

# El ciberarbitraje en el transporte aéreo

María Gabriela Goncalves De Sousa\*

VENEZUELA

AVANI, Nro. 2, 2021. pp. 381-395

**Resumen:** El presente ensayo se basa en estudiar al arbitraje online como medio adecuado para la solución de controversias en el Derecho Aeronáutico, específicamente en el transporte aéreo. Además, abarca las diversas normas internacionales que conciben la posibilidad de resolución de conflictos por medios remotos en materia aeronáutica y las diversas plataformas virtuales, creadas recientemente que pudiesen ser provechosas para el mundo aeronáutico. Finalmente, estudia la hipótesis de que la figura del arbitraje virtual aeronáutico sea posible de acuerdo a las normas venezolanas.

**Palabras Claves:** Arbitraje, transporte aéreo, justicia virtual, medios alternativos de resolución de conflictos.

## ***The cyberarbitration in air transport***

**Abstract:** *This essay is based on studying online arbitration as an alternative type of dispute resolution in Aeronautical Law, specifically in air transport. It also covers the various international standards that conceive the possibility of conflict resolution by remote methods in aeronautical matters and the diverse virtual platforms, recently created, that could be beneficial for the aeronautical world. Finally, it studies the hypothesis that the figure of aeronautical virtual arbitration is possible according to Venezuelan regulations.*

**Keywords:** *Arbitration, air transport, virtual justice, online disputes resolutions.*

**Recibido:** 30/10/2021

**Aprobado:** 18/12/2021

---

\* Universidad Central de Venezuela (UCV), estudiante de derecho. Asistente legal en el Centro Empresarial de Conciliación y Arbitraje (CEDCA).



# El ciberarbitraje en el transporte aéreo

María Gabriela Goncalves De Sousa\*

VENEZUELA

AVANI, Nro. 2, 2021. pp. 381-395

## SUMARIO:

INTRODUCCIÓN. 1. El ciberarbitraje o arbitraje virtual. 2. El ciberarbitraje en el transporte aéreo desde el punto de vista internacional. 3. El ciberarbitraje aéreo en Venezuela. CONCLUSIONES. BIBLIOGRAFÍA.

## INTRODUCCIÓN

El desarrollo de la tecnología a nivel mundial ha ocasionado que el mundo tal cual como era conocido evolucione drásticamente y significativamente, donde se presenta la fuerza que ha tomado el comercio online que aporta un sinnúmero de transacciones entre comerciantes y compradores, pudiéndose realizar desde compraventa de aeronaves hasta una simple contratación para la prestación de un servicio, como sería la compra de un boleto. Un aspecto relevante de esta evolución son los efectos transnacionales que poseen, entendiéndose que las partes utilizan el internet como un medio anacional, donde se intercambian bienes, datos y servicios.

Sin embargo, de todas estas nuevas situaciones jurídicas pueden surgir conflictos, que al basarse en la naturaleza de estas circunstancias, requieren una respuesta lo más rápido posible que lamentablemente no puede ser dada por los tribunales de justicia en función del retraso procesal que caracteriza normalmente al sistema de justicia. A partir de allí, surge la solución de controversias online, por sus siglas en inglés "ODR" (*Online disputes resolutions*), donde no solo se encuentra el arbitraje sino también la negociación y la mediación, presentando una serie de ventajas, como son la facilidad de acceso, la rapidez de las soluciones y su bajo costo.

El Derecho Aeronáutico no se ha escapado de esta revolución, con el e-commerce que trajo como consecuencia el *e-ticketing* para el transporte aéreo de pasajeros o con el *e-freight*<sup>1</sup> siendo un proyecto de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, cuya finalidad es simplificar los trámites administrativos para el transporte de mercancías.

---

\* Universidad Central de Venezuela (UCV), estudiante de derecho. Asistente legal en el Centro Empresarial de Conciliación y Arbitraje (CEDCA).

<sup>1</sup> Aura Ruano «Más eficiencia del transporte de mercancías gracias al e-Freight» Sertrans, 10 de octubre del 2016, acceso el 24 de mayo de 2021, <https://www.sertrans.es/transporte-de-mercancias/mas-eficiencia-transporte-mercancias-gracias-efreight/>

En concordancia con lo anterior, el comercio, el transporte aéreo e incluso las contrataciones internacionales, más ahora que nunca con el marco de una pandemia, se ejercen de una manera completamente distinta precisamente por la utilización de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC's), es por ello que se podría plantear que las disputas que llegasen a suceder emanadas de estas nuevas relaciones jurídicas internacionales que versen sobre el transporte aéreo, pudiesen ser fácilmente resueltas por un medio alternativo de solución de conflicto telemático.

## 1. El ciberarbitraje o arbitraje virtual

El Derecho nunca ha avanzado a la par con el comercio, considerándose un salto exponencial la modernización del derecho comercial internacional gracias al internet. Sin embargo, con la imperiosa necesidad de que el Derecho se adapte a las nuevas tecnologías, nace el ciberarbitraje representando un cambio en la forma de solventar conflictos, impregnados por los cambios de la sociedad extraídos de la cibercultura.

