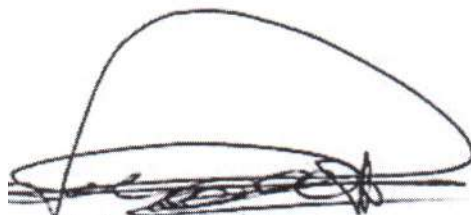
*Con esto no me sobran las palabras para agradecer tanto trabajo, dedicación y esfuerzo llevados a cabo, como siempre como frases " Todo sacrificio y esfuerzo llevan a un buen resultado " "El principio de la sabiduría es el temor"*

**Comité de Estudios de Postgrado  
Especialización en Derecho Procesal Constitucional**

Quienes suscriben, profesores evaluadores nombrados por la Coordinación de la Especialización en Derecho Procesal Constitucional de la Universidad Monteávila, para evaluar el Trabajo Especial de Grado titulado: "DISCRECIONALIDAD DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA COMO VIOLACIÓN DE DERECHOS FUNDAMENTALES", presentado por la ciudadana: CÁRDENAS YULEISY ANDREA, cédula de identidad N° V- 25.068.189, para optar al título de Especialista en Derecho Procesal Constitucional, dejan constancia de lo siguiente:

1. Su presentación se realizó, previa convocatoria, en los lapsos establecidos por el Comité de Estudios de Postgrado, el día 15 de febrero de 2024, de forma presencial en la sede de la Universidad.
2. La presentación consistió en un resumen oral del Trabajo Especial de Grado por parte de su autor, en los lapsos señalados al efecto por el Comité de Estudios de Postgrado; seguido de una discusión de su contenido, a partir de las preguntas y observaciones formuladas por los profesores evaluadores, una vez finalizada la exposición.
3. Concluida la presentación del citado trabajo, los profesores evaluadores decidieron otorgar la calificación de Aprobado "A" por considerar que reúne todos los requisitos formales y de fondo exigidos para un Trabajo Especial de Grado, sin que ello signifique solidaridad con las ideas y conclusiones expuestas.

Acta que se expide en Caracas, el día 15 del mes de febrero de 2024.



Prof. Luis Petit  
C.I. 10.253.254



Prof. Beatriz Martínez  
C.I. 5.533.113



Universidad  
Monteávila



**REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD MONTEÁVILA  
COMITÉ DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO PROCESAL CONSTITUCIONAL**

**DISCRECIONALIDAD DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES POR LA  
AUTORIDAD AERONÁUTICA COMO VIOLACIÓN DE DERECHOS  
FUNDAMENTALES**

**Autor:** Cárdenas Soto, Yuleisy Andrea.

**Tutor:** Petit Guerra, Luis

**Fecha:** 07 de febrero del 2024

**RESUMEN**

El presente trabajo de investigación, se fundamentó en determinar la Discrecionalidad De La Aplicación De Sanciones Por La Autoridad Aeronáutica Como Violación De Derechos Fundamentales, derechos consagrados en los artículos 4 y 5 de la Ley de Aeronáutica Civil y concatenado con el artículo 156 numeral 26 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, guardando relación con las disposiciones establecidas en los diferentes convenios e instrumentos internacionales. Se planteó como objetivo de la presente investigación, el análisis de la aplicación de sanciones por la autoridad aeronáutica, con respecto a la afectación que produce a los derechos fundamentales a los explotadores aéreos del servicio público y a los pasajeros. Se determinó, la naturaleza jurídica del Derecho aeronáutico desde el contexto del ordenamiento jurídico venezolano, mapeando las normas de rango legales vigentes en materia de Aeronáutica Civil, Convenios internacionales y Regulaciones de la Ley; para determinar sus sanciones y disposiciones de control de la aplicación de forma discrecional a los entes afectados. Se concluyó que, en Venezuela no existe un marco legal que disponga de un ámbito de protección a los explotadores aéreos ya que la manera de actuar de la autoridad aeronáutica como su resguardo a la seguridad operacional se extralimitan valiéndose de la supremacía otorgada por el poder ejecutivo a dichos funcionarios, no hay límites establecidos para el control de las funciones de estas autoridades, y a su vez en lo cual se subsumen las sanciones aeronáuticas, la falta de control por el poder ejecutivo para hacer valer los derechos y principios de nuestra carta magna con respecto al abuso de poder por los funcionarios públicos.

Palabras clave: Autoridad Aeronáutica, discrecionalidad, sanciones.





Universidad  
Monteávila



**REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
UNIVERSIDAD MONTEÁVILA  
COMITÉ DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO PROCESAL CONSTITUCIONAL**

**DISCRECIONALIDAD DE LA APLICACIÓN DE SANCIONES POR LA  
AUTORIDAD AERONÁUTICA COMO VIOLACIÓN DE DERECHOS  
FUNDAMENTALES**

**Autor:** Cárdenas Soto, Yuleisy Andrea.

**Tutor:** Petit Guerra, Luis

**Fecha:** 07 de febrero del 2024

**SUMMARY**

The present research work was based on determining the Discretion of the Application of Sanctions by the Aeronautical Authority as a Violation of Fundamental Rights, rights enshrined in articles 4 and 5 of the Civil Aeronautics Law and concatenated with article 156 paragraph 26 of the Constitution of the Bolivarian Republic of Venezuela, relating to the provisions established in the different international conventions and instruments. The objective of this investigation was the analysis of the application of sanctions by the aeronautical authority, with respect to the impact it produces on the fundamental rights of public service air operators and passengers. The legal nature of Aeronautical Law was determined from the context of the Venezuelan legal system, mapping the current legal range standards regarding Civil Aeronautics, International Conventions and Regulations of the Law; to determine its sanctions and provisions for controlling the application on a discretionary basis to the affected entities. It was concluded that in Venezuela there is no legal framework that provides a scope of protection for air operators since the way of acting of the aeronautical authority as its protection of operational safety exceeds its limits using the supremacy granted by the executive power. to these officials, there are no established limits for the control of the functions of these authorities, and in turn in which the aeronautical sanctions are subsumed, the lack of control by the executive power to enforce the rights and principles of our Magna Carta with regarding abuse of power by public officials.

Keywords: Aeronautical Authority, discretion, sanctions.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>ii</b>
<b>AGRADECIMIENTOS.....</b>	<b>iii</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>iv</b>
<b>SUMMARY.....</b>	<b>v</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>Planteamiento Del Problema.....</b>	<b>3</b>
<b>Objetivo General .....</b>	<b>5</b>
<b>Objetivos Específicos.....</b>	<b>5</b>
<b>Justificación .....</b>	<b>6</b>
<b>Capítulo I.....</b>	<b>7</b>
<b>Análisis de los Fundamentos de la Aviación y su relación con el Derecho Aeronáutico.....</b>	<b>7</b>
<b>Derecho Aeronáutico.....</b>	<b>7</b>
<input type="checkbox"/> <b>Internacional y Uniforme .....</b>	<b>9</b>
<input type="checkbox"/> <b>Dinámico .....</b>	<b>9</b>
<input type="checkbox"/> <b>Político .....</b>	<b>9</b>
<b>Tratados y Convenios Internacionales .....</b>	<b>10</b>
<b>Empresas Aeronáuticas .....</b>	<b>12</b>
<b>Explotador Aéreo .....</b>	<b>12</b>
<b>Certificación de Explotador Aéreo .....</b>	<b>12</b>
<b>Jurisdicción del Estado Nacional en el Campo del Transporte Aéreo.....</b>	<b>13</b>
<b>Normativa Aplicada en Venezuela para la Aeronáutica Civil .....</b>	<b>17</b>
<b>Principios Jurídicos Aeronáuticos.....</b>	<b>19</b>
<b>La Institucionalidad en la Aeronáutica Civil.....</b>	<b>23</b>
<b>Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo (AOC).....</b>	<b>23</b>
<b>Del régimen jurídico y régimen sancionatorio (infracciones administrativas) aplicadas por la Autoridad Aeronáuticas .....</b>	<b>25</b>
<b>Potestad Sancionatoria de la Autoridad Aeronáutica .....</b>	<b>26</b>
<b>Multa de los Explotadores de Aeronave Civiles.....</b>	<b>26</b>
<b>Multas a los Explotadores del Servicio de Transporte Aéreo.....</b>	<b>30</b>
<b>Capitulo II.....</b>	<b>33</b>



<b>Discrecionalidad de las Sanciones Aplicadas por la Autoridad Aeronáutica a los Explotadores Aéreos afectado a Terceros .....</b>	<b>33</b>
<b>Decisiones del Tribunal Supremo de Justicia alusión al caso planteado .....</b>	<b>37</b>
<b>Sentencia N° 103 del 08-02-2017 (caso: Valentina Montiel Kolisnichenko v. INAC – Corte Segunda) La corte Segunda de lo Contencioso Administrativo remitió a la Sala Político-Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia. ....</b>	<b>37</b>
<b>Capitulo III.....</b>	<b>41</b>
<b>    Limite a la autoridad aeronáutica al momento de la ejecución de sus funciones .....</b>	<b>41</b>
<b>Conclusiones.....</b>	<b>45</b>
<b>Referencias.....</b>	<b>47</b>

## INTRODUCCIÓN

La aviación civil en Venezuela se remonta a principios del siglo XX, con la creación de la primera aerolínea comercial, Aeropostal, en 1929. Desde entonces, la aviación civil en Venezuela ha experimentado un crecimiento significativo, con la creación de nuevas aerolíneas, la expansión de la infraestructura aeroportuaria y el desarrollo de regulaciones y normativas para la industria. Desde entonces se ha evidenciado un crecimiento significativo de la aeronáutica en Venezuela por lo cual es indispensable la creación de instituciones que garanticen el correcto funcionamiento del mismo y regule su uso comercial.

