

CAPITULO XXIV

SUMARIO: 1. Intervención del Estado en la Navegación Aérea.—2. Las dos tendencias doctrinales en materia de Derecho aéreo.—3. Ley de Aviación Civil: principios generales que encierra.—4. Las Aeronaves.—5. Líneas aéreas: su clasificación.—6. Personal de las aeronaves.—7. Casos de responsabilidad de los portadores aéreos.—8. Nacionalidad de las aeronaves.—9. Aeropuertos.—10. Autoridad de vigilancia aérea.

1.—Intervención del Estado en la Navegación Aérea

Es una de las modernas ramas del Derecho administrativo. La aviación, propiamente dicha, fué desconocida durante el siglo XIX; se inicia su desarrollo a principios del corriente siglo, y bajo la influencia de la Gran Guerra de 1914-1918, hizo progresos verdaderamente extraordinarios.

Según Berthélemy, “el problema de la ascensión en los aires llegó a considerarse por los intelectuales de la Edad-media algo así como el de la busca de la piedra filosofal y del elixir de larga vida: Roger Bacon se ocupa de él en el siglo XIII y Leonardo de Vinci en el siglo XV”.

Como dice el tratadista Andrés Henry-Couannier, comienza la Aviación con el intento de los hermanos José y Esteban Montgolfier, quienes el 5 de junio de 1783, lanzaron por primera vez al aire un globo de papel inflado con aire caliente. La experiencia tuvo lugar en Annonay, en presencia de los miembros de los Estados del Vivarais. Pero aún más exactamente se inicia con el primer viaje aéreo efectuado en París el 21 de noviembre de 1783 por Pilâtre des Rosiers y el Marqués de Arlandes, el primero de los cuales —testimonia Berthélemy—encontró la muerte intentando desgraciadamente combinar el empleo de un gas inflamable aplicándolo a una Mongolfiera.

La ascensión de estos precursores se efectuó en los jardines de la Muette, en presencia del Delfín. “El globo ascendió en el cerro de Cailles. Se cuenta que Benjamín Franklin asistió a la experiencia, y como se le pre-

guntase “¿Para qué pueden servir los globos?”, replicó: “¿Para qué puede servir un recién nacido?”.

Poco tiempo después, el 7 de enero de 1785, Blanchard y el doctor Jefferies atravesaron el paso de Calais desde Douvres a Calais.

“En el transcurso del siglo de experiencias aerostáticas y de investigaciones teóricas sobre la aviación, que medió entre la invención de los hermanos Montgolfier y la del globo dirigible, los tratadistas se fijan poco en la importancia de las cuestiones suscitadas con ocasión de los viajes aéreos. El aerostato, abandonado aún al arbitrio de los vientos, no hizo estimar urgente la necesidad de reglamentaciones determinadas, aunque sus aplicaciones en tiempos de guerra estuvieron lejos de ser indiferentes” (Coüannier).

Hace notar Berthélemy la utilización de los globos o balones en la guerra de Crimea (1859); en Norteamérica durante la guerra de secesión (1862); y menciona los grandes servicios que en 1871 prestaron, para asegurar las comunicaciones entre París sitiada y el Gobierno de Francia.

Hacia fines del siglo XIX la atención de los especialistas se concentra, principalmente, sobre el problema de la dirección de los aerostatos. Santos Dumont, Tissandier, Renard y Krebs, descubren soluciones felices.

El 9 de agosto de 1884 los Capitanes Carlos Renard y Krebs, se elevaron en el aerostato dirigible “**La France**”, para seguir una ruta fijada anteriormente y volver a aterrizar en el punto de partida, en el valle de Chalais, cerca de París, experiencia que tuvo éxito completo.

“Después, los acontecimientos se precipitan. Luis Pedro Moullard, también francés, quien desde 1865 venía realizando, primero en Argelia y luego en Egipto, experimentos de vuelos sin motor, descubre en 1890 el principio del ladeamiento de las alas, que permite mantener el equilibrio en la atmósfera a cuerpos más pesados que el aire”.

En octubre de 1897 Clément Ader experimentó con éxito el primer aeroplano de motor. El avión de Ader pesaba 500 kilos (con el conductor y el combustible). De su parte, Santos-Dumont fué el primero que, después de algunos ensayos infructuosos, logró doblar la Torre de Eiffel haciendo un círculo de 11 kilómetros (18 de octubre de 1901).

“La verdadera conquista del aire se realizó, pues, a principios del siglo XX por la creación de las máquinas de volar”.

Por esto tuvo gran importancia la experiencia citada de Ader, en Francia, y en América la de Wilbur Wright y su hermano. “Los primeros aviadores cuyas tentativas fueron coronadas de reales éxitos son, en la República Francesa, Farman, Blériot y Latham. Farman eleva por primera vez un pasajero (1908). Blériot tiene la primacía en atravesar el Canal de la Mancha (1909). Garros, en diciembre de 1912, atraviesa el Mediterráneo de Saint-Raphaël a Bizerte” (Berthélemy).