El arbitraje virtual puede ser definido como este mecanismo alternativo de solución de conflictos que dos o más personas someten su controversia a un tercero, denominado ciberárbitro que emitirá un ciberlaudo. Tal como Santiago Calfunado<sup>2</sup> dicta una breve caracterización de esta institución:

*Estos sistemas, entre los que ubicamos al arbitraje en línea, se caracterizan por la utilización de redes y programas especiales para resolver controversias utilizando algunos de los métodos usuales de solución alternativa de controversias. Se valen de internet para permitir el acceso remoto a los servicios sin tomar especial consideración del lugar físico en el que se encuentran las partes en disputa.*

De acuerdo a Feldstein, Rodríguez, Medina y Scotti<sup>3</sup>, existen dos tipos de controversias que se pueden someter al arbitraje virtual: "aquellas controversias emanadas del "mundo real" y las que surgen por el mismo espacio cibernético, es menester destacar que esta diferenciación radica en la conexión intrínseca que debe tener la actividad con el internet."

Si bien es cierto que esta institución virtual es excesivamente útil y necesaria para dispensar justicia eficaz y a bajo costo versando en la inmensa cantidad de operaciones mercantiles que se realizan por vías electrónicas, no todo es tan perfecto como parece, presentándose una serie de dificultades, la principal de ellas siendo el escollo de identificar y localizar a las partes en orden de determinar, por parte del operador jurídico, el

<sup>2</sup> Santiago José Calfunado. «El Arbitraje Online: ¿La alternativa a la solución judicial de conflictos en la nueva Sociedad de la Información?» Acceso el 24 de mayo de 2021 p. 7. Disponible en: <http://www.gecsi.unlp.edu.ar/documentos/El-Arbitraje-Online-La-alternativa-a-la%20solucion-de-conflictos-judicial.pdf>

<sup>3</sup> Sara Feldstein, Luciana Scotti, Mónica Rodríguez y Flavia Medina. «La contratación internacional electrónica: Perspectivas desde el Derecho Internacional Privado argentino» Acceso el 25 de mayo de 2021. <https://international.vlex.com/vid/internacional-derecho-399120942>

derecho aplicable a la controversia, a falta de convenio que regulase la relación jurídica virtual. Igualmente se debe tener en cuenta que al fin y al cabo es un proceso formal donde se deberán respetar los principios de igualdad, celeridad, confidencialidad y contradicción, así como aquellos intrínsecos al debido proceso.

Al examinar diversos ordenamientos, estos no se han quedado atrás con la creación de cortes y tribunales virtuales, por mencionar algunas: El Centro de Arbitraje y Mediación de la OMPI<sup>4</sup> creado en 1994, establecido en Suiza ofreciendo servicios de arbitraje especializados en el campo de la tecnología, el espectáculo y la propiedad intelectual, también presta asesoría en materia de solución de controversias relacionadas al comercio electrónico. La Cibercorte de Michigan<sup>5</sup>, creada en el 2002, estableciendo un procedimiento virtual propio para las causas que se tramiten frente a ella. En concatenación con lo anterior, la Cámara de Comercio Internacional (I.C.C.)<sup>6</sup> y la Asociación Americana de Arbitraje (A.A.A.)<sup>7</sup> poseen dentro de sus respectivas páginas web, una dirección que contiene la información necesaria sobre las reglas y códigos que promueven ambas y como contactar a estas instituciones. La mayoría de las veces, basta con que los interesados completen un formulario on-line, paguen una tasa específica como es el caso del Cibertribunal peruano<sup>8</sup> y acepten someterse frente al cibertribunal escogido.

Asimismo, antes de adentrarse en materia aeronáutica, es importante esclarecer que dentro de la figura del ciberarbitraje, se encuentra el ciberárbitro, entendiéndose este como una persona natural que se vale de medios electrónicos para conformar un Tribunal Arbitral, conocer una causa y emitir el laudo correspondiente. Actualmente, se busca innovar la entidad del ciberárbitro incluyendo propuestas, que ayudándose del *blockchain* junto a los *smart contracts* y el *crowdsourcing*, utilizan la inteligencia colectiva y la teoría de los juegos para encontrar la equidad o la verdad. Para ejemplificar, se encuentra la plataforma Kleros<sup>9</sup>, siendo un servicio de arbitraje descentralizado internacional, que ha sido de utilidad en materia de seguros, comercio electrónico, propiedad intelectual y transporte de mercancías<sup>10</sup>, su proceder consiste en la selección de

<sup>4</sup> Centro de Arbitraje y Mediación de la Organización Mundial de Propiedad Intelectual, acceso el 25 de mayo de 2021 <https://www.wipo.int/amc/es/center/background.html>

<sup>5</sup> Stephanie Viscasillas «Michigan creates Cyber Court» CIO, 1 de mayo de 2002. Acceso el 25 de mayo de 2021. Disponible en: <https://www.cio.com/article/2440833/michigan-creates-cyber-court.html>

<sup>6</sup> Cámara de Comercio Internacional «Arbitraje», acceso el 30 de mayo de 2021, <https://www.iccspain.org/arbitraje/>

<sup>7</sup> Asociación Americana de Arbitraje «Arbitraje», acceso el 30 de mayo de 2021, <https://www.adr.org/Arbitration>

<sup>8</sup> Cibertribunal Peruano «Tarifas», acceso el 30 de mayo de 2021, <https://www.cibertribunalperuano.pe/tarifas>

<sup>9</sup> Federico Ast. «La justicia descentralizada permite a los ciudadanos ser jueces del conflicto» Foro Jurídico, 3 de febrero de 2021. Acceso el 25 de octubre de 2021. Disponible en: <https://forojuridico.mx/la-justicia-descentralizada-permite-a-los-ciudadanos-ser-jueces-del-conflicto/>

<sup>10</sup> A Mediar News. «Resolución de conflictos 4.0 en tecnologías disruptivas», acceso el 25 de octubre de 2021, <https://www.amediar.info/resolucion-de-conflictos-4-0-con-tecnologias-disruptivas/>

expertos en la materia objeto de controversia, que conformaran un jurado y analizaran la evidencia que se le es presentada, para luego emitir un voto independiente, que en base a estos votos del jurado, se dictará el laudo definitivo.