El 28 de septiembre de 2001 fue creado mediante el Decreto N° 1.446 con Fuerza y Rango de Ley, publicado en la Gaceta Oficial N° 38.226, el Instituto Nacional de Aviación Civil, el cual funcionó con esa denominación hasta el 12 de diciembre de 2005 cuando la misma cambió a la de Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), de acuerdo a la Ley de Creación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial N° 38.333.

Su misión es velar por una aviación civil segura y eficiente, en concordancia con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cumpliendo con la seguridad operacional, seguridad de la aviación, eficiencia, regularidad, así como la protección del medio ambiente y la aviación. Entendiéndose que los explotadores aéreos es una persona o empresa que utiliza aeronaves para realizar actividades comerciales, como el transporte de pasajeros o mercancías. Los explotadores aéreos deben estar inscrito ante el Registro

Aeronáutico Nacional y certificados por la autoridad aeronáutica del país y cumplir con una serie de requisitos de seguridad y mantenimiento, donde luego pasan a ser aerolíneas.

El presente trabajo que tiene como finalidad no solo la investigación de las normas que regulan la actividad del transporte aéreo y de sus pasajeros o usuarios sino la aplicabilidad de las mismas por parte del Estado venezolano. Y además realizar un análisis sobre el régimen sancionatorio especial, en el ámbito aeronáutico para determinar cómo algunas sanciones pueden menos cavar la arbitrariedad o la discrecionalidad excesiva y la afectación de los derechos fundamentales de los explotadores aéreos, pasajeros y elementos externos asociados.

Por último, se sugerirán las posibles soluciones a ese conflicto que surge entre las partes afectadas antes mencionadas y la interpretación en cuanto a la aplicación de sanciones determinadas por el legislador venezolano e internacional.

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Durante la práctica profesional en el ejercicio del derecho aeronáutico hemos podido evidenciar una serie de sanciones donde las leyes les dan excesivas discrecionalidades a los funcionarios que representan al Estado donde pueden estar afectados determinados derechos fundamentales. Es decir, al no existir un sistema contencioso administrativo capaz de controlar (en forma eficaz) aquellos actos administrativos de la autoridad aeronáutica que, bajo el argumento de la discrecionalidad reglada; pueden ser de tal manera “arbitrarios” por lo excesivo, incontrolable y lesivo a ciertos derechos fundamentales de distintos actores.

Es necesario instituir regulaciones a los fines de establecer una serie de parámetros en cuanto la forma de emplear los criterios de los funcionarios del Estado en área aeronáutica; evitando la discrecionalidad. Entendemos que el Estado se predica con régimen sancionatorio, pero las sanciones deben ser proporcionales y tener límites. Siendo la Constitución sugiere límites al poder, es importante entonces fijar aquellas restricciones a la autoridad aeronáutica para evitar el abuso de poder; porque sabemos que el Poder se controla colocando límites, de lo contrario surge la anarquía del Estado.

Analizando el contexto normativo; el Estado tiene un régimen sancionatorio, tiene normativas e instituciones, el problema radica en que se han dado una serie de sanciones que impactan sobre manera bajo el supuesto argumento de la seguridad operacional afectando directa o indirectamente a los explotadores aéreos, pasajeros y trabajadores.

Por la naturaleza del área respaldada en la seguridad operacional aplicada por los funcionarios que ejercen esta actividad aeronáutica, siendo categorizados como funcionarios de seguridad de Estado, abusan de sus facultades al imponer sanciones bajo el supuesto mandato en el imperio de la ley de forma arbitraria violando derechos fundamentales.

## **Objetivo General**

Analizar desde la Hermenéutica jurídica las sanciones como violación de los derechos fundamentales del pasajero y del explotador aéreo.

## **Objetivos Específicos**

1. Describir los postulados jurídicos que representan el cuerpo de contenidos teóricos y legales que dan sustento a los dispositivos reglamentarios que conforman el marco de autenticidad de los derechos constitucionales de los pasajeros y explotadores aéreos

2. Determinar cuáles son sanciones como violación de los derechos fundamentales del pasajero y el explotador aéreo.

3. Analizar los aspectos de los funcionarios públicos para sancionar a los explotadores aéreos afectado así a los pasajeros viéndose vulnerados en el marco de legalidad los derechos fundamentales.

## JUSTIFICACIÓN

En la investigación se realizará un análisis desde la Hermenéutica Jurídica de los diferentes textos legales que están compuestas por los dispositivos que conforman el ordenamiento legal relativo al margen de la libertad pactada frente al contrato de Transporte Aéreo en la República Bolivariana de Venezuela. Debido a que, en mi experiencia profesional en el ámbito aeronáutico, donde es evidente, el abuso de poder de las instituciones aeronáuticas, al extralimitarse, por sancionar explotadores aéreos vulnerando no sólo los derechos del mismo sino de los pasajeros y trabajadores, con el argumento seguridad operacional, identificando abuso del régimen sancionatorio del Estado.

Para lo cual se realizará un análisis donde se revisarán los siguientes Textos Jurídicos: la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Tratados y Convenios Internacionales, el Convenio de Varsovia de 1929 y el Convenio de Chicago de 1944, el Código Civil, Ley de Aeronáutica Civil. Igualmente constituyen fuente legal a la presente investigación, las regulaciones de la ley especial, las providencias administrativas dictadas por las autoridades aeronáuticas competentes de la República, Condiciones Generales de Transporte Aéreo, así como algunas sentencias del Tribunal Supremo de Justicia. Con la finalidad de brindar una solución a lo planteado anteriormente y ofrecerles a los operadores, usuarios y demás grupos de interés partes involucradas mejores herramientas para el correcto funcionamiento del Transporte Aéreo. Sabiendo que el Estado tiene límites contemplados en nuestra Carta Magna como ley suprema donde se establecen principios y derechos fundamentales.



## **Capítulo I**

### **Análisis de los Fundamentos de la Aviación y su relación con el Derecho**

#### **Aeronáutico**

La aviación es la rama de la aeronáutica que comprende la navegación aérea con aparatos más pesados que el aire, siendo, el conjunto de conocimientos, técnicas y destrezas refiriéndose a todas las actividades relacionadas con el diseño, fabricación, operación y mantenimiento de aeronave, así como al arte y la ciencia de volar. Abarcando una forma de transporte que utiliza aeronaves para viajar por el aire transportando personas y mercancías. Las aeronaves incluyen aviones, helicópteros, planeadores, globos aerostáticos y drones.

La Aviación Civil comprende todas aquellas operaciones especulativas del transporte de pasajeros y mercancías, a través de las autorizaciones de la Autoridad Aeronáutica respectiva, la matrícula de sus aeronaves, la acreditada competencia de sus pilotos, respecto de los preceptos de la navegación aérea internacional y los que por motivos de defensa y seguridad nacional establece cada Estado, y enmarcado comúnmente, por el considerable caudal que se necesita y la acostumbrada renovación de su material de vuelo, por sociedades mercantiles privadas o de capital mixto del Estado, para garantizarse este la supervisión y fiscalización de un medio que concierne a la seguridad estatal.

#### **Derecho Aeronáutico**

El Derecho Aeronáutico es un sistema jurídico que se guía por normas y principios de carácter público y privado, así como de normas y principios de orden nacional e internacional, que busca regular todas las relaciones jurídicas que puedan originarse de la navegación aérea, el desarrollo y uso de infraestructuras aéreas y el uso de espacios aéreos; teniendo los Estados soberanías para regular la normativas aplicable; asimismo, con carácter internacional que fijan estas normativas para darle un tratamiento jurídico uniforme.

En la doctrina, se ha afirmado que, en la definición y origen del concepto general del derecho aeronáutico, existen estrechas relaciones con el derecho de la navegación marítima, con el cual comparte una clara similitud. Sin embargo, debido a la naturaleza especializada de cada campo, estas similitudes no generan confusiones. Siguiendo a Brunetti, y como lo expresó Gay de Montellá, se considera que estos dos derechos ocupan posiciones similares y representan especialidades dentro del amplio ámbito comercial, reguladas por un conjunto complejo de leyes y hechos técnicos que caracterizan la navegación en general con una identidad distintiva.

