

LA REPROGRAMACIÓN DE VUELOS Y LA PROTECCIÓN DE LOS PASAJEROS, A PROPÓSITO DE LOS TERREMOTOS OCURRIDOS EN EL PAÍS EL 24 DE JUNIO DE 2026

Gabriel Sira Santana*

Profesor Universidad Monte Ávila, Universidad Central de Venezuela

Resumen: *El artículo analiza la regulación aeronáutica venezolana respecto a la reprogramación de vuelos tras los sismos del 24 de junio de 2026. En este sentido se explica que, bajo las Condiciones Generales de Transporte Aéreo, la inoperatividad del aeropuerto de Maiquetía constituye un evento de fuerza mayor que exime a las aerolíneas de ciertas indemnizaciones, pero no de todos sus deberes al prestar un servicio público esencial. En este sentido, el desvío a otros aeropuertos podría considerarse una cancelación del contrato original, otorgando al pasajero el derecho a aceptar un vuelo sustituto sin penalidades o a exigir el reembolso total de su boleto.*

Palabras Clave: *Estado de emergencia; Fuerza mayor; Protección al usuario; Servicio público esencial.*

Abstract: *The paper analyzes Venezuelan aeronautical regulations regarding flight rescheduling following the earthquakes on June 24, 2026. In this regard, it explains that under the General Conditions of Air Transport, the inoperability of Maiquetía airport constitutes a force majeure event that exempts airlines from certain compensations, but not from all their duties when providing an essential public service. Accordingly, diverting flights to other airports could be considered a cancellation of the original contract, granting the passenger the right to accept a substitute flight without penalties or to demand a full refund for their ticket.*

Key words: *State of emergency; Force majeure; User protection; Essential public service.*

I. LAS CONDICIONES GENERALES DE TRANSPORTE AÉREO

De acuerdo con los artículos 9 de la Ley de Aeronáutica Civil¹ y 7 numeral 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil², corresponde a este último como autoridad aeronáutica de la República el “regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil” y dictar las “condiciones generales para la prestación de los servicios de transporte”, respectivamente.

* Abogado mención summa cum laude y especialista en Derecho Administrativo, mención honorífica, por la Universidad Central de Venezuela. Magíster en Derecho Constitucional mención summa cum laude por la Universidad Católica Andrés Bello. Profesor de pregrado en la Universidad Monteávila y de postgrado en la Universidad Central de Venezuela. Gerente de Proyectos del Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP). gsira@cidep.com.ve

¹ Gaceta Oficial N° 39.140 del 17-03-2009.

² Gaceta Oficial N° 38.333 del 12-12-2005.

Aunque las leyes citadas no precisan cuál debe ser el contenido de estas condiciones³, a nuestros efectos bastará traer a colación el artículo 1 de la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-308-24 del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (en lo sucesivo, INAC), por medio de la cual se dictaron las Condiciones Generales de Transporte Aéreo (en lo sucesivo, CGTA)⁴. Este artículo indica que ellas tienen por objeto regular:

...los deberes y derechos de los pasajeros que contraten el servicio de transporte aéreo así como los deberes, derechos y obligaciones de los explotadores del servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en operaciones nacionales e internacionales, regulares y no regulares dentro, desde y hacia la República Bolivariana de Venezuela y todo lo concerniente a la responsabilidad civil por los daños que afecten los intereses de los usuarios.

A ello se agrega que, al precisarse el ámbito de aplicación de las CGTA, en el artículo 2 se hace mención –entre otros– a “los pasajeros y su equipaje que embarquen en un aeropuerto dentro del territorio nacional o situado fuera del mismo y con destino a éste” y a “los pasajeros y su equipaje que hayan sido objeto de trasbordo a otro vuelo por parte de un explotador del servicio público de transporte aéreo, con independencia de los motivos que hayan dado lugar al mismo” (art. 2 literales “A” y “B”), en adición a:

...toda persona que utilice o preste el servicio público de transporte aéreo, en caso de presentarse situaciones de emergencia nacional (desastres naturales, epidemias, pandemias u otro evento que generen Estados de Excepción dictados por el Ejecutivo Nacional) de conformidad con lo previsto en el marco legal vigente, determinadas por las autoridades competentes, en previsión de lo cual, deberán ajustar los procedimientos y actuaciones, de acuerdo con lo establecido previamente en los protocolos que se establezcan para atender tales contingencias la Autoridad Aeronáutica de la República (art. 2 literal “J”).