Lamentablemente, en la materia aeronáutica no se ha creado todavía un cibertribunal especializado, sin embargo, esto no se presenta como limitante, ya que fácilmente pudiese someterse una controversia de esta naturaleza al Foro de Arbitraje Nacional o al Instituto para la Resolución de Conflictos. A título de ejemplo se puede presentar el Caso Arbitral N° 2806-2014-CCL<sup>11</sup>, donde se sometió la ejecución de un contrato de servicio de transporte aéreo y carga en helicópteros, entre una compañía peruana de transporte aéreo y otra compañía peruana dedicada a la explotación de hidrocarburos que mediante la cláusula compromisoria se establece la resolución de sus controversias con arreglo a los reglamentos del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.

## 2. El ciberarbitraje en el transporte aéreo desde el punto de vista internacional.

Podría decirse que el transporte aéreo, al igual que el internet, han coadyuvado a la globalización, en función de la influencia que ha tenido en la sociedad, estrechando notoriamente las relaciones jurídicas, tanto así que, de sus factores positivos, se extrae la posibilidad de superar dificultades geográficas, conectando y juntando los vínculos humanos. De acuerdo a Tapia Salinas<sup>12</sup>, el transporte aéreo puede ser definido como una “serie o sucesión de actos que tienden al traslado de una persona o cosa por la vía aérea y utilizando una aeronave”. Teniendo una definición concreta, es importante hacer ciertas precisiones, entendiéndose que el transporte aéreo es una actividad compleja comprendida por una serie de actos progresivos cuya esencia concluye con el traslado de un objeto o personas de un lugar a otro, efectuado exclusivamente en una aeronave.

La internacionalidad del transporte aéreo ha propiciado el origen de organizaciones entre varios países, tal como lo expresa José Daniel Parada Vázquez<sup>13</sup>:

*El ámbito internacional de la aviación civil ha hecho necesario la coordinación entre los diferentes países, para procurar el desenvolvimiento seguro y eficaz del tráfico, ya que la densidad del tráfico y la congestión de algunas áreas, la distinta capacidad de maniobra de las aeronaves, el establecimiento de canales y niveles de vuelo, las posibles repercusiones al cambiar de controles de vuelo la aeronave, si, no se han establecidos procedimientos unificados; hace necesaria la reorganización de los servicios existentes, y la creación y estructuración de nuevas regiones de información (FIR). Por todo ello los Estados situados en regiones próximas han*

<sup>11</sup> Cámara de Comercio de Lima. Caso arbitral N°2806-2014-CCL, acceso el 1 de junio de 2021. <https://www.arbitrajeccl.com.pe/AAO/Content/DownloadFileMK.ashx?file=CASO%202806-2014-CCL%20-%20RESUMEN.txt&f=2>

<sup>12</sup> Luis Tapia Salinas, «Derecho Aeronáutico» (Barcelona: Bosch Casa Editorial, 1993) p.299

<sup>13</sup> José Daniel Parada Vázquez, «La relación jurídico aeronáutica» (Barcelona: Cedecs Editorial, 1998) p. 447

*creado sistemas comunes de control de tránsito en sus respectivas áreas. Nos referiremos a tres de las existentes: EUROCONTROL, abreviatura que representa a la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, la Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea en África (ASECNA), y COSESNA que es la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.*

La mencionada Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) creada en 1960 a través del Convenio de Bruselas, integrado por la Conferencia Europea de Aviación Civil, la Unión Europea y 41 estados miembros, entre ellos: Alemania, Luxemburgo, Holanda, Francia, Bélgica, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, es un organismo clave para el arbitraje en el mundo aeronáutico, ya que dentro de la versión refundida del convenio<sup>14</sup>, en su artículo 34, se hace referencia a las controversias que pueden surgir entre los Estados partes y EUROCONTROL, siendo todas estas sometidas a la Corte Permanente de Arbitraje, creada por el Convenio de La Haya, considerándose que efectivamente el Derecho Aeronáutico no repudia al arbitraje.

Para ilustrar lo relevante que puede llegar a ser el arbitraje y diversos medios de resolución de conflictos dentro del Derecho Aeronáutico, Griselda Capaldo<sup>15</sup> expone el caso de Estados Unidos:

*Por ejemplo, al año 2000 EE.UU. había suscripto unos 128 acuerdos bilaterales de tráfico aéreo que incluyen cláusulas arbitrales. En la misma línea se inscribe el reciente acuerdo multilateral firmado por los EE.UU. con algunos países del grupo APEC (Asian Pacific Economic Cooperation). Normalmente, estos convenios no aluden a la CPA, sino más bien a arbitrajes unipersonales o a tribunales efímeros o no institucionalizados. Como ejemplo, puede citarse el acuerdo suscripto en 1993 entre EE.UU. y la Federación Rusa relativo a la Cooperación en la Exploración y Uso del Espacio Exterior con Fines Pacíficos, por medio del cual ambos convienen en resolver, mediante negociación directa, sus disputas sobre la propiedad intelectual de los procesos, o productos, o descubrimientos realizados o llevados a cabo mancomunadamente en el espacio ultraterrestre por científicos de ambos países. Si las partes así lo requieren, podrán acudir al arbitraje, el que, salvo que lo dispongan de otro modo, deberá sujetarse las reglas de UNCITRAL.*