La delimitación del ámbito del derecho aeronáutico es un proceso en constante evolución, que implica en la práctica una exploración de todas las ramas especializadas del derecho. Esta afirmación se evidencia a través de los casos planteados y de los ámbitos que abarca esta disciplina. Este recorrido por las diversas especialidades que componen nuestro sistema legal puede considerarse como un valor añadido distintivo e inalterable del derecho aeronáutico y de la aviación en su conjunto.

Es necesario enfatizar que el Derecho Aeronáutico tiene diversas características esenciales que las hacen distinguirse entre las distintas disciplinas jurídicas como su:

- **Internacional y Uniforme:** La aeronavegación recorriendo largas distancias sobrevolando espacios aéreos soberanos donde surgen diferentes asuntos del derecho público y privado teniendo interferencia las empresas aéreas ya que estas son las que se dedican comúnmente a la explotación aérea; emergiendo la necesidad de los Estados en legislar en los aspectos internacionales y administrativos respetando los principios generales; las normas que regulan el tránsito y tráfico aéreo siendo uniforme y viable la navegación aérea internacional de manera segura, confiable, ordenada, y fundamentada en derecho justos.

- **Dinámico:** Por la evidente existencia de principios fundamentales firmes y consistentes de los ordenamientos jurídicos de los países distinguiéndose entre sí; tanto como las distintas disciplinas del derecho.

- **Político:** El Estado interviene constantemente en las actividades aeronáuticas, a través de controles que lleva a cabo exclusivamente con su organización ejerciendo una acción tutelar sobre todo lo concerniente a la aviación civil ya que es una actividad que esta relacionada directamente con la soberanía y con el interés general de la sociedad, en tal sentido, tomando acciones resguardando la seguridad operacional.

## **Tratados y Convenios Internacionales**

A lo largo de la historia se han creado diversos tratados y convenios que le han dado origen a las normas que integran el ordenamiento jurídico aeronáuticos teniendo disposiciones libremente pactadas por las partes entre 2 o más sujetos de derecho internacional con el fin de crear, modificar, o extinguir obligaciones y derechos entre ellos están:

El Convenio de París de 1919, que creo la Comisión Internacional de Navegación Aérea como un organismo permanente, colocando bajo la autoridades de la sociedad de nacionales y con sede en París; el Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944 estableció la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), una agencia especializada de las Naciones Unidas abordando temas relacionados con la navegación aérea, la organización de la aviación civil internacional, el transporte aéreo internacional, y disposiciones finales; la convención Iberoamericana de 1936; la convención Panamericana de Aviación Comercial de La Habana de 1928; el Acuerdo de Tránsito Aéreo de los Servicios Aéreos Internacionales, Chicago 1944; y el Convenio sobre Transporte Internacional, Chicago 1944, el cual no entro en vigor.

Las convenciones de Derecho Privado como el Convenio de Varsovia de 1929 sobre Transporte Aéreo Internacional y sus Protocolos de Enmienda; el Convenio de Roma de 1933 sobre embargo de aeronave; el Convenio de Roma de 1933 sobre daño a terceros en la superficie; el convenio de Bruselas de 1938 sobre asistencias y salvamento en el mar; el Convenio de Ginebra de 1940 sobre el reconocimiento de derechos sobre aeronaves; el Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a

terceros en la superficie por aeronaves extranjeras; los Protocolos de Montreal de 1975 y de 1999; y otros acuerdos internacionales como relacionados con los actos ilícitos contra la aviación civil internacional, concluidos en Tokio e 1961, La Haya 1979 y Montreal 1971.

Las aeronaves comienzan a ser consideradas como objetos sujetos a regulación jurídica y atribuida a una nacionalidad, según lo establecido en el artículo 6 del Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea de París de 1919. Este artículo determinaba que las aeronaves adquieren la nacionalidad del Estado en cuyo registro hayan sido matriculadas, y exigía que fueran pilotadas por personas especialmente habilitadas.

Se introducen conceptos como el de espacio aéreo, relacionado con la soberanía del Estado subyacente. A la labor legislativa de los diferentes Estados a nivel interno se une inmediatamente la necesidad de establecer un marco internacional que incorpore los acuerdos alcanzados para facilitar el tránsito de aeronaves y el uso del espacio aéreo. En este contexto, es importante destacar la Convención de Varsovia del 12 de octubre de 1929, conocida como "Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Internacional".

Esta convención establecía la necesidad de que las aeronaves dispongan de una instalación especial desde la cual puedan despegar y aterrizar, derivada del principio universalmente aceptado de que las aeronaves solo pueden realizar estas operaciones en campos apropiados para tal fin.

## **Empresas Aeronáuticas**

Las empresas aeronáuticas son aquellas entidades que se encargan de los factores de producción en orden a la prestación de servicio de transporte aéreo, para ofrecerlos en el mercado y teniendo conciso la comercialización de la misma. Para que estas empresas aeronáuticas se puedan considera explotadores aéreos, debe realizar una serie de requisitos y procedimientos para que la autoridad aeronáutica le conceda la certificación correspondiente, pudiendo realizar la explotación del transporte aéreo en condiciones seguras y de acuerdo con las especificaciones operacionales adecuadas con las especificaciones operacionales asociadas al mismo.

Asimismo, la empresa aeronáutica debe contener la conformación de idoneidad económica, capacidad legal y las debidas garantías para el cumplimiento de las responsabilidades derivas de la prestación de servicio prevista en la ley de aeronáutica civil y en el ordenamiento jurídico técnico.

## **Explotador Aéreo**

El explotador aéreo es aquella persona que hace uso de las aeronaves de uso comercial o de provecho propio siendo de forma legítima siendo este el que lleve las operaciones de las aeronaves de su propiedad, tenido como característica esencial las empresas aeronáuticas.

## **Certificación de Explotador Aéreo**

El Certificado de Servicio de transporte aéreo, como se mencionó anteriormente es un documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica que acredita la su capacidad

para realizar las operaciones aéreas de acuerdo con sus especificaciones operacionales.

Las normativas técnicas aeronáuticas, establecen las condiciones, requisitos, procedimientos y limitaciones para el otorgamiento, de conformidad con los estándares de seguridad.

### **Jurisdicción del Estado Nacional en el Campo del Transporte Aéreo**

Es importante tener presente que si bien es cierto el “Estado es una sociedad necesaria, orgánicamente perfecta, establecida en un territorio determinado, orgánicamente perfecta establecida en un territorio determinado, que se encuentra regida por un poder supremo e independiente, procura la realización de los fines humanos”. Sabiendo esto se puede definir que el Poder Supremo o Independiente, es aquello que se denomina Poder Público o Poder Estatal y, para que lo sea tiene que ser originario y soberano.

El Poder Público es originario, porque goza del *imperium*; en virtud de éste, la supremacía del Estado se personifica en el magistrado, la autoridad o gobierno que se encuentra en todos los niveles de la organización del Estado quien tiene sobre los ciudadanos la facultad de exigir obediencia a sus órdenes y de adaptar las normas necesarias para hacerlas cumplir por la población que habita en el territorio determinado.

En la organización política de Venezuela el transporte público nacional está atribuido a las competencias del Poder Público Nacional, siendo que el transporte es el instrumento mediante el cual se traslada o conduce personas o cosas de un lugar de



origen a otros destinos, por lo tanto, en tiempos modernos el transporte comercial es un servicio público, porque su finalidad consiste en dar satisfacción a una necesidad de interés general.

En tal sentido, el transporte comercial comprende todos los medios e infraestructuras comprometidas en el desplazamiento de personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de dichos bienes, determinados en servíos de pasajeros todos aquellos que transportan personas y servicios de mercancías cuando se transporta bienes.

En la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela del 1999, en el capítulo II Del La Competencias del Poder Público Nacional en su artículo 156 numeral 26 dispone lo siguiente:

“Es de la competencia del Poder Público Nacional:

26. El régimen de Transporte nacional, de la Navegación y transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, de aeropuertos y sus infraestructuras.”

Haciendo una analogía con la misma en la Ley De Aeronáutica Civil fue declarada como de utilidad pública por el artículo 4 de la Ley de Aeronáutica Civil, por lo que según el legislador patrio.

“Se declara de utilidad pública la aeronáutica civil y debe ser gestionada eficientemente, de acuerdo con lo previsto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y las leyes de la República.”

Deben ser gestionadas eficientemente de acuerdo con lo previsto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y las leyes de la República.

Por otra parte, la legislación aeronáutica civil venezolana se subsume en la legislación aérea internacional, creando el Principio de la Uniformidad de la Legislación Aeronáutica, tal y como lo podemos encontrar en el texto del artículo 5 de la Ley de Aeronáutica Civil, que establece lo siguiente:

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

Otros organismos internacionales, serían la Organización Mundial de Aduana; la Organización Mundial de la Salud, entre otros.