Sobrevenida la Guerra Europea de 1914, hízose un esfuerzo gigantesco en Alemania e Inglaterra, lo mismo que en Francia, para sacar de las máquinas voladoras, aviones o dirigibles, el máximo de potencia. “Los progresos de la aviación, aguijoneados por la lucha por la vida que se libra entre los pueblos, triunfan de toda resistencia. Cuando se firmó la paz, el

hombre era ya dueño del aire; la aviación (mucho más que el empleo de los dirigibles) entró en la práctica como uso corriente. Vino a ser en adelante el modo más cómodo de comunicación ultra-rápida”.

“La organización de los servicios públicos de aviación no podía dejar al Estado indiferente. Más que la marina, y tanto como antiguamente los ferrocarriles, la aviación reclama el concurso de la iniciativa privada y de la acción pública. El sub-secretariado de la aeronáutica francesa—administración en otro tiempo militar—fué transformado en servicio civil en 1920”.

En definitiva—dice Berthélemy—tres fases curiosas pueden distinguirse en la historia de la Aeronáutica: a) La aeronáutica es un sport; b) Llega a considerarse como un arma; c) Toma más tarde una colocación cada vez más importante entre los instrumentos científicos de civilización, haciéndose al fin el más perfeccionado de los medios de transporte rápido a larga distancia.

El autor Coüannier advierte que la historia del Derecho aéreo se divide en dos períodos claramente distintos. El primero, desde los orígenes de la navegación aérea, termina en agosto de 1914; el segundo comienza con el armisticio de 11 de noviembre de 1918.

En ese cuatrienio que separa los dos períodos, la guerra aérea ha aportado al Universo dos grandes enseñanzas.

“Es la primera, que estamos en presencia de un invento cuya energía potencial es tal, que no hay en el mundo fuerza suficiente para impedir su desarrollo en el porvenir. Sin tener que preocuparse de crear nuevas vías de comunicación, el hombre dispone de un vehículo que, a través del aire, puede conducir, a su voluntad, de un punto a otro del planeta.

Por la segunda enseñanza, que la nación que sea dueña de las rutas del aire, dominará todas las vías terrestres y marítimas y será la dueña del mundo”.

2.—Las dos tendencias doctrinales en materia de Derecho aéreo

La primera tendencia sostenida por la Escuela francesa, principalmente por el jurisconsulto Fauchille, se muestra hostil a las numerosas restricciones que los Gobiernos querían oponer a la navegación aérea y tiende a afirmar en una carta internacional la libertad aérea. La segunda, amparándose ante todo en Inglaterra, por la opinión y por los poderes públicos, tiende a imponer normas muy severas a la navegación aérea, pues pretende extender al Derecho aéreo el principio clásico del Derecho civil, según el cual el propietario de la superficie es dueño del espacio aéreo superpuesto a su propiedad, hasta el infinito. Serios conflictos provocaron estas dos concepciones que,

como acertadamente indica Coüannier, pueden llamarse *liberal* la una y *nacionalista* la otra.

La tesis francesa de la libertad de la circulación aérea ha logrado mayoría de partidarios, en relación con la tesis inglesa del aislamiento nacional. Hace notar el mencionado autor que, como Fauchille, los iniciadores del Comité jurídico internacional de la aviación, quisieron, por encima de todo, defender contra las tentativas de una reglamentación prohibitiva, el invento cuya enorme importancia comprendían. “Su liberalismo y su entusiasmo ha permitido esfuerzos como los *raids* internacionales que la legislación inglesa, caso de haberse generalizado en los comienzos de la aviación, hubiera hecho imposible”.

En el Convenio Iberoamericano sobre Navegación Aérea, firmado en Madrid el 1º de noviembre de 1926, a la formación del cual concurrió Venezuela, se acogieron preceptos de carácter ecléctico, pues la libertad de paso de las aeronaves no se consagró de manera absoluta, sino que fué objeto de no pocas restricciones, en razón de la seguridad interior de los Estados.

En esta Convención se hizo el reconocimiento de la soberanía completa y exclusiva de los países sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio; cada Estado contratante, al ratificar la Convención, (Venezuela aún no la ha hecho), quedaría obligado a conceder, en tiempo de paz, a las aeronaves de los demás Estados contratantes, *la libertad de paso* inofensivo sobre su territorio. Pero se reservó cada uno de dichos Estados el derecho de prohibir, por razones de orden militar o en interés de la seguridad pública, el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio a las aeronaves de los demás Estados contratantes, bajo las penas previstas por su legislación y con la reserva de que no se haría ninguna distinción, a este respecto, entre sus aeronaves privadas y las de los demás Estados contratantes.

Para terminar este número, diremos con el Profesor Bielsa, que no incumbe al Derecho administrativo considerar la cuestión de la navegación aérea desde el punto de vista internacional, sino como un medio de comunicación o de transporte de personas y cosas, estudiada a la luz de las leyes especiales vigentes en cada país, en cuanto atañe a sus respectivas jurisdicciones territoriales.