*Otro acuerdo celebrado entre las mismas partes es el de 1994 sobre Transporte Aéreo, que las habilita a constituir un tribunal ad hoc de tres miembros. Más amplio aun es el que EE.UU. firmó con China en 1980, que les permite recurrir a la negociación directa, la mediación, la conciliación o el arbitraje.*

<sup>14</sup> «Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea "EUROCONTROL"» Bruselas, firmado el 13 de diciembre de 1960, versión refundida del 27 de junio de 1997. Disponible en: <https://docs.pca-cpa.org/2016/01/Protocolo-relativo-a-la-adhesi%C3%B3n-de-la-Comunidad-Europea-al-Convenio-Internacional-de-Cooperaci%C3%B3n-relativo-a-la-seguridad-de-la-navegaci%C3%B3n-a%C3%A9rea-Eurocontrol.pdf>

<sup>15</sup> Griselda Capaldo «Solución pacífica de controversias en el derecho internacional aeronáutico» C.E.D.A.E., 21 de octubre de 2013. Acceso el 3 de junio de 2021. Disponible en: <https://cedaeonline.com.ar/2013/10/21/1555/>

Además, dentro del Convenio de Chicago<sup>16</sup> de 1944 se encuentran una serie de disposiciones que hacen alusión al arreglo de controversias entre los Estados Miembros utilizando métodos de negociaciones directas y si estas fracasaren se sometería el caso en cuestión al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), previendo la posibilidad de apelar la decisión ante un tribunal de arbitraje, cuyo laudo tendrá el carácter de firmeza y obligatoriedad que lo caracteriza, en atención con el artículo 86 de dicho Convenio.

En este orden de ideas, es necesario acudir a las normas sustantivas que fungen como marco legal internacional para tratar de fijar una conclusión con respecto al arbitraje virtual. Primeramente, el Convenio de Varsovia<sup>17</sup> de 1929 en su artículo 32 expresa lo siguiente: "(...)Sin embargo, en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje deba efectuarse en lugares de la competencia de los Tribunales previstos en el artículo 28, párrafo primero." Por otro lado, el Convenio de Montreal<sup>18</sup> en su artículo 34 reza:

1. *Con sujeción a lo previsto en este Artículo, las partes en el contrato de transporte de carga pueden estipular que toda controversia relativa a la responsabilidad del transportista prevista en el presente Convenio se resolverá por arbitraje. Dicho acuerdo se hará por escrito.*
2. *El procedimiento de arbitraje se llevará a cabo, a elección del reclamante, en una de las jurisdicciones mencionadas en el artículo 33.*
3. *El árbitro o el tribunal arbitral aplicarán las disposiciones del presente convenio.*
4. *Las disposiciones de los párrafos 2° y 3° de este artículo se considerarán parte de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda condición de dicha cláusula o acuerdo que sea incompatible con dichas disposiciones será nula y de ningún efecto.*

En conjunción con lo anterior, al no existir una prohibición expresa, el arbitraje virtual es completamente posible para solucionar controversias que surgieren del transporte aéreo, siendo solo cuestión de tiempo de que las organizaciones internacionales fundamentales comiencen a dictar protocolos y normativas para reglar esta institución tan innovadora. Desde el punto de vista suramericano, con la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), los laudos arbitrales se encuentran asegurados ya que los Estados miembros del mencionado órgano de integración suramericano suscribieron el Convenio de Nueva York de 1958 sobre Reconocimiento y Ejecución de Laudos Arbitrales Extranjeros, favoreciendo la vigencia de las decisiones arbitrales virtuales que puedan surgir con cualquier controversia que involucre el transporte aéreo entre dos Estados miembros.

<sup>16</sup> «Convención sobre Aviación Civil Internacional», Chicago, 7 de diciembre de 1944, Organización de Aviación Civil Internacional, disponible en: [https://www.icao.int/publications/documents/7300\\_cons.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf)

<sup>17</sup> «Convenio de Varsovia» Varsovia, 12 de octubre de 1929. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1931-7008>

<sup>18</sup> «Convenio de Montreal» Montreal, 28 de mayo de 1999. Disponible en: <http://biblio3.url.edu.gt/SinParedes/01/Turismo/Convenio-Montreal.pdf>

Es necesario hacer mención al principio de la autonomía de la voluntad y la flexibilidad del arbitraje virtual y su relación con el Derecho Aeronáutico, ya que esta se ve presuntamente limitada por el Convenio de Montreal en el artículo 49 que expresa lo siguiente:

*Toda cláusula del contrato de transporte y todos los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el daño, por los cuales las partes traten de eludir la aplicación de las reglas establecidas en el presente Convenio, sea decidiendo la ley que habrá de aplicarse, sea modificando las reglas relativas a la jurisdicción, serán nulos y de ningún efecto.*

Además, el Convenio de Varsovia también establece una limitante en su artículo 28:

*(1) La acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes contratantes, ya ante el Tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal del lugar de destino.*