Así mismo siendo análogo con el artículo 61 ejusdem donde se establece:

“Los servicios de navegación aérea tienen carácter de servicio público esencial. La prestación es competencia del Poder Público Nacional, quien lo ejercerá directamente o mediante el otorgamiento de concesiones o permisos a organismos especializados, públicos o privados. El personal técnico aeronáutico adscrito a estos organismos presta un servicio de seguridad de Estado (...).”

Como se puede observar de las disposiciones transcritas, el régimen integral de la navegación y transporte aéreo, así como el de los aeropuertos y su infraestructura, es de la competencia del Poder Publico Nacional y se regirá por la Ley de Aeronáutica

Civil, sus reglamentos y demás disposiciones normativas de carácter técnico que, con arreglo a ella se dicten.

En la disposición contenida en el artículo 123 de la Ley de Aeronáutica Civil, encontramos lo siguiente:

“El presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y demás funcionarios competentes en materia de seguridad operacional y de la aviación civil, mediante acto motivado, podrán dictar medidas cautelares en caso de riesgo, a fin de garantizar la seguridad aeronáutica.”

En consecuencia, tenemos que existen otras medidas cautelares derivadas de la Administración Pública, cuando se traten de prevalecer la seguridad aeronáutica; es decir, que quien actúa no es un acreedor haciendo valer sus derechos; sino que, tal y como lo dijimos al principio, el norte del derecho Aeronáutico es la SEGURIDAD; razón por la cual el INAC, ejerciendo sus facultades de control operacional, tiene las más amplias facultades para la inmovilización de la aeronave por medidas de seguridad; así como la limitación o suspensión temporal de la eficacia de los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias o habilitaciones previamente otorgadas, cuando se haya constatado irregularidades que afecten en forma cierta, grave e inmediata la seguridad aérea. Tales medidas deberán ser presentadas por escrito a menos que por emergencia se hagan en principio de manera verbal, evitando así el despegue de la aeronave; sin menoscabo de dejar por escrito a la brevedad posible el decreto de la medida dictada de inmovilización de la aeronave.

Tales medidas cautelares deben ser confirmadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento administrativo; y en todo caso quedarán sin efecto una vez que desaparezcan las razones que dieron origen a su imposición. He allí, el objeto de la presente tesis, pues la administración pública en aras de aplicar su autoridad, en reiteradas oportunidades se extralimita en sus funciones, incurriendo incluso en un abuso de poder, tal y como lo veremos más adelante en el presente trabajo.

## **Normativa Aplicada en Venezuela para la Aeronáutica Civil**

La entrada en vigencia de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, publicada en la Gaceta Oficial N° 36.680, de fecha 30 de diciembre de 1999, reimpressa por error del ente emisor y publicada en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.453 del 24 de marzo de 2000, y luego la última reforma parcial de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009.

El orden preferente de la aplicación e interpretación de normas y principios que regulan la aeronáutica civil es:

La *Constitución de la República Bolivariana de Venezuela* ya que es considerada la ley suprema del país porque establece las reglas fundamentales y los principios sobre los cuales se basa el sistema legal y político de la nación. Consagrando los derechos fundamentales de los ciudadanos, define la estructura del Gobierno, establece los poderes y funciones de las distintas ramas del Gobierno, y garantiza la separación de Poderes. Así como se habló anteriormente del artículo 156.26 Constitucional, además, la Constitución establece los límites y responsabilidades del Gobierno, así como los derechos y libertades individuales que deben ser protegidos.

*Tratados Internacionales*, siendo un instrumento donde se consagran disposiciones libremente pactadas entre dos o más sujetos de derecho internacional con el fin de crear, modificar o extinguir obligaciones y derechos. El aparte 2do. de la Convención de Viena sobre derecho de los Tratados de 1969, de la cual Venezuela no

es parte define tratado de la siguiente manera: "(...) se entiende por tratado un acuerdo internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular".

La ley de Aeronáutica Civil de 17 de marzo del 2009, regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la República Bolivarianas de Venezuela. A las aeronaves del Estado se le aplicará dicha ley solo cuando disposiciones previstas en ella así lo determinen.

*Los Reglamentos* de la Ley de aeronáutica civil son el conjunto de normas jurídicas emanadas del Poder Ejecutivo que tiene como finalidad complementar y explicar el sentido de la ley de Aeronáutica Civil

Las *normas de desarrollo* que al efecto dicte el poder nacional son aquellos preceptos jurídicos y técnicos que tienen a regular de manera permanente y constante el desarrollo adecuado de la actividad aeronáutica.

Los *Principios Generales* del Derecho Aeronáutico son los dictados de la razón admitidos por el legislador como fundamentos inmediatos de sus disposiciones y en los cuales se halla constituido su capital pensamiento sobre los aspectos de la aeronáutica civil.

La *Analogía* es la relación de semejanza que tienen unas cosas con otras, el supuesto de hecho cuya aplicación analógica se pretenda debe ser tan semejante desde el punto de vista jurídico con el supuesto de hecho no regulado, que pueda

afirmarse que existe idéntica razón para atribuirle la misma consecuencia jurídica a ese otro supuesto.

### **Principios Jurídicos Aeronáuticos**

Estos aluden a la pluralidad de postulados o proposiciones con sentido y proyección normativa o deontológica, que, por tales, constituyen parte del núcleo central del sistema Constitucional, insertados de manera expresa o tácita en todo el sistema Constitucional, están destinados a asegurar la proyección normativa de los valores o postulados ético políticos, así como las proposiciones del carácter técnico jurídico.

El Magistrado del Tribunal Constitucional del Perú en la revista Derecho & Sociedad 21, Miguel Ciuro Caldani, señala que éstos "son especialmente relevantes, porque allí están de cierto modo los "principios del principio". Dicha noción es enteramente coherente con la acepción que formula la Real Academia de la Lengua Española que la asocia con "base, fundamento, origen, razón fundamental sobre la cual se procede discurriendo en cualquier materia. Causa primitiva o primera de una cosa o aquello que de otra cosa procede de cualquier modo".

Los principios que rigen las bases de los fundamentos aeronáuticos contemplados en la Ley de Aeronáutica Civil en el título I de las disposiciones Generales a partir de su artículo 5, establecen:

*Artículo 5 Principio de la uniformidad de la legislación aeronáutica* "La legislación aeronáutica civil venezolana se orienta a la adecuación y al cumplimiento de las normas y métodos recomendados y emanados de la Organización de Aviación Civil

Internacional y otros organismos internacionales especializados, para alcanzar la uniformidad con la normativa aeronáutica internacional, a fin de promover el desarrollo de la aeronáutica civil de manera segura, ordenada y eficiente.”

La legislación venezolana se adapta a aplicación aérea internacional, para que así pueda existir una igualdad y semejanza en las ordenanzas jurídica aplicadas en cuanto a sus preceptos legales y así al presentante un hecho determinado pueda haber una consecuencia jurídica dinámica en la aeronavegación.

*Artículo 6 Principio de preservación del medio ambiente.* “El medio ambiente gozará de una protección especial frente a los efectos que se puedan producir por el desarrollo de las actividades aeronáuticas. La normativa que dicte la Autoridad Aeronáutica de Protección y Mantenimiento se orientara a la adecuación y al cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente y de las normas y métodos recomendados por organismos especializados, nacionales e internacionales.

La inobservancia de esta disposición acarreará las sanciones contenidas en la Ley de Aeronáutica Civil y en las leyes especiales que regulen la materia.”

Entendiéndose por medio ambiente es la conservación y gestión sostenible de los recursos naturales, la biodiversidad y los ecosistemas contando con normas, principios y disposiciones legales que regulan su protección.

Concatenado a lo antes expuesto el Artículo 127 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela nos establecer:

“Es un derecho y un deber de cada generación proteger y mantener el ambiente en beneficio de su misma y del mundo



futuro. Toda persona tiene derecho individual y colectivamente a disfrutar de una vida y de un ambiente seguro, sano y ecológicamente equilibrado. El Estado protegerá el ambiente, la diversidad biológica, genética, los procesos ecológicos, los parques nacionales y monumentos naturales y demás áreas de especial importancia ecológica. El genoma de los seres vivos no podrá ser patentado, y la ley que se refiera a los principios bioéticos regulará la materia.

Es una obligación fundamental del Estado, con la activa participación de la sociedad, garantizar que la población se desenvuelva en un ambiente libre de contaminación, en donde el aire, el agua, los suelos, las costas, el clima, la capa de ozono, las especies vivas, sean especialmente protegidos, de conformidad con la ley.”