Lo anterior, aun cuando con ocasión del movimiento telúrico del tipo doblete del 24-06-2026 –que tuvo una intensidad 7,2 y 7,5 en la escala sismológica de magnitud de momento y afectó principalmente a los estados Aragua, Carabobo, Falcón, La Guaira, Miranda y el Distrito Capital⁵– no se decretó un estado de excepción como al que hace referencia el artículo, sino un estado de emergencia con base en el Decreto con Fuerza de Ley de la Organización Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres⁶, por lo que el transporte aéreo se continuaría rigiendo por el Derecho ordinario⁷.

En todo caso, hecha esta precisión queda claro que las CGTA son aplicables a todo transporte aéreo nacional o internacional, bien sea porque el aeropuerto de origen o de destino se halla en el territorio nacional o los pasajeros son objeto de trasbordo, indicándose en la providencia que sus disposiciones “son de carácter obligatorio y de aplicación preferente desde su entrada en vigencia, frente a cualquier otra norma, manual o procedimiento del transportista explotador aéreo” (disposición final sexta), por lo que, de acuerdo con el artículo 8 *ejusdem*:

³ Cfr. Gabriel Sira Santana, “Notas sobre las condiciones generales del transporte aéreo en Venezuela”, *Anuario de Derecho Aeronáutico*, núm. 1 (2016): 136–57.

⁴ Gaceta Oficial N° 43.000 del 05-11-2024.

⁵ Cfr. BBC, *Qué se sabe de los dos fuertes terremotos que causaron graves destrozos y muertes en Caracas y otras zonas de Venezuela*, 25-06-2026, <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cly7qe4542xo>

⁶ Gaceta Oficial n° 5.557 Extraordinario del 13-11-2001.

⁷ Cfr. Gabriel Sira Santana, *Los estados de emergencia en el Derecho venezolano, a propósito de los terremotos ocurridos en el país el 24 de junio de 2026* (Caracas: CIDEP, 2026), <https://cidep.online/files/reportes/cidep-estado-emergencia.pdf>

Toda cláusula establecida en el contrato de transporte que tienda a exonerar al explotador aéreo de su responsabilidad o de fijar condiciones o límites inferiores de indemnización o asistencia a los establecidos en la Normativa Aeronáutica vigente y en las presentes Condiciones Generales de Transporte Aéreo, será nula y no surtirá efecto alguno⁸.

En otras palabras, las CGTA operan como el *mínimo* de las obligaciones del explotador del servicio público de transporte aéreo hacia el pasajero con ocasión de un contrato de –valga la redundancia– transporte aéreo, determinándose al respecto cuáles son los deberes y derechos de tales pasajeros, las situaciones que pueden dar lugar a indemnizaciones, el régimen del equipaje y las responsabilidades en la materia, y el procedimiento de conciliación a través del cual el INAC materializa su competencia de “mediar a fin de procurar la solución de las controversias que se puedan suscitar entre los pasajeros y los explotadores aéreos en relación con el contenido de las presentes Condiciones Generales de Transporte” (art. 64 *ejusdem*).

II. LA FUERZA MAYOR EN LAS CONDICIONES GENERALES DE TRANSPORTE AÉREO

Presentado a grandes rasgos el contenido de las CGTA, surge la interrogante de cuáles de sus previsiones habrían de tomarse en cuenta con ocasión de la reprogramación de vuelos que han tenido lugar luego de los terremotos del 24-06-2026 que, además de más de 2.000 fallecidos, 11.000 heridos, 68.000 desaparecidos y daños por USD 6.700 millones⁹, dejó al principal aeropuerto del país –a saber: el Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar– inoperativo hasta nuevo aviso¹⁰.

Lo anterior, en el entendido que buena parte del tránsito aéreo cuyo aeropuerto de llegada o salida era Maiquetía, se ha desviado a los aeropuertos de otras ciudades tales como Valencia, Maracaibo y Barquisimeto¹¹.

Así, lo primero que debe tenerse presente es que esta medida comunicada por las aerolíneas responde a un suceso de fuerza mayor, calificado por las CGTA como una “[c]ircunstancia o hecho imprevisto y sobrevenido que pone en riesgo la seguridad del vuelo en cualquiera de sus fases, así como la integridad de los pasajeros y el equipaje, la carga y el correo” (art. 3), en tanto la doctrina alude a “hechos imprevisibles pero que no se podían

⁸ Ello se reitera en el artículo 22 de las CGTA, conforme con el cual: “Las obligaciones del explotador aéreo con los pasajeros, establecidas en las presentes Condiciones Generales de Transporte Aéreo, no podrán condicionarse, limitarse ni derogarse; especialmente por medio de la inclusión de cláusulas en el contrato de transporte que conduzcan a su inaplicación. // Toda cláusula contenida en el contrato de transporte, que limite o condiciones los derechos del pasajero en relación al sistema de compensaciones, que exonere al transportista de responsabilidad o fije límites inferiores al establecido en la Ley de Aeronáutica Civil será nula (...)”.