*(2) El procedimiento se regulará por la ley del Tribunal que entiende en el asunto.*

Si bien dentro de los mencionados Convenios encontramos estas disposiciones limitantes hacia las partes para la escogencia de la ley aplicable y la jurisdicción, es importante resaltar lo que menciona Samira El Fakih<sup>19</sup>:

*El arbitraje les permite a las partes, en ejercicio de la autonomía de la voluntad, elegir desde el tipo de arbitraje que prefieran, sea libre o institucionalizado, como a quienes en su calidad de árbitros serán los encargados de decidir las diferencias; así como también el procedimiento en que será conducido el arbitraje, el lenguaje en que se desarrollaran las instancias, la sede del arbitraje, hasta el derecho sustantivo que se utilizará para resolver la disputa.*

Tal como lo menciona El Fakih, con el hecho de que las partes decidan que se someterán a un proceso arbitral para solventar sus conflictos, estas tienen la posibilidad de escoger todos los aspectos que atañe al mencionado procedimiento, inclusive lo tendiente a la ejecución del laudo, la ley aplicable y la jurisdicción. Igualmente, dentro de "*Jurisdiction and applicable law in electronic commerce*."<sup>20</sup> dictado por la Cámara de Comercio Internacional, se da una recomendación donde se insta al respeto del principio de autonomía de la voluntad y a la aplicación de la ley del país de origen.

Resulta razonable considerar que la autonomía de la voluntad se ve disminuida de acuerdo a lo propuesto dentro del Convenio de Montreal y de Varsovia, limitando a las partes en lo tempestivo al sistema jurídico aplicable y a escoger un arbitraje donde la jurisdicción esta preestablecida a foros determinados. Antagónicamente, tal como

<sup>19</sup> Samira El Fakih, «Arbitraje virtual como mecanismo alternativo para la solución de conflictos derivados de la contratación electrónica, a través de la Ley de Arbitraje Comercial en Venezuela» [Tesis para obtener el grado de especialista en Derecho Mercantil Mención Sociedades Anónimas] Acceso el 30 de mayo de 2021. p. 49 [http://bdigital.ula.ve/storage/pdftesis/postgrado/tde\\_arquivos/51/TDE-2011-11-21T07:27:11Z-1617/Publico/elfakihsamira.pdf](http://bdigital.ula.ve/storage/pdftesis/postgrado/tde_arquivos/51/TDE-2011-11-21T07:27:11Z-1617/Publico/elfakihsamira.pdf)

<sup>20</sup> Cámara de Comercio Internacional «Jurisdiction and applicable law in electronic commerce» Acceso el 30 de mayo de 2021. Disponible en: [https://www.uscib.org/docs/icc\\_jurisdiction\\_and\\_ecommerce.pdf](https://www.uscib.org/docs/icc_jurisdiction_and_ecommerce.pdf)

se apuntó previamente, la institución del arbitraje y por ende el ciberarbitraje, utilizan como piedra angular el principio de autonomía de la voluntad, por lo que surge una clara discrepancia entre la institución y los Convenios que fácilmente puede ser resuelta por el principio contenido en la Convención de Viena<sup>21</sup>: “26. “Pacta sunt servanda”. Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe.”. No esta demás señalar que en función de la aplicación de este principio los transportistas aéreos podrán someter cualquiera de sus controversias al arbitraje virtual tal como el contrato pactado lo establezca, ajustándose a las normas del debido proceso y aceptando la validez de los ciberlaudos.

### 3. El ciberarbitraje aéreo en Venezuela

Si bien es cierto que la figura del arbitraje en Venezuela está comenzando a tomar fuerza actualmente, sumándole las pocas aerolíneas que todavía se encuentran en el país, se podría concluir que el arbitraje aeronáutico venezolano es escaso, más aún el arbitraje online, sin embargo, ello no significa que no existiría del todo o que las diversas normas venezolanas no presentan la posibilidad de que llegase a existir.

Como es sabido, Venezuela ratificó los acuerdos de Montreal, de Varsovia y de Chicago, además de ser miembro de la UNASUR, por lo tanto, desde el punto de vista internacional, el arbitraje online aeronáutico es plenamente posible. Ahora bien, con respecto a las normas nacionales, es necesario hacer ciertas consideraciones.

Primeramente, la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela de 1830<sup>22</sup> hace referencia por primera vez al arbitraje en su artículo 190, que reza:

*Los venezolanos tienen la libertad de terminar sus diferencias por árbitros, aunque estén iniciados los pleitos, mudar de domicilio, ausentarse del Estado, llevando consigo sus bienes, y volver a él, con tal que se observen las formalidades legales: y de hacer todo lo que no está prohibido por la ley.*

A partir de allí, la institución ha sido mencionada en todas las Cartas Magnas posteriores, hasta que en la Constitución<sup>23</sup> vigente pasa a ser reconocido, junto a otros medios de resolución de conflictos, como integrantes del sistema de justicia.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> «Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados» Viena, 23 de mayo de 1969, Naciones Unidas. Acceso el 30 de mayo de 2021. Disponible en: [https://www.oas.org/36ag/espanol/doc\\_referencia/convencion\\_viena.pdf](https://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/convencion_viena.pdf)

<sup>22</sup> Constitución del Estado de Venezuela de 1830, de 24 de septiembre de 1830. Disponible en: [http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/constitucion-del-estado-de-venezuela-24-de-septiembre-1830/html/35176340-f55b-40cc-861b-65f3a0da654b\\_2.html#i\\_19\\_](http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/constitucion-del-estado-de-venezuela-24-de-septiembre-1830/html/35176340-f55b-40cc-861b-65f3a0da654b_2.html#i_19_)

<sup>23</sup> Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N°36.860 de 30 de diciembre de 1999 – enmienda en la Gaceta Oficial N°5.908 de 19 de febrero de 2009.