*Artículo 7 Principio de las garantías para el establecimiento y desarrollo de las actividades aeronáuticas.* “Para el establecimiento y desarrollo de cualquier actividad aeronáutica, se requiere que la empresa garantice con bienes de su propiedad ubicados dentro del territorio nacional, u otro instrumento financiero de caracteres bancarios o asegurador, el pago de sus obligaciones, tales como los pasivos laborales, tasas imposiciones tributarias y otras obligaciones que se encuentren establecidas en la legislación nacional”

Es importante tener en cuenta, que para poder desarrollar una actividad aeronáutica hay que cumplir una serie de requisitos y procedimientos evaluativos por la autoridad aeronáutica y; ellos puedan otorgar la certificación correspondiente cuidando la seguridad operacional, para ejercer el objeto de la actividad aeronáutica que se quiere desarrollar en la nación, teniendo como primordial la inscripción antes el registro

aeronáutico nacional, ya que ese va ser el inicio de y le va a dar personalidad en el ámbito aeronáutico.

*Artículo 8 Principio de corresponsabilidad.* “Toda persona natural o jurídica que utilice o preste servicios aeronáuticos de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, tiene deberes y derechos en cuanto a eficiencia, calidad puntualidad, responsabilidad, orden, disciplina, seguridad, respeto, transparencia y equidad en el servicio, de acuerdo con lo previsto en el ordenamiento jurídico que rige la metería.”

La corresponsabilidad se refiere a la participación compartida de varios actores en la responsabilidad de cumplir con ciertas obligaciones legales o normativas, en los servicios aeronáuticos se refiere al principio legal y operativo que establece que múltiples actores, incluyendo aerolíneas, autoridades aeronáuticas, proveedores de servicios de navegación aérea y otros participantes en la industria de la aviación, comparten la responsabilidad de garantizar la seguridad, eficiencia y calidad de los servicios aeronáuticos.

Este principio reconoce que la seguridad y el funcionamiento efectivo del sistema aeronáutico dependen de la colaboración y el cumplimiento de normas por parte de todos los involucrados. La corresponsabilidad puede aplicarse a diferentes contextos, incluyendo la responsabilidad social empresarial, la protección de los recursos naturales y la promoción del bienestar social reconociendo que la responsabilidad no recae únicamente en un individuo o entidad, sino que es compartida entre varios actores que tienen la capacidad de influir en el resultado deseado.

## **La Institucionalidad en la Aeronáutica Civil.**

La institucionalidad en la aeronáutica civil está ejercida por todo aquel personal aeronáutico integrados por el conjunto de personas que en vuelo o en tierra, siendo personal profesional técnico, desarrollando actividades que estén directamente vinculadas al vuelo y mantenimiento de las aeronaves, a la atención de los pasajeros y carga, así como a la seguridad aeronáutica, de acuerdo con lo establecido en el ordenamiento jurídico.

Es Facultad del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el establecimiento de las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio y la expedición de las licencias respectivas; es por ello que ninguna persona podrá ejercer funciones correspondientes al personal aeronáutico si no es titular de la licencia que lo habilite para cumplir tales funciones.

Sabiendo esto es muy importante mencionar para el tema que se esta desarrollando que el personal adscrito al servicio de la navegación aérea civil tiene el carácter de personal de seguridad del Estado y su régimen disciplinario, remuneraciones, atribuciones y obligaciones están establecidas en el Manual de Cargos de la institución.

### **Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo (AOC)**

Así como se encuentra descrito en la sección 119.2 en las definiciones de la Regulación Aeronáutica Venezolana (119):

“Certificado de explotador del servicio de transporte aéreo (AOC): es el documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica que

acredita que el explotador aéreo, cuenta con la aptitud y la competencia para realizar operaciones en condiciones seguras y de acuerdo con las Especificaciones Operacionales asociadas al mismo, las cuales incluyen las exenciones y limitaciones que le hayan sido emitidas”

El AOC (Air Operator Certificate) es un certificado emitido por la autoridad aeronáutica de la aviación civil de un país que permite a una compañía aérea operar servicios aéreos comerciales. En Venezuela, el AOC aéreo es emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

Siendo este un requisito esencial para que una compañía aérea pueda operar vuelos comerciales en el país. El INAC es el encargado de regular y supervisar a las compañías aéreas para garantizar que cumplan con los estándares de seguridad y operación establecidos. **Inspectores Aeronáuticos**

Son funcionarios que ejercen funciones en los organismos con atribuciones de inspectores del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), aunque estas actividades podrán ser desempeñadas por otros funcionarios con suficiente capacidad profesional, quienes tendrán las condiciones de auxiliares y personal de soporte en las labores de inspección aeronáutica como se encuentra establecido en el artículo 42 de la Ley de Aeronáutica Civil:

“Los inspectores aeronáuticos y demás funcionarios que delegue la Autoridad Aeronáutica, Ejercen la función de vigilancia de la seguridad y podrán prohibir el despegue de una aeronave o el ejercicio de cualquier otra actividad aeronáutica que infrinja las disposiciones en la ley, de conformidad con lo establecido en la normativa técnica.”

Las atribuciones como inspectores aeronáuticos en el ejercicio de sus labores en fungir de autoridad pública, pudiendo en caso de necesidad, recabar de otras autoridades o de sus agentes el auxilio necesario para el normal cumplimiento de sus funciones.

La autoridad aeronáutica al inspeccionar libros, equipos, registros, procedimientos y documentos de interés para la finalidad de la inspección aeronáutica, obtener copias o extractos de los mismos y muestras de las sustancias y materiales utilizados por los inspeccionados obligándolos a cooperar y facilitar el buen desarrollo de las inspecciones a realizarse.

### **Del régimen jurídico y régimen sancionatorio (infracciones administrativas) aplicadas por la Autoridad Aeronáuticas**

Se puede definir por infracción la vulneración de una ley, norma o convenio; constituyendo la acción u omisión que trae como consecuencia un mal o calamidad al orden social sancionando con una pena.

El jurista Juan E. Coquibus define la infracción de la siguiente manera: “término genérico que designa toda violación o incumplimiento de una norma o convención. Tiene preferente sentido penal”

Infracciones administrativas en materia aeronáutica constituye la acciones y omisiones tipificadas en la Ley de Aeronáutica Civil , sus reglamentos, los tratados internaciones válidamente celebrados por la República y las disposiciones dictadas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), y las mismas serán sancionas incluso

a títulos de simple negligencia, siendo responsables las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas que ocurran en los supuestos tipificados en la ley ya mencionada.

### **Potestad Sancionatoria de la Autoridad Aeronáutica**

No es más que el poder otorgado al INAC para imponer un castigo a los infractores de la Ley de Aeronáutica Civil, sus Reglamentos, los Tratados Internacionales válidamente celebrados por la República y los Decretos, Resoluciones y Providencias que sobre la materia de aviación dicte la aludida autoridad.

El Artículo 117 de la Ley de Aeronáutica Civil establece Textualmente lo siguiente:

“Corresponde a la Autoridad aeronáutica sancionar administrativamente a los funcionarios y particulares, sean personas naturales o jurídicas por razón de las infracciones a la presente ley y a los reglamentos, así como las demás normas que regulan las actividades aeronáuticas civiles.”

El administrativista español Fernando Garrido Falla concibe la sanción como medio represivo y distingue de la coacción, la cual no debe confundirse con la potestad que la administración tiene de imponer sanciones. La sanción, es opinión de este tratadista, es un medio represivo que pone en marcha precisamente porque la obligación no se ha cumplido.

### **Multa de los Explotadores de Aeronave Civiles**

Antes de entrar a considerar este tema, conviene resaltar que por multa se entiende una pena de contenido pecuniario. Una sanción motivada por una infracción

penal o administrativa y que puede ser impuesta por los órganos de la administración o por los tribunales.

Los explotadores aéreos civiles, es decir, aquellas personas que operan legalmente por cuenta propia dichas unidades aéreas y que tienen la conducción técnica y dirección de la tribulación, para lo que nos concierne para determinar la violación de los derechos fundamentales es importante determinar cuáles son las multas establecidas por el legislador, en el serán sancionadas, así como se encuentran establecidos desde los artículos 125 y consiguiente de la ley de aeronáutica civil.