⁹ Cfr. PNUD, *Venezuela registra pérdidas económicas de USD 6.700 millones por los terremotos, según estimaciones del PNUD*, 26-06-2026, <https://www.undp.org/es/comunicados-de-prensa/venezuela-registra-perdidas-economicas-de-usd-6700-millones-por-los-terremotos-segun-estimaciones-del-pnud>; CNN, *Dudas sobre las cifras del sismo en Venezuela: crece el número de muertos pero el mayor interrogante son los desaparecidos*, 01-07-2026, <https://cnnespanol.cnn.com/2026/07/01/venezuela/dudas-cifras-terremoto-muertos-desaparecidos-origen/>

¹⁰ El País, *El sismo en Venezuela causa daños y obliga a cerrar el aeropuerto de Maiquetía*, 24-06-2026, <https://elpais.com/america/2026-06-25/el-sismo-en-venezuela-causa-danos-y-obliga-a-cerrar-el-aeropuerto-de-maiquetia.html>

¹¹ El País, *Los daños en el principal aeropuerto de Venezuela agravan el aislamiento del país tras el terremoto*, 04-07-2026, <https://elpais.com/america/2026-07-04/los-danos-en-el-principal-aeropuerto-de-venezuela-agrava-el-aislamiento-del-pais-tras-el-terremoto.html>

haber evitado (terremoto, inundación)”, dado que representan “una violencia insuperable, se trata de un evento irresistible por no existir fuerza humana capaz de hacerle frente con éxito”, por lo que –generalmente– operan como “hechos o circunstancias que siendo absolutamente extraños a la voluntad del deudor, hacen que éste no pueda llevar a cabo el cumplimiento de su obligación y por tal quede exonerado de la misma”¹².

Con base en esta noción, las CGTA indican por ejemplo que el explotador queda exonerado de su responsabilidad respecto a sus obligaciones con el pasajero derivadas del contrato de transporte en relación al traslado de equipaje, “en la medida en que el daño se haya producido por caso fortuito o fuerza mayor” (art. 59), lo que se reitera en el literal “C” del artículo 53 *ejusdem* al señalarse que “el explotador aéreo no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o daño del equipaje se debe a uno o más de los siguientes hechos (...) c) Casos fortuitos o de fuerza mayor, debidamente comprobado”.

De igual modo, el literal “I” del artículo 31 de las CGTA prevé que “[e]l explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo, no está obligado a la asistencia e indemnización a que se refiere este artículo, siempre que pruebe que la demora del vuelo se deba a casos fortuitos o de fuerza mayor”, encontrándose el artículo referido únicamente a los vuelos que sufran retrasos.

Por lo que respecta a la asistencia por vuelos cancelados, el literal “J” del artículo 30 plantea que sí, iniciado el vuelo este “se interrumpiere por caso fortuito o de fuerza mayor, el explotador aéreo transportará al pasajero y su equipaje, utilizando el medio de transporte más eficiente y seguro, asegurándose de su llegada al destino final indicado en el boleto aéreo”, a menos “que el pasajero opte por el reembolso de la proporción o fracción del trayecto no recorrido”.

Finalmente, el numeral 18 del artículo 35 *ejusdem*, sobre el derecho de información, indica que los pasajeros que ya tengan boletos y:

...no puedan ser chequeados y registrados en los mostradores del explotador aéreo por circunstancias sobrevenidas, caso fortuitos o de fuerza mayor, a los efectos de iniciar el vuelo (entrega del pase de abordar), deberán ser informados de tales circunstancias por parte del explotador aéreo, el cual deberá indicar las acciones a seguir, así como tomar las acciones pertinentes para evitar que la eventualidad afecte el desarrollo de las actividades normales en el área pública del terminal.

De esta forma, los artículos citados dan cuenta de que la fuerza mayor no opera, sin más, como una eximente de responsabilidad en el Derecho aeronáutico ya que, al tratarse de un “servicio público esencial” según el artículo 61 de la Ley de Aeronáutica Civil, el mismo debe tender a su continuidad y regularidad¹³.

De ahí, entonces, que si bien en algunas ocasiones la fuerza mayor libera al explotador de su responsabilidad (indemnizaciones por daños al equipaje, asistencia por demoras), en otros casos la fuerza mayor da paso a nuevas obligaciones, como es el informar cuál será

¹² María Candelaria Domínguez Guillén, *Curso de Derecho Civil III. Obligaciones* (Caracas: RVLJ, 2017), 169-70.