<sup>24</sup> Artículo 258 de la vigente Constitución de la República Bolivariana de Venezuela: “La ley organizara la justicia de paz en las comunidades. Los jueces o juezas de paz serán elegidos o elegidas por votación universal, directa y secreta, conforme a la ley. La ley promoverá el arbitraje, la conciliación, la mediación y cualesquiera otros medios alternativos para la solución de conflictos.”

Seguidamente, en la Ley de Arbitraje Comercial<sup>25</sup> se encuentra el marco legislativo para todos los procedimientos arbitrales llevados en Venezuela, basándose en la Ley Modelo de Arbitraje Comercial Internacional de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL). Es importante mencionar que dentro de esta Ley se establece la reserva de ciertas controversias que no podrán ser sometidas al arbitraje, en donde Tulio Álvarez<sup>26</sup> presenta la siguiente consideración:

*Se puede diferenciar entre la hipótesis de disponibilidad objetiva, relacionadas con los derechos de personalidad; y los casos en que una especial condición de la persona impide la disposición de sus derechos e intereses, especialmente en los casos de los incapaces y las personas jurídicas de derecho público, lo que podemos calificar como indisponibilidad subjetiva.*

Por ende, esta prohibición de arbitraje en ciertas materias no es concerniente al arbitramento en el Derecho Aeronáutico venezolano.

Luego de las normas jurídicas que presentan el arbitraje en el ordenamiento nacional, es menester indagar sobre las normas que regulan lo relativo a la comunicación virtual. Entonces, la Ley Orgánica de Telecomunicaciones<sup>27</sup> presenta la utilización de nuevos servicios y tecnologías, calificando a la comunicación como un derecho humano, es por ello que al basarse en la definición de ciberarbitraje dada previamente, este se puede llevar a cabo a través de video conferencias o sesiones de chat, lo que razonaría que efectivamente esta norma jurídica ampararía su utilización mediante el ejercicio del derecho a la comunicación.

También está la Ley sobre Mensaje de Datos y Firmas Electrónicas<sup>28</sup> que otorga el mismo valor probatorio de un documento escrito a un mensaje de datos o inclusive firmas electrónicas, lo que pudiese entenderse como una garantía para los procedimientos de arbitraje virtual ya que todo el procedimiento se puede desarrollar utilizando mensajes de datos. Por último, la Ley Especial contra Delitos Informáticos<sup>29</sup> que asegura el correcto funcionamiento y protección de usuarios de sistemas tecnológicos. Así las cosas, el ciberarbitraje es legal en Venezuela, si bien es cierto que los diversos instrumentos normativos venezolanos no prevén expresamente esta institución, tampoco la condenan, generando para el país una actualización significativa en el área de resolución de conflictos a distancia.

---

<sup>25</sup> Ley de Arbitraje Comercial publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 36.430 del 7 de abril de 1998.

<sup>26</sup> Tulio Álvarez, «Procesos Civiles Especiales Contenciosos» Tomo I (Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2002) p. 263

<sup>27</sup> Ley Orgánica de Telecomunicaciones publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N°39.610 del 7 de febrero de 2011.

<sup>28</sup> Ley de Mensaje de Datos y Firmas Electrónicas publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N°37.148 del 10 de febrero de 2001.

<sup>29</sup> Ley Especial de Delitos Informáticos publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.313 del 30 de octubre del 2001.

Con respecto a la especificación objeto de este trabajo, la Ley de Aeronáutica Civil<sup>30</sup> venezolana, no es muy extensa con respecto al arbitraje, ya que es mencionado una única vez en el artículo 157 otorgándole a los tribunales de primera instancia aeronáuticos la posibilidad de conocer la ejecución de laudos arbitrales.

Asimismo, es importante mencionar que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (I.N.A.C.) dictó, en su Providencia N° PRE-CJU-GDA-398-16<sup>31</sup> de la regulación sobre las condiciones generales del transporte aéreo, un procedimiento conciliatorio para solventar las controversias que emanen entre pasajeros y transportistas aéreos, siempre que estas no versen sobre infracciones que pongan en peligro la vida o salud de las personas y que no se trate de materias de orden público. Iniciando a solicitud del pasajero, caso en el que el transportista o explotador aéreo no solvente el reclamo tramitado, al recibir la denuncia se fijara un acto conciliatorio donde el Jefe de la Sala de Conciliación del I.N.A.C. instara a las partes a que concilien, teniendo hasta 3 audiencias para ello. Si se logra la conciliación se deberá levantar un acta suscrita por las partes y abogados de la Sala para dar prueba que se finalizó la controversia, en el caso contrario al finalizarse el procedimiento conciliatorio infructuosamente, la Sala de Conciliación remitirá el expediente a la Consultoría Jurídica del I.N.A.C. para iniciar el procedimiento administrativo sancionador.