Artículo 125. Los explotadores de aeronaves civiles, serán sancionados con multa:

1. De un mil unidades tributarias (1.000 U.T), por omitir.
  - 1.1. La inscripción en el Registro Aéreo Nacional de los actos y documentos ordenados en esta Ley y sus Reglamentos
  - 1.2. Información a la Autoridad Aeronáutica de los incidentes ocurridos a las aeronaves objeto de la explotación
  - 1.3. Suministrar documentos o información requerida por la Autoridad Aeronáutica
2. De dos mil quinientas unidades tributarias (2.500 U.T.), por:
  - 2.1. Incumplir los períodos de servicio de vuelo, descanso y tiempo de vuelo de la tripulación que excedan el máximo establecido por el ordenamiento jurídico



- 2.2. Impartir instrucciones al personal de a bordo, contrarias a esta Ley y sus Reglamentos
- 2.3. Realizar trabajos aéreos sin los certificados y permisos correspondientes otorgados por la Autoridad Aeronáutica
- 2.4. Transportar mercancías peligrosas en contravención a las normas técnicas y sin los correspondientes permisos establecidos en el ordenamiento jurídico
- 2.5. Dejar que su personal y equipos impidan u obstaculicen la operación de las aeronaves en las áreas de movimiento de los aeródromos y aeropuertos.
- 2.6. Utilizar aeródromos o aeropuertos no autorizados, salvo en los casos y condiciones en que ello esté expresamente permitido por las normas que dicte la Autoridad Aeronáutica o por causa de fuerza mayor.
- 2.7. Impedir el ejercicio de las funciones a los Inspectores de Seguridad Aeronáutica, en las instalaciones o aeronaves,
- 2.8. Operar la aeronave en una actividad aérea distinta a aquella para la cual fue certificada y autorizada
- 2.9. Operar la aeronave con tripulantes sin licencias o permisos correspondientes vigentes.
- 2.10. Operar la aeronave sin los instrumentos de seguridad y equipos de auxilio técnicamente exigidos.
- 2.11. Negarse a participar en las operaciones aéreas de búsqueda, asistencia y salvamento, conforme a lo establecido en esta Ley.

- 2.12. Operar la aeronave excediendo sus capacidades técnicas.
  - 2.13. Incumplir los programas de mantenimiento de las aeronaves aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
  - 2.14. Omitir la notificación a la Autoridad Aeronáutica de los accidentes de las aeronaves
  - 2.15. Objeto de su explotación.
3. De cinco mil unidades tributarias (5.000 U.T.), por
- 3.1 Operar una aeronave sin certificado de aeronavegabilidad vigente o sin certificado de matrícula.
  - 3.2 Operar una aeronave sin marca de nacionalidad o matrícula, o con éstos alterados.
  - 3.3 Suministrar datos falsos o inexactos a la Autoridad Aeronáutica.
  - 3.4 Falsificar, ocultar, destruir o alterar los registros de la Aeronave.
  - 3.5 Desacatar las órdenes impartidas por a Autoridad Aeronáutica o del personal que preste los servicios de protección al vuelo.
  - 3.6 Operar aeronave sin contar con las pólizas de seguro y garantías obligatorias.
  - 3.7 Transportar armas, explosivos, sustancias estupefacientes y psicotrópicas, sin cumplir con las normas técnicas dictadas por la Autoridad Aeronáutica, además de las autorizaciones contenidas en el ordenamiento jurídico.

- 3.8 Exceder las capacidades de peso y balance de la aeronave.
- 3.9 Abandonar al pasajero en lugar distinto del aeródromo o aeropuerto de destino.
- 3.10 Omitir el cumplimiento de las normas destinadas a garantizar el ejercicio pleno y autónomo de los derechos de las personas discapacitadas o de necesidades especiales.

### **Multas a los Explotadores del Servicio de Transporte Aéreo**

Artículo 126. Los explotadores del servicio de transporte aéreo, además de las sanciones establecidas en el artículo anterior, serán sancionados con multa:

- 1. De un mil unidades tributarias (1.000 U.T.), por:
  - 1.1. Omitir el cumplimiento de itinerarios, frecuencias y horarios de vuelos autorizados por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
  - 1.2. 1.2. Omitir la notificación previa al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de las tarifas de sus servicios.
  - 1.3. Omitir la publicación de sus condiciones generales de transporte aéreo en la prensa de circulación nacional y áreas designadas, conforme a las condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad, confort, puntualidad, asistencia al usuario y otras que establezca la Autoridad Aeronáutica.
  - 1.4. Omitir la publicación en la prensa de circulación nacional las condiciones de las promociones de sus servicios.
  - 1.5. Omitir el cumplimiento de las normas sobre asistencia e indemnización a los pasajeros del servicio público de transporte aéreo, por concepto

de demora o cancelación injustificada de vuelos, sin menoscabo de las responsabilidades contractuales a que hubiere lugar.

1.6. Ofrecer al público por cualquier medio, servicios de transporte aéreo distintos a los aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

1.7. Denegar injustificadamente el embarque del pasajero o su equipaje.

1.8. Transportar pasajeros, carga o correo sin la documentación exigida en el lugar de destino o dejarlos abandonados en éste, por el incumplimiento de estos requisitos.

2. De dos mil quinientas unidades tributarias (2.500 U.T.), por:

2.1. Impartir instrucciones al personal de a bordo que implique violación de esta Ley y demás normas técnicas.

2.2. Denegar injustificadamente el servicio público de transporte aéreo.

2.3. Omitir la notificación previa a la Autoridad Aeronáutica sobre la interrupción total o parcial de sus servicios de transporte aéreo.

2.4. Contravenir las Condiciones Generales del Transporte establecidas y publicadas por la Autoridad Aeronáutica.

2.5. Incumplir la normativa que regula la modalidad de acuerdos de código compartido u otras modalidades de alianzas de transporte aéreo.

Ahora bien, una vez identificadas y desarrolladas sanciones o multas determinadas de conformidad con la ley cuales son la que le corresponde a los explotadores aéreos por incumplir, omitir entre otros uno de los ordinales serán sancionados, si bien es

cierto estas sanciones deben subsanadas y pagadas en un el plazo determinado por la misma ley o por los funcionarios en las providencias administrativas correspondiente.

No es menos cierto que los funcionarios públicos se extra limitan en las sanciones implementadas por ellos, atribuyendo sus actos en la discrecionalidad de que son funcionarios de seguridad de Estado y buscan la seguridad operacional.

## Capítulo II

### **Discrecionalidad de las Sanciones Aplicadas por la Autoridad Aeronáutica a los Explotadores Aéreos afectado a Terceros**

Es importante determinar que los funcionarios de Estados, así como lo determina ley con la autoridad aeronáutica son empleados públicos, siendo responsables de la implementación de políticas, la gestión de recursos públicos, la aplicación de la ley entre otros; teniendo como responsabilidades serviles al interés públicos trabajando en beneficio de la sociedad en sus conjuntos como el resguardo de la nación.

Pero cuál es el origen del problema, cuando dichos funcionarios o como lo se vienen especificados “autoridad aeronáutica”, valiéndose de sus cargos designados por el Estado vulnera los derechos de tercero, derivando de ellos daños y perjuicios a una comunidad que presta el servicio público; respaldándose de las premisas de “la seguridad operacional” y a su vez son “seguridad de estado”. La autoridad aeronáutica se extralimita de tal manera que en la aplicación de las multas derivadas de la mora en el pago de las deudas por conceptos administrativos antes las instituciones, así como los entes aeroportuarios donde tasas, dosas y radio ayuda (cruce de firm); pero no conformes, al aplicar la multar por la mora de pagos, también paralizar vuelo, y suspenden el certificado de operador aéreo.

No obstante, los explotadores de aéreos tienen que cumplir con las disposiciones de Gaceta Oficial No.6.228 Extraordinario de fecha 18 de mayo del 2016 las nuevas Condiciones Generales del Transporte Aéreo ante los pasajeros, con

respecto al Derecho a Compensación, el Derecho al Reembolso o a un Transporte Alternativo y el Derecho de Asistencia a los pasajeros según sean aplicables; donde el explotador aéreo esta consiente de sus responsabilidades.

Además, cuando ya el explotador aéreo tiene un itinerario planificado y el día de la ejecución de sus operaciones, ignoran las disposiciones de la ley donde establece que se le debe notificar con 48 horas de anticipación; en muchas ocasiones la autoridad aeronáutica e incluso la autoridad aeroportuaria hace la notificación a solo horas de anticipación de la salida del vuelo aplicándole sanciones por retardo de vuelo y por no cumplir con el itinerario, donde incluso en ocasiones las realizan de forma informal a través de una llamada telefónica; es donde se evidencia el abuso de autoridad y por consecuencia de ello incurren en el Delito de Extorsión.

Derivado de esa suspensión de vuelo por no cumplir con el pago de las deudas administrativas en su debida oportunidad, sancionan al explotador con una multa por pagar fuera del plazo establecido.

Asimismo, al no cumplir con el itinerario correspondiente por la suspensión del vuelo a través de la extorsión, se origina una consecuencia jurídica donde la autoridad aeronáutica, sanciona con una multa al explotador aéreo por no cumplir con dicho itinerario.

Por lo tanto, es más que evidente que la autoridad aeronáutica abusa de sus atribuciones como funcionarios creyendo que tienen supremacía en sus funciones siendo sus actos en ocasiones inconstitucional y donde condenan al explotador aéreo dos o más veces por una misma causa; pero que su aplicación raya hasta en dobles

sanción (NOM BIS IN IDEM) incurriendo en la violación flagrante del artículo 49 Numeral 7 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela que establece:

Artículo 49. 7: “. Ninguna persona podrá ser sometida a juicio por los mismos hechos en virtud de los cuales hubiese sido juzgada anteriormente.”