3.—Ley de Aviación Civil: principios generales que encierra

Los Estados integrantes de la Unión Venezolana han reservado a la competencia federal, en nuestra Ley Suprema, todo lo relativo a la **navegación aérea** (1). En tal virtud, la misma Constitución atribuye a las Cámaras como Cuerpos Colegisladores, dictar las normas por las que se regirá la Aviación Civil (2).

La primera ley sobre la materia, sancionada en Venezuela, se denominó “Ley de Aviación”; tiene fecha 25 de julio de 1930 (3), y fué derogada por la “**Ley de Aviación Civil**” de 16 de octubre de 1936 (4). Se notará cuán tardíamente advino esta rama de la legislación administrativa, indispensable para la vida moderna de toda nación civilizada.

Comienza la ley por asentar el imperio de sus normas en todo lo concerniente a la **aviación civil** en el territorio de la República.

La intervención del Estado en la navegación aérea civil corresponde al Ministerio de Comunicaciones, el cual mantendrá estrecho contacto con el Despacho de Guerra y Marina para los fines del caso.

La **Aviación Civil** comprende todo tránsito aerpostal de personas y cosas, remunerado o nó; y el uso de aeronaves con fines de exhibición, propaganda, turismo o deporte; todo lo referente a la aerofotografía y a la utilización de aviones con cualesquiera fines comerciales.

La República de los Estados Unidos de Venezuela ejerce la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico que cubre su territorio, incluidas sus aguas territoriales (5).

(1) Véase el inciso 12 del Art. 15 de la Const. Nacional.

(2) Véase el inciso 18 del Art. 77 *ejusdem*.

(3) Recop. cit., Tomo LIII, p. 575.

(4) Gacet. Of. de los EE. UU. de Venez., N^o 19.092.

(5) Desde fines del siglo XIX —escribe el Dr. Antokoletz— “los autores discuten si existe o no la soberanía aérea; pero la práctica internacional se orientó casi inmediatamente hacia la solución que admite la **soberanía del Estado sobre el espacio atmosférico** que cubre su territorio, sin perjuicio de consultar las necesidades de la navegación aérea”.

El tratadista Couannier critica el principio de la soberanía completa y exclusiva que pretenden los Estados ejercer sobre el espacio atmosférico. A tal respecto exclama, “¿para qué afirmar un derecho que no se puede defender? En términos generales—dice—, es sorprendente ver con que audacia se imponen a la navegación aérea, tanto en el orden internacional como en el nacional, reglas que requieren haberse ocupado antes de los medios para hacerlas respetar. A nadie se oculta que, en lo que se refiere al tiempo de guerra, algunos Estados se esfuerzan por estar en condiciones de imponer su voluntad, preparando los ejércitos del aire. Pero ¿qué se ha hecho para el tiempo de paz? ¿Dónde está la policía aérea, esa gendarmería del aire

El espacio atmosférico no es susceptible de apropiación privada, salvo en lo que concierne a los fines de construcción y explotación conforme a las leyes pertinentes.

Todo abuso del derecho de paso, originará una acción de daños y perjuicios contra su autor.

La navegación aérea **militar** no estará regida por la ley que estudiamos y todo lo relativo a ella corresponde al Ministerio de Guerra y Marina, de acuerdo con las leyes y reglamentos militares.

En tiempo de paz los pilotos militares, para el uso de aeródromos civiles, se atenderán a las disposiciones de la aviación civil; las infracciones de este precepto serán denunciadas por el Ministerio de Comunicaciones al de Guerra y Marina.

Los reglamentos sobre aviación civil serán redactados por el Ministro de Comunicaciones de acuerdo con el de Guerra y Marina en todo lo referente a Seguridad Nacional.

Aeronaves de nacionalidad venezolana. Tendrán esta nacionalidad, las aeronaves que hayan sido matriculadas en el Registro Aéreo de Matrículas de Venezuela (6).

La navegación de aeronaves venezolanas, no podrá ejercerse sino mediante permisos generales o especiales que el Ejecutivo Federal otorgará previo informe del Ministerio de Guerra y Marina por medio del Ministerio de Comunicaciones.

Las aeronaves tanto nacionales como extranjeras, podrán en tiempo de paz volar, aterrizar y acuatizar dentro del territorio nacional, siempre que observen las formalidades establecidas en la Ley que analizamos y en sus Reglamentos.

que ya parecía necesaria al Marqués de Argenson cuando imaginaba el tiempo en que el hombre circularía por el espacio?”.

Y concluye con el párrafo siguiente: “Creemos que la afirmación de la soberanía absoluta no contará más que una época o pasará a ser letra muerta, pues a tanto equivaldría en la práctica someterse a las necesidades de la navegación aérea internacional. Probable es que la solución del problema adquiera nuevas orientaciones hacia una solución transaccional análoga por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación: libertad de circulación, limitada por las medidas de seguridad que los diversos Estados acuerden, procurando en éstas la mayor uniformidad posible”.