Si bien ha de valorarse positivamente la inclusión de medios alternativos de resolución de controversias en los procedimientos aeronáuticos venezolanos y a pesar de no ser un procedimiento virtual, es importante mencionarlo y tener en cuenta que pudiesen agregarse progresivamente un mayor número de procedimientos alternativos para la solución de conflictos, coadyuvando a la justicia venezolana y ajustándose a las tendencias internacionales. Sin embargo, es menester que el proceso cumpla plenamente con lo que se entiende por conciliación, ya que al finalizar la conciliación e iniciar un procedimiento administrativo, donde se determinará la responsabilidad administrativa de la empresa, transportista o explotador para posteriormente ser sancionado, se puede inferir que es prácticamente obligatorio llegar a un arreglo, a fines de evitar multas y sanciones.

---

<sup>30</sup> Ley de Aeronáutica Civil publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N°39.140 del 17 de marzo de 2009

<sup>31</sup> Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. « INAC activa operativo de actos conciliatorios para atender a los usuarios del servicio público de transporte aéreo» 5 de septiembre de 2017. Acceso el 20 de junio de 2021. Disponible en: <http://www.inac.gov.ve/?p=2942>

## CONCLUSIONES

Sin duda alguna la tecnología y el transporte aéreo van de la mano en lo concerniente a la globalización, gracias a este contacto constante entre los seres humanos, tal como James Otis Rodner<sup>32</sup> lo propone:

*El proceso es una interconexión o intercomunicación, en el sentido de que no es solamente la transmisión de pensamiento de una persona a otra, sino es el intercambio del pensamiento a través de conexiones que son múltiples. El sentido de conexión esta evidentemente mejor representado en el sistema de intercomunicación que se produce a través de la red del Internet.*

Ahora bien, con respecto a la posibilidad del arbitraje virtual en el transporte aéreo desde el punto de vista internacional, los Convenios de Varsovia, Montreal y Chicago admiten completamente la posibilidad de celebrar este medio alternativo y de acuerdo al principio *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*, no existe una prohibición de que el arbitraje sea realizado por medios virtuales.

Aunado a ello, es fundamental que los organismos internacionales aeronáuticos empiecen a introducir y regular esta institución virtual, ya que la despensa de justicia, tal cual como era, está cambiando cada vez más, dando la posibilidad de un juicio de bajo costo entre aerolíneas, explotadores, transportistas o pasajeros, ubicados en distintas partes del mundo, donde lo fundamental es la conexión a internet.

Al volver la mirada al caso venezolano, es obvio que no existe un progreso notorio en lo relativo al ciberarbitraje nacional, ya que a pesar de que el arbitraje se cataloga como el único medio de resolución de conflicto con ley propia y habiendo un grupo de leyes que regula el internet y las telecomunicaciones, no existe aún ley alguna que rijan expresamente esta moderna modalidad, pero esto no significa que no pueda tramitarse este tipo de procedimiento frente a los principales centros de arbitraje del país, ya que se encuentra abierta la posibilidad. Junto a esta carencia de normativa expresa, se le añade el bajo conocimiento institucional que existe en Venezuela en lo relativo al derecho aeronáutico, al arbitraje y las escasas aerolíneas que aún se encuentran operando, creando un grave desconcierto social, por la falta de regulación en estas áreas del Derecho, siendo insuficiente la mera existencia de la ley ya que es necesario el funcionamiento económico social de la compaginación del régimen legal y la realidad que se vive como sociedad.

---

<sup>32</sup> James Otis Rodner. «La globalización (Globalización de la norma jurídica)» (Caracas, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, 2012) p. 43

Finalmente, el arbitraje virtual ofrece una cantidad innumerable de opciones moldeables, gracias a la vinculación directa que posee con el mundo electrónico y los negocios jurídicos que surgen de él, a los que el derecho aeronáutico deberá tomar en cuenta, posicionándose como el medio más adecuado para solventar aquellos conflictos que emanen del e-commerce, partiendo del hecho de que la dispensa de justicia cambió totalmente.