No obstante, es importante hacer énfasis que cada vez que ocurren estas irregularidades los explotadores aéreos no puedan hacer públicas dichas acciones para evitar que otros sujetos caigan en las mismas circunstancias, aunque esto es un hecho notorio donde todos en el ámbito aeronáutico son conscientes de estos sucesos, queda como un tabú y no divulgan al público para evitar más sanciones o persecución por dichos funcionarios y puedan ejecutar sus actividades aéreas.

Sin embargo, en esta investigación se pudo hallar la noticia de la página de noticias “EL PITAZO” de fecha 31 de mayo del 2022, por la redactora “Nadeska Noriega” teniendo como título “Aeropuerto de Maiquetía niega acceso a empleados y pasajeros de Rutaca por deuda” donde la reportera redactó en su publicidad:

*“La medida, que duró unas seis horas, afectó a 124 pasajeros que volarían a Maracaibo y a Punta Cana, en República Dominicana. De acuerdo con empleados de Rutaca y del Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía (Iaim), la decisión fue tomada por deudas comerciales que la aerolínea mantiene con la administración del principal aeropuerto del país.”*

*“... Lo vivido por Padilla lo enfrentaron más de 100 pasajeros. La situación se presentó porque la aerolínea Rutaca mantiene una deuda con el Iaim, y como medida de advertencia, el organismo decidió prohibir el ingreso del personal y de los 124 pasajeros que*



*debían volar a Maracaibo y Punta Cana la mañana de este martes, 31 de mayo. Por lo tanto, suspendió por seis horas las operaciones de la aerolínea.”*

Retomando lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley de Aeronáutica Civil, donde el legislador patrio destaca la Oposición o Interferencia a las Operaciones Aéreas; quien establece lo siguiente:

“En ejercicio de un derecho, nadie puede obstaculizar o interferir las operaciones aéreas y sus actividades conexas, de acuerdo con lo previsto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y las leyes de la República.”

Siendo esta una de las pocas publicaciones que se pudo encontrar, donde se evidencia el abuso de poder de estas instituciones donde le violan los derechos a los pasajeros y trabajadores; El libre tránsito de las personas está protegido por la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela en su artículo 50, el cual establece que:

"Toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, cambiar de domicilio o residencia, ausentarse de la República y regresar cuando lo estime conveniente, sin necesidad de autorización".

La Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela establece en su articulado el derecho de los pasajeros a acceder a los servicios aeroportuarios y a utilizar las instalaciones aeroportuarias de manera segura y sin discriminación. Por lo tanto, negarle la entrada a un pasajero a un aeropuerto sin justificación legal constituiría una violación a sus derechos constitucionales y legales.

En este sentido, cualquier restricción al libre tránsito de pasajeros en un aeropuerto debe estar debidamente fundamentada en la ley y en razones de seguridad o interés público legítimo; al negar la entrada a los pasajeros y trabajadores de la aerolínea al aeropuerto donde tenían un vuelo programado, se estaría limitando su derecho a la movilidad de manera arbitraria e injustificada.

Además, se estaría afectando el derecho al trabajo de los empleados de la aerolínea al impedirles el acceso a su lugar de trabajo, lo cual atenta contra su derecho al ejercicio de su profesión u oficio.

Por otro lado, al sancionar a la aerolínea y prohibirle la entrada a los pasajeros y trabajadores, se estaría vulnerando el principio de legalidad y el derecho al debido proceso, ya que toda sanción debe estar fundamentada en la ley y respetar las garantías procesales de las personas involucradas. Estando todos estos derechos protegidos en la constitución tanto como en tratados internacionales de derechos humanos.

### **Decisiones del Tribunal Supremo de Justicia alusión al caso planteado**

**Sentencia N° 103 del 08-02-2017 (caso: Valentina Montiel Kolisnichenko v. INAC – Corte Segunda) La Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo remitió a la Sala Político-Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia.**

“El expediente contentivo de la demanda de nulidad interpuesta conjuntamente con amparo cautelar y subsidiariamente solicitud de medida cautelar de suspensión de efectos por la ciudadana VALENTINA MONTIEL KOLISNICHENKO, titular de la cédula de identidad Nro. 6.122.227, contra el acto administrativo contenido en el oficio Nro.

RAN/101/2015/008 de fecha 27 de enero de 2015 emanado de la Registradora Aeronáutica Nacional del INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC), a través del cual se participó la cancelación de la matrícula venezolana Nro. YV1493 asignada a la aeronave marca "GRUMAN/TIGER AIRCRAFT", modelo AA5B, serial AA5B-O367, por el fallecimiento de su propietario el ciudadano Giorgio Guerini Franchina.

En fecha dieciocho de mayo del año dos mil quince, mediante una arbitraria Providencia Administrativa Nro. PRE-CJU-GPA-260-15, emitida por la Junta Interventora del Instituto de Aeronáutica Civil, se le sanciona con una multa de Mil Unidades Tributarias (1.000 U.T.), por la presunta comisión de la infracción prevista en el numeral 1.1.3 de la Ley de Aeronáutica Civil, numeral que se refiere a la omisión de suministro de documentos e información requerida por la Autoridad Aeronáutica."

Asimismo, en la sentencia se comprueba que la ciudadana antes mencionada se dirigió al Instituto de Aeronáutica Nacional tanto en la persona de su presidente, así como de la Registradora Aeronáutica Nacional para consignar los documentos demostrativos de la propiedad de la aeronave y los documentos demostrativos de los trámites que se están realizando ante el SENIAT para obtener la Solvencia Sucesoral, pero en esta oficina se han negado a recibírselos.

Igualmente acudió ante Consultoría Jurídica del INAC para denunciar esta situación a los fines de solventarla, pero no recibió respuesta. Hasta denunció los hechos por ante la Defensoría del Pueblo, pero es el caso que las autoridades del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil se niegan a reconocer su derecho de propiedad sobre la aeronave y en especial la Registradora Aeronáutica Nacional para ese momento. tanto es así que le impusieron una multa por "supuestamente" no haber comprobado su propiedad sobre la misma y además la avioneta apareció en una lista de aeronaves declaradas en estado de abandono por el Instituto Nacional de

Aeronáutica Civil, lo que significa que estuvo en grave riesgo de perder la propiedad sobre el bien de marras.

Donde se puede observar, el abuso de poder por la autoridad y negativa de hacer valer los derechos de la viuda desconociendo su propiedad sobre la aeronave, sin mediar proceso alguno, el Registro Aeronáutico Nacional violó el derecho al debido proceso, el cual se encuentra establecido en el artículo 49 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Al impedirle su derecho al uso, goce y disfrute sobre la aeronave y a su vez la violación del derecho a la propiedad establecido en el artículo 115 de la Constitución que establece:

“Artículo 115. Se garantiza el derecho de propiedad. Toda persona tiene derecho al uso, goce, disfrute y disposición de sus bienes...”

En ese contexto, la Corte Segunda de lo Contencioso Administrativo declaró “CON LUGAR la Demanda de Nulidad”; así como “la NULIDAD ABSOLUTA del acto administrativo identificado como Oficio N° RAN/101/2015.-/008”, siendo este, contrario a la pretensión de la República.

Ahora bien, una ineludible consecuencia de lo apuntado, se encuentra en que la subversión por parte de la Administración Aeronáutica de la argumentación implicada en el aludido encadenamiento de supuestos de hecho y consecuencias jurídicas, se erige como una desviación de poder en evidente detrimento a los derechos fundamentales de la entonces accionante, con énfasis en su derecho a la defensa, cuestión que sustantivamente se expresa o desdobra en la enervación de su derecho a la propiedad aeronáutica, todo lo cual deriva en el desconocimiento de la Cláusula del

Estado Democrático y Social de Derecho y de Justicia como sistema jurídico político transversalizante de nuestra Constitución.

### Capítulo III

#### **Limite a la autoridad aeronáutica al momento de la ejecución de sus funciones**

El sentido de poder que le confiere el derecho a la Autoridad Aeronáutica, Aeroportuaria o Administración Pública frente a los explotadores aéreo del servicio público; notamos que en el Derecho Aeronáutico, de acuerdo a la disposición supra transcrita; interpone el interés colectivo, que nada le relaciona con la obligación pendiente; pero si se puede ver perjudicada por un conflicto entre terceros ajenos a la actividad que se realiza, en el momento en que el ente regulador del Estado, pretenda hacer valer sus derechos e intereses, con la ejecución de sanciones; cuya consecuencia es la de paralizar de vuelos que debe emprender la aeronave para el momento de la ejecución de la misma.