(6) “Es la **matrícula** el medio para que el Estado conozca el número y la calidad de las aeronaves privadas que presten servicio en su territorio, sobre las cuales ha de ejercer eventualmente su derecho de requisición y que quedan sometidas a sus leyes locales. Merced a ella, además, el Estado, cuando se produzca un incidente aéreo cualquiera, dispondrá de todos los datos que le convenga conocer, como las marcas individuales, declaraciones de itinerario, etc., y conocerá todas las particularidades de los aparatos utilizados y de sus propietarios. Así, pues, la **matrícula** es una formalidad **sui generis**, que no está exclusivamente en relación con la nacionalidad de las aeronaves. La **matrícula** equivale a la inscripción del domicilio de los ciudadanos y se exige a todas las aeronaves nacionales o extranjeras existentes sobre el territorio” (Coüannier).

Aeronaves extranjeras. La República de Venezuela se reserva el derecho de permitir o negar el paso, aterrizaje y amarre, dentro de sus límites territoriales, a las aeronaves extranjeras. La navegación de éstas, sean oficiales o de propiedad privada, está sometida a las normas establecidas por las convenciones internacionales ratificadas por la República, y en su defecto, por las disposiciones de la Ley de Aviación Civil y de su Reglamento.

Salvo lo estipulado en los tratados o convenciones internacionales, las aeronaves oficiales extranjeras no podrán volar sobre territorio nacional, sin que preceda en cada caso permiso especial del Gobierno de la República o una invitación de la autoridad venezolana competente, hechas las gestiones del caso por la vía diplomática, con el voto favorable del Ministerio de Guerra y Marina.

Suspensión del tráfico aéreo. Señalamiento de rutas aéreas. En caso de guerra o amenaza de la paz pública, el Ejecutivo podrá suspender, total o parcialmente, el tránsito de aeronaves o señalarles a éstas la ruta aérea que deben seguir en sus viajes (7), así como los lugares de aterrizaje o acuatizaje (8). Igualmente podrá el Ejecutivo Federal tomar las mismas medidas, si lo impusieren conveniencias de protección sanitaria.

En caso de infracción, el Ejecutivo Federal tomará inmediatamente posesión del aparato volador y podrá decomisar el aparato e imponer a las personas que resulten culpables, previa averiguación sumaria militar, una multa que no podrá ser mayor de Bs. 20.000 ni menor de Bs. 500.

(7) En algunas naciones (Inglaterra y Francia, p. ej.), existen rutas normales aéreas, tal es el caso de la de París a Londres, trazada entre el aeródromo de Bourget y el de Croydon. El tratadista Coüannier critica la fijación de rutas aéreas—al menos en tiempo de paz—, porque con ellas queda extraordinariamente reducido el espacio aéreo utilizable por las aeronaves. “¿Es esto un bien? No podemos decidirnos—escribe—por una respuesta afirmativa, porque obligar a las aeronaves a limitarse a caminos fijos en el desarrollo de su campo de acción, hace perder casi toda la ventaja que caracteriza el nuevo medio de locomoción, esto es, el espacio con sus tres dimensiones abierto a su actividad”. “La imposición de rutas puede conducir a desviar a los aeronautas de los caminos naturales que les conviniera seguir, privándoles de marchar por donde el avión debería funcionar mejor y poniéndoles en el trance de someterse a las corrientes que imponen su ley al vehículo que quiere vencerlas”. Dice también Coüannier, que la fijación de rutas aéreas aumenta las probabilidades de choques, como ha ocurrido en varias ocasiones en la ruta ya indicada entre París y Londres.

(8) Debe tenerse presente que, aparte del caso de hallarse un país en estado de guerra, es regla de Derecho Internacional que las naciones neutrales no permitirán sobre su territorio vuelos de aparatos militares pertenecientes a los beligerantes. En vía de ejemplo, referiremos el caso siguiente: “Durante la guerra europea de 1914, Suiza envió a la Gran Bretaña una nota reclamando por el hecho de haber aviadores ingleses volado sobre territorio suizo. Como hiciera Gran Bretaña caso omiso de esta reclamación, Suiza hizo prevalecer sus derechos de neutral, por la fuerza, disparando sus cañones contra los aviones ingleses, que se abstuvieron en lo sucesivo de cruzar por sobre su territorio” (R. I. U.—Raspall, Ob. cit.)

Las aeronaves consideradas como "material de guerra. A los efectos legales e internacionales, se considera "material de guerra" las aeronaves; sus accesorios, instrumentos, aparatos, anexos, herramientas y documentos y todo lo que contengan las aeronaves, sean cuales fueren su procedencia o el uso a que estén destinadas; y en consecuencia, están sujetos, en caso de guerra, a expropiación, utilización, internamiento o destrucción; todo en los casos permitidos por la Ley y de conformidad con las disposiciones legales venezolanas y con los usos o tratados internacionales.

Líneas de navegación aérea. El establecimiento de líneas de navegación aérea será objeto de convenios sobre la materia, celebrados con el Ejecutivo Federal por órgano del Ministerio de Comunicaciones, previo informe favorable del Ministerio de Guerra y Marina, de acuerdo con las disposiciones que encierra la ley que estudiamos.