## BIBLIOGRAFÍAS

- A Mediar News. "Resolución de conflictos 4.0 en tecnologías disruptivas." (2020). Acceso el 25 de octubre de 2021. <https://www.amediar.info/resolucion-de-conflictos-4-0-con-tecnologias-disruptivas/>
- Álvarez, Tulio. "Procesos Civiles Especiales Contenciosos." Tomo I. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2002.
- Asociación Americana de Arbitraje. Arbitraje. Acceso el 30 de mayo de 2021, <https://www.adr.org/Arbitration>
- Ast, Federico. "La justicia descentralizada permite a los ciudadanos ser jueces del conflicto." *Foro Jurídico*. (2021). Acceso el 25 de octubre de 2021. <https://forojuridico.mx/la-justicia-descentralizada-permite-a-los-ciudadanos-ser-jueces-del-conflicto/>
- Calfunado, Santiago José. "El Arbitraje Online: ¿La alternativa a la solución judicial de conflictos en la nueva Sociedad de la Información?". Acceso el 24 de mayo de 2021 p. 7. <http://www.gecsi.unlp.edu.ar/documentos/El-Arbitraje-Online-La-alternativa-a-la%20solucion-de-conflictos-judicial.pdf>
- Cámara de Comercio Internacional "Arbitraje". Acceso el 30 de mayo de 2021. <https://www.iccspain.org/arbitraje/>
- Cámara de Comercio Internacional "Jurisdiction and applicable law in electronic commerce". Acceso el 30 de mayo de 2021. [https://www.uscib.org/docs/icc\\_jurisdiction\\_and\\_ecommerce.pdf](https://www.uscib.org/docs/icc_jurisdiction_and_ecommerce.pdf)
- Cámara de Comercio de Lima. Caso arbitral Nro. 2806-2014-CCL. Acceso el 1 de junio de 2021. <https://www.arbitrajeccl.com.pe/AAO/Content/DownloadFileMK.ashx?file=CASO%202806-2014-CCL%20-%20RESUMEN.txt&f=2>
- Capaldo, Griselda. *Solución pacífica de controversias en el derecho internacional aeronáutico*. C.E.D.A.E. (2013). Acceso el 3 de junio de 2021. <https://cedaeonline.com.ar/2013/10/21/1555/>
- Centro de Arbitraje y Mediación de la Organización Mundial de Propiedad Intelectual. Acceso el 25 de mayo de 2021. <https://www.wipo.int/amc/es/center/background.html>
- Cibertribunal Peruano "Tarifas". Acceso el 30 de mayo de 2021, <https://www.cibertribunalperuano.pe/tarifas>
- El Fakh, Samira. "Arbitraje virtual como mecanismo alternativo para la solución de conflictos derivados de la contratación electrónica, a través de la Ley de Arbitraje Comercial en Venezuela". (2008) Acceso el 30 de mayo de 2021. p. 49 [http://bdigital.ula.ve/storage/pdftesis/postgrado/tde\\_arquivos/51/TDE-2011-11-21T07:27:11Z-1617/Publico/elfakhisamira.pdf](http://bdigital.ula.ve/storage/pdftesis/postgrado/tde_arquivos/51/TDE-2011-11-21T07:27:11Z-1617/Publico/elfakhisamira.pdf)
- Feldstein, Sara. Scotti, Luciana. Rodríguez, Mónica. Medina, Flavia. «La contratación internacional electrónica: Perspectivas desde el Derecho Internacional Privado argentino» Acceso el 25 de mayo de 2021. <https://international.vlex.com/vid/internacional-derecho-399120942>

- Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. "INAC activa operativo de actos conciliatorios para atender a los usuarios del servicio público de transporte aéreo" (2017). Acceso el 20 de junio de 2021. <http://www.inac.gob.ve/?p=2942>
- Parada, José. "La relación jurídico aeronáutica". Barcelona: Cedecs Editorial, (1998) p. 447
- Rodner, James. "La globalización (Globalización de la norma jurídica)". Caracas: Academia de Ciencias Políticas y Sociales, (2012) p. 43
- Ruano, Aura. «Más eficiencia del transporte de mercancías gracias al e-Freight» Sertrans, 10 de octubre del 2016, acceso el 24 de mayo de 2021, <https://www.sertrans.es/transporte-de-mercancias/mas-eficiencia-transporte-mercancias-gracias-efreight/>
- Tapia, Luis. «Derecho Aeronáutico» Barcelona: Bosch Casa Editorial, (1993) p.299
- Viscasillas, Stephanie. «Michigan creates Cyber Court» CIO, (2002). Acceso el 25 de mayo de 2021. <https://www.cio.com/article/2440833/michigan-creates-cyber-court.html>

## Legislación

- Constitución del Estado de Venezuela de 1830. Publicada el 24 de septiembre de 1830. [http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/constitucion-del-estado-de-venezuela-24-de-septiembre-1830/html/35176340-f55b-40cc-861b-65f3a0da654b\\_2.html#l\\_19](http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/constitucion-del-estado-de-venezuela-24-de-septiembre-1830/html/35176340-f55b-40cc-861b-65f3a0da654b_2.html#l_19)
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 36.860 de 30 de diciembre de 1999 – enmienda en la Gaceta Oficial Nro. 5.908 de 19 de febrero de 2009.
- Convenio de Montreal. Montreal, 28 de mayo de 1999. <http://biblio3.url.edu.gt/SinParedes/01/Turismo/Convenio-Montreal.pdf>
- Convenio de Varsovia. Varsovia, 12 de octubre de 1929. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1931-7008>
- Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea "EUROCONTROL". Bruselas, firmado el 13 de diciembre de 1960, versión refundida del 27 de junio de 1997. <https://docs.pca-cpa.org/2016/01/Protocolo-relativo-a-la-adhesi%C3%B3n-de-la-Comunidad-Europea-al-Convenio-Internacional-de-Cooperaci%C3%B3n-relativo-a-la-seguridad-de-la-navegaci%C3%B3n-a%C3%A9rea-Eurocontrol.pdf>
- Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Viena, 23 de mayo de 1969, Naciones Unidas. [https://www.oas.org/36ag/espanol/doc\\_referencia/convencion\\_viena.pdf](https://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/convencion_viena.pdf)
- Convención sobre Aviación Civil Internacional. Chicago, 7 de diciembre de 1944, Organización de Aviación Civil Internacional. [https://www.icao.int/publications/documents/7300\\_cons.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf)
- Ley de Aeronáutica Civil publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 39.140 del 17 de marzo de 2009
- Ley de Arbitraje Comercial. Gaceta Oficial de la República de Venezuela Nro. 36.430 del 7 de abril de 1998.
- Ley de Mensaje de Datos y Firmas Electrónicas. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 37.148 del 10 de febrero de 2001.
- Ley Especial de Delitos Informáticos. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 37.313 del 30 de octubre del 2001.
- Ley Orgánica de Telecomunicaciones. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nro. 39.610 del 7 de febrero de 2011.