En consecuencia, el ejercicio del interés de la comunidad se interpone ante el interés individual del Estado frente a su administrado (aerolínea). La Ley de Aeronáutica Civil establece que las empresas de transporte aéreo son de utilidad pública;

*“...en consecuencia la normativa de Derecho Público se aplica en razón del servicio público latu sensu y no solo por el carácter orgánico de quien lo presta, ya que la prestación del servicio público puede estar desempeñada directamente por el Estado y demás entidades públicas, o por los particulares, cuando hayan recibido la adjudicación o concesión para llevar a cabo el servicio público encomendado...”*

(Sentencia Sala Constitucional TSJ No.189 de fecha 08 de abril de 2010. Caso American Airlines)

Dentro de los planteamientos como solución al problema planteado, vale decir, los abusos o extralimitaciones de los funcionarios administrativos, en cuanto a las sanciones que evidentemente emanan de la Ley, es importante plantear la limitación de la ejecución de los funcionarios de la Administración Aeronáutica y Aeroportuaria y que solucione el problema erga omnes.

1.- Solicitar la desaplicación de acuerdo al control concentrado, utilizando el Poder emanado de la Carta Magna conferido a la Sala Constitucional del Tribunal Supremo anulando y estableciendo límites a la aplicación de sanciones sin violar los derechos de terceros

2.- Ocurrir a la Asamblea Nacional a los fines de reformar la normativa de sanciones en referencia; mediante la cual se deben colocar más limitaciones y sanciones a los funcionarios, cuando se extralimitan extorsionando a los explotadores aéreos a cumplir con sus obligaciones que desde primera instancia no están negados a cumplir pero los obligan bajo la discrecionalidad de sus funciones; quienes actúan en resguardo bajo la premisas de la seguridad operacional, pero por otro lado conculcando derechos constitucionales. Y ahí es donde se analiza y nos hacemos la pregunta

1. ¿realmente tener una deuda con la administración viola la seguridad operacional?, ¿realmente deber un impuesto aeroportuario viola la seguridad operacional?,
2. ¿Negarle la entrada a los trabajadores a su lugar de trabajo por una deuda que tiene su empleador con la entidad no esta violando derechos fundamentales del trabajo?,

3. ¿Negarles la entrada a pasajeros a una determinada área de un aeropuerto no le esta violando sus derechos fundamentales al libre tránsito?

Las respuestas a estas preguntas es que realmente se viola la seguridad operacional como la autoridad aeronáutica muchas veces lo indica, pero ellos si abusan de su discrecionalidad al momento de la aplicación de sanciones, y medidas de presión para hacer cumplir sus intereses.

Establecer limitaciones claras y precisas para los funcionarios públicos ayuda a prevenir abusos de poder, corrupción y arbitrariedades en el ejercicio de sus funciones; al imponer restricciones a los funcionarios públicos, se promueve la igualdad ante la ley y se fomenta la responsabilidad en el desempeño de sus cargos. Estas limitaciones pueden incluir normas éticas, prohibiciones de conflicto de intereses, restricciones en el uso de recursos públicos y la obligación de rendir cuentas de sus actos.

Además, al establecer límites a la actuación de los funcionarios públicos se fortalece el Estado de Derecho y se protege la integridad de las instituciones gubernamentales. De esta manera, se contribuye a generar confianza en el sistema político y se promueve una gestión más eficiente y transparente de los asuntos públicos en beneficio de la sociedad en su conjunto.

Es importante destacar que la misma Constitución impone sanciones a este tipo de funcionarios, así en los artículos 25, 139 y 140, que establecen lo siguiente:

Artículo 25: "Todo acto dictado en el ejercicio del Poder Público que viole o menoscabe los derechos garantizados por esta Constitución y la ley es nulo; y los funcionarios públicos y



funcionarias públicas que lo ordenen o ejecuten incurren en responsabilidad penal, civil y administrativa, según los casos, sin que les sirvan de excusa órdenes superiores.”

Del artículo supra transcrito se puede concluir que los funcionarios son sujetos de demanda, y sus actos írritos son nulos y no es excusa que cumplen órdenes superiores. Lo que, si se debe tener en cuenta que pareciera no incluir a los militares cumpliendo funciones civiles, pues se rigen por el artículo 328, el cual considera que la obediencia es un deber fundamental.

Artículo 139: “El ejercicio del Poder Público acarrea responsabilidad individual por abuso o desviación de poder o por violación de esta Constitución o de la Ley”

Artículo 140: “El Estado responderá patrimonialmente por los daños que sufran los particulares en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea imputable al funcionamiento de la Administración Pública.”

De tal manera que existe una doble garantía personal y Estatal en favor del ciudadano; en caso que la Administración no quiera responder por la indemnización, se tendrá que ir a juicio y la sentencia definitiva, si la hubiere, deberá ser cumplida en los términos que señale la ley. En el sistema anglosajón consiste en castigar severamente a quien mienta o engañe a la administración con el resultado que la gente acostumbra ser honesta y decir la verdad; pero en el sistema Latino, impulsado por Francia y otros países latinos, impulsará evitar las infracciones y engaños a la Administración, lo que se hace es recargar al ciudadano con trámites y papeleos excesivos. En Venezuela el caso es más extremo.

## Conclusiones

En conclusión, el análisis exhaustivo de la discrecionalidad en la imposición de sanciones por parte de la autoridad aeronáutica como una posible violación de derechos fundamentales, y basado en lo aprendido en la especialización en Derecho Procesal Constitucional ha puesto mi criterio el manifiesto de la importancia de revisar y establecer mecanismos que garanticen el respeto a los derechos fundamentales en el marco regulatorio de la aviación.

Revelado que el abuso de poder por la autoridad aeronáutica muchas se extralimitan al aplicar sanciones a los explotadores aéreos sin tener en cuenta que viola derechos fundamentales a terceros, que si bien es cierto los pasajeros son los primeros afectados en estas actuaciones irregulares de los funcionarios públicos; no es menos cierto que tanto las empresas de transporte aéreo inclusive sus trabajadores y operadores, sufren de tales abusos y por tanto también sus derechos son conculcados; por ello se deben poner limitaciones o la anarquía se seguirá apoderando de este círculo tan pequeño y de competencia del Poder Público Nacional (Artículo 156.26 Constitucional).

Es evidente la necesidad imperante de establecer mecanismos efectivos para limitar las acciones de los funcionarios públicos, la imposición de sanciones que transgreden los derechos constitucionales no solo socava la confianza en las instituciones gubernamentales, sino que también vulnera los principios democráticos y el Estado de Derecho; siendo, crucial implementar restricciones claras y precisas para los funcionarios públicos, con el fin de prevenir abusos de poder, corrupción y

arbitrariedades en el ejercicio de sus funciones. Al establecer límites a su actuación, se promueve la transparencia, la rendición de cuentas y se garantiza el respeto a los derechos de los ciudadanos.

En este contexto, las normas éticas, las prohibiciones de conflicto de intereses, las restricciones en el uso de recursos públicos y la obligación de rendir cuentas son herramientas fundamentales para asegurar que los funcionarios públicos actúen en beneficio de la sociedad y en cumplimiento de la ley. Estas limitaciones contribuyen a fortalecer el sistema democrático, a proteger la integridad de las instituciones gubernamentales y a generar confianza en el sistema político.

En última instancia, la imposición de límites a los funcionarios públicos es esencial para asegurar un gobierno transparente, responsable y respetuoso de los derechos fundamentales de los ciudadanos. Solo a través de la implementación efectiva de estas medidas restrictivas se podrá garantizar un ejercicio adecuado del poder público y preservar los pilares fundamentales de una sociedad democrática y justa.

## Referencias

*Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.* (1999). Gaceta Oficial Extraordinaria N° 36.860.

*Ley de Aeronáutica Civil.* (2009). Gaceta Oficial Numero 39.140.

Alfonso, P. B. (2021). *Régimen Jurídico de las Operaciones Aéreas Internacionales Tomo I.* Universidad del Rosario.

Busto, Y. (2003). *La responsabilidad Civil en la Navegación Aérea.* Dykinson.

Capella, F. B. (2008). *Derecho del transporte aéreo.* Torino.

González, A. M. (2010). *Las Obligaciones de servicio público en el transporte Aéreo.* Iustel.

Luongo, N. E. (2009). *Tratado de Daños y perjuicios en el transporte aéreo.* AD-HOC S.R.L.

Navarro, R. A. (2019). *Comentarios sobre las medidas cautelares y las aeronaves como transporte público.* <https://cidep.online/ojs/index.php/ada/article/view/112>

Noriega, N. (2021). Aeropuerto de Maiquetía niega acceso a empleados y pasajeros de Rutaca por deuda. *EL PITAZO*, <https://elpitazo.net/gran-caracas/aeropuerto-de-maiquetia-niega-acceso-a-empleados-y-pasajeros-de-rutaca-por-deuda/>.

Silva Aranguren y Gabriel Sira Santana, A. S. (2017). Boletín de Derecho Aeronáutico N° 5. *CIDEP*.

Toma, V. G. (2003). Valores, principios, fines e Interpretación Constitucional. *DERECHO & SOCIEDAD* 21, 190.