Estos contratos no podrán celebrarse por un lapso mayor de 5 años, permitiéndose la renovación y se dará cuenta de ellos a las Cámaras Legislativas en la Memoria anual del Ministerio respectivo, por ser de mera administración. En todos estos contratos se establecerán facilidades especiales para el entrenamiento del personal militar de aviación.

En vía de protección, el Ejecutivo Federal podrá, en cualquier momento, reservar a las aeronaves de nacionalidad venezolana el servicio de transporte exclusivamente interno en el territorio nacional, sin que tal reserva pueda ocasionar reclamación alguna por parte de las compañías extranjeras que exploten el servicio interno.

En los contratos que se celebren con compañías extranjeras, se considerará en todo caso inserta dicha cláusula.

Zonas de acceso prohibido a las aeronaves. El Ejecutivo Federal determinará las zonas cuyo acceso queda prohibido a las aeronaves, ya sea por razones de seguridad pública, o por motivos de orden militar. Estas zonas podrán ser objeto de modificaciones por parte del Gobierno, sin que ello dé lugar a reclamaciones de ninguna especie. Esta cláusula se considerará en todo caso inserta en los contratos que celebre el Ejecutivo Federal.

La infracción de las disposiciones precedentes será penada con multa de Bs. 200 a 2.000, a menos que se haya incurrido en pena más grave por violación de otros preceptos legales. Se aplicará también la suspensión o cancelación de la licencia.

Prohibición relativa a las fotografías aéreas y al transporte aéreo de aparatos fotográficos. No podrán tomarse fotografías aéreas, cualquiera que sea el método empleado o el fin a que se destinen sino por los servicios a los cuales el Ejecutivo Federal atribuya tales funciones.

Los servicios oficiales de fotografía aérea y de fotogrametría podrán efectuar por cuenta de particulares trabajos aero-fotográficos y fotogramétricos, previo pago del precio estipulado.

El transporte aéreo de aparatos fotográficos de cualquier especie sólo podrá efectuarse por medio del Correo, o depositándolos el interesado en el aeródromo de salida, para que sean envueltos en papel, lacrado el paquete y entregado al piloto, quien lo devolverá al interesado al terminar el vuelo.

Disposiciones sobre el transporte aéreo de material de guerra, de explosivos, etc. El transporte de material de guerra por medio de la aviación civil sólo podrá efectuarse por el Ministerio de Guerra y Marina.

El transporte de explosivos requiere autorización especial para cada caso, del Ministerio de Guerra y Marina y estará sometido a las condiciones que en tal autorización se impongan; pero en ningún caso podrá volar sobre poblaciones un avión que conduzca explosivos, ni autorizarse el transporte de pasajeros y explosivos en el mismo vuelo. La conducción de explosivos deberá participarse a cada tripulante del avión, antes de emprender el vuelo.

El transporte por particulares de armas descargadas y cartuchos de libre comercio, sólo podrá efectuarse por medio del Correo, o depositándolas el interesado en el aeródromo de salida, para que sean envueltas en papel, lacrado el paquete y entregado al piloto para que lo devuelva al interesado al terminar el vuelo.

Lugares de aterrizaje y despegue. División de los aeródromos. Los lugares de aterrizaje y despegue normales estarán constituidos por **aeródromos terrestres, acuáticos o mixtos.**

Los aeródromos pueden ser **oficiales** o de **propiedad privada.**

Los aeródromos oficiales podrán ser **civiles** o **militares.**

Los aeródromos oficiales serán de **propiedad nacional** y estarán bajo la inmediata dependencia del Ejecutivo Federal.

Los aeródromos privados estarán sometidos al control y vigilancia del Gobierno Nacional, por órgano de los Ministerios de Guerra y Marina y de Comunicaciones.

Todos los aeródromos podrán ser utilizados, sin remuneración ni reserva alguna, por los aviones militares del Gobierno venezolano.

Finalmente: a) las aeronaves deberán entrar y salir del territorio de la República por las zonas fronterizas previamente fijadas por el Ejecutivo Federal; y b) toda aeronave puede ser obligada a aterrizar por razones de seguridad pública, y deberá hacerlo inmediatamente después de ordenárselo así la autoridad venezolana por medio de la señal respectiva.

4.—Las Aeronaves

Se consideran aeronaves, a los fines de la ley de que tratamos, todos los aparatos capaces para el transporte aéreo de personas o de cosas.

Los hidroplanos y los anfibios, mientras descansen o se deslicen sobre el agua, o sean conducidos sobre ella, se someterán a las leyes pertinentes sobre navegación marítima.

Las aeronaves pueden ser **militares** o **civiles.** Las primeras son aquellas adscritas al Ejército Nacional.

Toda aeronave destinada a un servicio continuo regular en el territorio de la República, deberá estar inscrita en el Registro Aéreo de la República.

Las aeronaves que crucen el territorio nacional, en vuelo que no sea de servicio continuo o regular, deberán estar provistas de un permiso especial del Gobierno de Venezuela.

Ninguna aeronave, con excepción de las que pertenezcan al Ejército de Venezuela, podrá volar sobre territorio venezolano, sin estar provista de un certificado de navegación, cuya exactitud podrá ser verificada en cualquier tiempo por el Gobierno Nacional.

Los certificados extranjeros de navegación, para su validez en Venezuela, necesitan ser revalidados ante el Ministerio de Comunicaciones, el cual podrá acordar la reválida si el aparato reúne las condiciones exigidas por nuestra Ley y los Reglamentos.

Sólo las aeronaves autorizadas para ello podrán efectuar el transporte de correspondencia.

Toda aeronave destinada a un servicio regular y continuo de pasajeros, deberá estar provista de un equipo completo radiotelegráfico.

Toda aeronave civil que vuele en territorio venezolano deberá estar provista de los libros de abordaje que se especificarán en el Reglamento de la Ley que estudiamos.

Las aeronaves no volarán sobre población alguna a menor altura que aquella que les permita aterrizar fuera de la población en caso de emergencia.

5.—Líneas aéreas: su clasificación

Distingue la ley tres clases de líneas aéreas, a saber: 1º Líneas para el servicio del Estado; 2º Líneas de servicio general; 3º Líneas de servicio particular.

Las líneas destinadas al **servicio del Estado** estarán dotadas de personal dependiente y aparatos y material pertenecientes al Estado, o bien por empresas particulares contratadas por el Gobierno con tal fin, y sólo prestarán servicio de orden oficial.

Serán líneas de **servicio general**, las destinadas al transporte público de pasajeros, correspondencia y mercancías; y líneas de **servicio particular**, las que se destinen exclusivamente al servicio de una persona o de una empresa particular.

El Estado podrá crear líneas de servicios generales y constituir las en entidades jurídicas autónomas, y suscribir capitales por un monto de cincuenta y uno por ciento, en compañías venezolanas de aviación.

Las líneas aéreas de servicio general podrán ser declaradas de utilidad pública a los efectos de la expropiación que consagra la ley respectiva.

El Ejecutivo Federal queda facultado para declarar de **utilidad pública**, las líneas de servicio general que a su juicio merezcan tal privilegio, pero no podrán ser declaradas de utilidad pública sino las líneas que usen exclusivamente aviones venezolanos.

Las líneas aéreas no declaradas de utilidad pública por el Ejecutivo, podrán dedicarse al transporte postal, de pasajeros o mercaderías, si para ello estuvieren debidamente autorizadas; pero sin gozar de las ventajas de la declaración de utilidad pública.

El Estado, cuando así lo estime conveniente, puede subvencionar cualquier línea de servicio general a cambio de facilidades para el entrenamiento del personal de la aviación venezolana u otra ventaja cualquiera.

Las aeronaves extranjeras no oficiales que vuelen sobre el territorio nacional, en vuelo que no constituya un servicio regular y continuo, deben estar provistas y exhibir cuando las autoridades lo requieran, además del certificado de navegación, la matrícula y demás documentos y libros requeridos por sus leyes nacionales, un **permiso especial**. Tal permiso deberá ser solicitado del Departamento competente por el interesado o su representante legal.

Las aeronaves extranjeras no provistas de la documentación arriba expresada, estarán sujetas a confiscación, salvo el caso de que comprueben haberse extraviado de su ruta.

Todas las aeronaves que se encuentren en Venezuela, ya presten servicios regulares o irregulares, o se encuentren en depósito o reparación, deberán inscribirse en el Ministerio de Comunicaciones. De todo movimiento de este registro se dará cuenta al Ministerio de Guerra y Marina.

El propietario o piloto de una aeronave que no pertenezca a líneas regulares, que pretenda ejecutar **un vuelo internacional**, deberá ocurrir al Ministerio de Comunicaciones en solicitud de un permiso para hacerlo, expresando su objeto, ruta, nombres de las personas que vayan junto con el piloto y todas las explicaciones y circunstancias del viaje. Es facultativo del Ministerio conceder o no el permiso; y podrá concederlo siempre que el aparato y los aeronautas estén suficientemente calificados para la ejecución del viaje.

6.—Personal de las aeronaves

El personal de las aeronaves deberá estar provisto, para el ejercicio de sus funciones, de **un certificado de aptitud** y de **un permiso de navegación**.

Los certificados y permisos extranjeros se equiparán a los venezolanos cuando la equivalencia resulte de acuerdos internacionales o de una decisión del Ejecutivo Federal, por órgano del Ministerio de Comunicaciones.

A este Ministerio le corresponde otorgar los permisos de navegación y los certificados de aptitud.

7.—Casos de responsabilidad de los portadores aéreos

El portador aéreo es responsable de las pérdidas, averías y retardos sufridos por los pasajeros u objetos que transporte, salvo en los casos en que compruebe haber tomado las precauciones técnicamente prescritas para evitar el daño.

Es igualmente responsable el portador aéreo de los daños ocasionados por sus subalternos o empleados, salvo en los casos en que compruebe los extremos requeridos en el párrafo precedente.

El porteador aéreo es responsable hasta por la cantidad de veinte mil bolívares por cada pasajero. Sin embargo, en virtud de convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

Con respecto al transporte de mercancías, la responsabilidad del porteador se regulará por las disposiciones del Código de Comercio sobre transporte marítimo.

El pasajero o remitente podrá estipular, en virtud de convenio especial y mediante el pago de una prima, una indemnización mayor.

Es nula y sin ningún valor la cláusula que exime al porteador aéreo de las responsabilidades arriba expresadas.

Todas las acciones provenientes del contrato de transporte aéreo pertenecen a la jurisdicción de los Tribunales de la República.

En caso de muerte del pasajero, por accidente del avión, corresponderá a sus herederos intentar la acción por daños y perjuicios.

Las acciones de esta índole prescriben al año, a contar de la fecha del hecho que las origine.

Es igualmente responsable el porteador aéreo de los daños y perjuicios ocasionados voluntariamente o por negligencia o imprudencia a las personas o cosas que se encuentren sobre territorio venezolano.

Por tales daños y perjuicios en cada caso, el porteador es responsable de acuerdo con las disposiciones de las leyes sobre la materia.

Salvo en caso de peligro inminente que justifique el lanzamiento de objetos desde una aeronave, sólo se permite, con las precauciones requeridas, arrojar lastre consistente en materias que no puedan causar daño a las personas ni a los bienes subyacentes.

En lo que concierne al transporte de correspondencia por la vía aérea, la responsabilidad del porteador aéreo queda limitada a la misma responsabilidad que la asumida por la Administración de Correos para con el público, de acuerdo con la Ley de Correos vigente.

Responsabilidad de los miembros de la tripulación y pasajeros de las aeronaves. Son éstos responsables, penal y civilmente, de los daños y perjuicios que ocasionen al lanzar objetos, cuerpos y materias desde las aeronaves en que viajan.

8.—Nacionalidad de las aeronaves

Ya dijimos en otro lugar de este mismo Capítulo, que la matriculación en el Registro Aéreo de Matrículas de Venezuela confiere a las aeronaves la nacionalidad venezolana (9).

(9) Toda aeronave ha de tener una nacionalidad: es un principio que está unánimemente reconocido en las legislaciones aéreas del mundo. Se justifica en opinión de Couannier, con el fin de que la aeronave "pueda ser

La aplicación que se hace de la nacionalidad a una aeronave es un acto de autoridad cuyas modalidades dependen exclusivamente del Estado que asume la responsabilidad de su funcionamiento. “En este orden no existe ningún derecho anterior ni superior al del Estado. El Estado Soberano concede el uso de su bandera a quien bien le parece”.

Además del Registro Aéreo mencionado, se llevará en el Ministerio de Comunicaciones un libro de inscripción donde deben figurar todas las aeronaves que se encuentren en Venezuela, ya prestando servicios regulares o irregulares, o se encuentren en depósito o reparación.

Sólo podrán matricularse en Venezuela, las aeronaves que pertenezcan a los venezolanos o a las sociedades nacionales o consideradas como tales (10).

rápida-mente identificada”. De no ser así, el piloto podría atentar, sin ser reconocido, contra la seguridad de las personas y de los Estados.

“La identificación de la aeronave debe ser, ante todo, nacional, pues los signos de identificación particular serían notoriamente insuficientes. No puede concederse a cada nave un signo particular; ha sido, pues, necesario crear marcas de grandes series, y solamente las marcas del Estado pueden satisfacer tal necesidad”.

“¿Qué otro poder—exclama el autor mentado—podía sustituir en los momentos actuales a los del Estado en la vigilancia de las aeronaves, sus leyes, su policía, sus jueces y sus sanciones?. Además, en caso de infracción cometida por una aeronave identificada, ¿a quién acudir para obtener el castigo del culpable sino al Gobierno de la aeronave, el cual, ante todo, ha de resolver la cuestión previa de si se trata ciertamente de una aeronave sometida a su jurisdicción?

La posesión de una nacionalidad es, pues, indispensable a las aeronaves y debe prohibirse la circulación de toda aeronave que no ostente las marcas de una nacionalidad determinada. De una parte, la salvaguardia de los intereses privados y públicos subyacentes, y de otra, el carácter especial de la aeronave, que permite al piloto realizar fácilmente actos perjudiciales disfrazando su identidad, conducen a afirmar como una norma absoluta que toda aeronave ha de tener una nacionalidad”.

A mayor abundamiento, la nacionalidad de una aeronave permite a ésta ponerse a cubierto de todo riesgo, mediante las Convenciones, y hacer valer sus derechos en circunstancias diversas. Por sí sola una aeronave es bien poca cosa. Investida de una nacionalidad, goza de toda la influencia del Estado al cual pertenece.

En resumen, la ostentación por cada aeronave de una marca nacional significa: 1º, que esa aeronave está protegida por un Estado; 2º, que este Estado la ampara con su garantía, tanto material como moral. Para ello es preciso, naturalmente, que la aeronave esté inscrita en los Registros correspondientes, domiciliada en un lugar determinado y sometida antes de su partida a las leyes de su país.

(10) Como vemos, sigue en este punto nuestra Ley “el sistema que liga la nacionalidad de la aeronave a la de su propietario”. Los partidarios de tal sistema ven en ello una garantía para la defensa nacional, porque así el pabellón de un Estado no será ostentado por aeronaves que no pertenezcan a súbditos del mismo Estado. “En caso de guerra, un Estado puede movilizar todas las aeronaves a las cuales haya conferido su nacionalidad y no existe oposición de principios entre los deberes impuestos al propietario de la aeronave como súbdito y los derivados de aquella propiedad” (Coüannier).

Las aeronaves matriculadas en el Registro de otro Estado no pueden ser matriculadas en Venezuela, a menos que se cancele su matrícula extranjera.

La propiedad de las aeronaves se transmite por escritura pública, de la cual se tomará nota en el Registro de Matrículas o de Inscripción, según sea venezolana o extranjera la nacionalidad de la aeronave.

Todas las aeronaves venezolanas, a excepción de las militares, están obligadas a matricularse en Venezuela.

9.—Aeropuertos

Los aeropuertos son terrenos organizados para servir de lugar de partida o de aterrizaje a las aeronaves.

Pueden distinguirse en dos clases: los **oficiales** o **públicos** y los **privados**.

Los aeropuertos públicos son aquellos puestos a la disposición de los navegantes aéreos, por el Estado; y los privados, son los establecidos por los particulares o Compañías con la autorización y bajo el control del Estado.

Según nuestra Ley de Aviación Civil, el Ejecutivo Federal establecerá los aeropuertos que juzgue necesarios para la navegación aérea, dotándolos de las oficinas públicas que a su juicio se requieran para el despacho de las aeronaves.

Los Administradores de Aduanas y las autoridades de policía, darán preferencia a las aeronaves en el despacho de llegada o de salida.

Las formalidades que deben cumplirse para el despacho de carga y de pasajeros transportados en aeronaves que hagan tráfico de importación y exportación, serán determinadas por el Ejecutivo Federal en una reglamentación que al efecto dictará; en cuanto no estuviere previsto en dicha reglamentación, se cumplirán las disposiciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de policía establecidos para la navegación ordinaria, en cuanto fueren aplicables a la navegación aérea.

Las aeronaves que vuelen entre puntos del territorio venezolano, sólo necesitan ser despachadas por la primera autoridad civil del lugar de partida.

Las aeronaves pertenecientes a empresas de navegación aérea que hayan celebrado contratos con el Ejecutivo Federal, sólo necesitarán, para emprender sus vuelos interiores, el correspondiente permiso de vuelo para cada pasajero.

Las líneas de aviación que se establezcan en el territorio de la República, ya sean nacionales o extranjeras, deben presentar ante el Ministerio de Comunicaciones, Certificado de Fábrica, del límite del servicio o duración de las respectivas máquinas, a objeto de la garantía de la vida de las personas que transporten en sus aparatos, cuyo requisito es indispensable a fin de que el Ministerio de Comunicaciones esté en cuenta, para la renovación de las máquinas que hayan llegado al máximo del servicio que le conceda el Certificado respectivo.

En ningún caso podrá el Ejecutivo Federal conceder a las líneas de navegación aérea que se establezcan en Venezuela, una exención de derechos

arancelarios de importación sobre el material, aparatos y combustibles que empleen en sus vuelos, mayor del 50 por ciento.

Para que un aeródromo civil pueda ser entregado al servicio aéreo, se necesita autorización del Ministerio de Comunicaciones, el cual sólo podrá otorgar la autorización previa comprobación de que el aeródromo reúne las condiciones que establecen la Ley de Aviación y los Reglamentos respectivos.

10.—Autoridad de vigilancia aérea

Esta autoridad, en lo que respecta a la Aviación Civil, la ejercerá el Ministerio de Comunicaciones, de acuerdo con las siguientes atribuciones:

1ª Revisar los libros de a bordo de las aeronaves y la documentación de éstas y de su personal; 2ª Estudiar y resolver sobre la conveniencia de subvencionar las líneas aéreas existentes o en proyecto; 3ª Informar sobre la conveniencia de declarar de utilidad pública las líneas aéreas de servicio general; 4ª Resolver acerca de la admisibilidad en la República de los certificados extranjeros de navegación aérea y de aptitud; 5ª Impartir aprobación a las tarifas, precios, seguros, fianzas y derechos, relativos a los servicios públicos de navegación aérea; 6ª Ordenar y solicitar de las otras autoridades nacionales las medidas necesarias para el aterrizaje y captura de las naves aéreas extranjeras que naveguen sobre nuestro territorio sin permiso alguno; 7ª Las demás atribuciones que le señale la Ley de Aviación.

BIBLIOGRAFIA

Andrés Henry-Coüannier, *“Elementos Creadores del Derecho Aéreo”* (traducción española del francés, Madrid, 1929); Berthélemy, *Ob. cit.*; Bielsa, *Ob. cit.*, Tomo III; Dr. Antokoletz, *“Tratado de Derecho Internacional Público en tiempo de paz”*, Ed. 1928, (Buenos Aires), Tomo II; R. I. U.—Raspall, *Ob. cit.*, Tomo I.