¹³ Cfr. José Araujo-Juárez, *Tratado de Derecho administrativo general y comparado, 5 Servicio público* (Caracas: CIDEP, 2024), 397-408. El autor plantea que “el principio de continuidad se basa en la necesidad de satisfacer las necesidades de interés público sin interrupción”, en tanto la regularidad “consiste en que se debe prestar conforme a la normativa jurídica que lo regula”.

el nuevo sitio donde los pasajeros deben chequearse para iniciar el vuelo o el transporte alternativo en caso que el vuelo ya se hubiese iniciado¹⁴.

Ello da pie a la interrogante de qué pasa entonces con los vuelos reprogramados –y no iniciados– con ocasión de los terremotos del 24-06-2026 que, como se dijo, constituye un supuesto de fuerza mayor. A ello dedicaremos el siguiente aparte.

III. EL CASO DE LA REPROGRAMACIÓN (O CANCELACIÓN) DE VUELOS

Al contrario de las CGTA del año 2016¹⁵, las CGTA vigentes no cuentan con un capítulo dedicado a las “situaciones comunes que se presentan en el transporte aéreo”, donde en su momento se desarrollaba la denegación de embarque, el vuelo cancelado y la demora.

No obstante, estos tres supuestos son a los que también se refiere la providencia administrativa del 2024, al detallar las obligaciones del transportista en caso de denegación de embarque (art. 29), vuelo cancelado (art. 30) y vuelo demorado (art. 31), de lo que surge la pregunta de cuál sería el régimen aplicable a la reprogramación de vuelos, al no ser este un supuesto previsto en las CGTA de modo expreso.

Esto deriva del hecho que, al revisarse estas normas, el vocablo “reprogramar” y los términos que comparten su raíz fue utilizado por el INAC para atender principalmente casos que derivaran del comportamiento de los pasajeros. Así se tiene, por ejemplo, (1) el artículo 12 cuando expone que “[l]a alteración del orden público por parte del pasajero, podrá ocasionar la denegación de embarque de manera justificada y el pago de penalidades y diferencias de precio por reprogramación de su vuelo”, (2) el artículo 29 en cuanto a que “el pasajero podrá reprogramar su viaje una vez cesado el acto que motivó la denegación, a disponibilidad del transportista o explotador aéreo, y cubiertas las penalidades y diferencias de precio que correspondan por parte de dicho pasajero”; y (3) el artículo 41 al prever que el explotador aéreo será indemnizado por el pasajero con el 30% del valor del boleto aéreo cuando deje de hacer uso del boleto adquirido, sin perjuicio de que “el pasajero podrá reprogramar el vuelo contratado, pero bajo la condición de pagar al explotador la penalidad aquí establecida, más la diferencia en el valor del boleto en el tramo o tramos afectados por la reprogramación”.

En cambio, cuando la reprogramación deriva del actuar del explotador del servicio de transporte aéreo, esta se limita al supuesto del vuelo demorado, indicándose en las CGTA que el explotador debe informar al pasajero sobre la reprogramación, tiene la carga de la prueba, y la reprogramación consistirá en “una hora de salida posterior a la establecida en el contrato de transporte” (art. 31), aunque también existe la posibilidad de que el vuelo se adelante (art. 36).

Es decir, que la reprogramación de vuelos aludiría al elemento temporal del transporte aéreo –o cuándo este se realiza¹⁶– y no su ruta como el aspecto espacial que comprende los puntos de salida, trayecto y llegada.

¹⁴ Nótese que según el artículo 3 de las CGTA, se entiende por este inicio el “[m]omento en el cual un pasajero recibe su pase de abordar por parte de los representantes del explotador aéreo. En los casos de vuelos internacionales, se tiene como punto de inicio de viaje el primer aeropuerto, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que el pasajero haya hecho parada en tránsito directo, ya sea en vuelo directo o en un vuelo de conexión, si no salió de la zona de tránsito del aeropuerto”.

¹⁵ Gaceta Oficial N° 6.228 Extraordinario del 18-05-2016. Cfr. Sira Santana, “Notas sobre las condiciones generales del transporte aéreo en Venezuela”; Gabriel Sira Santana, “Las condiciones generales del transporte aéreo venezolanas de 2016 y sus cambios respecto del régimen de 2010”, en *Cinuenta artículos de Derecho Público* (Caracas: CIDEP, 2023), 693–97.

¹⁶ Agréguese a lo ya dicho el literal “K” del artículo 31 de las CGTA, según el cual “[e]l transportista o explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo que incumpla con el horario programado y

Producto de lo anterior, limitándonos en nuestro comentario al contenido de las CGTA y teniéndose presente que habrían de evaluarse las particularidades de cada caso en concreto para conocer los términos en los cuales los explotadores han dado a conocer a los pasajeros la reactivación de sus servicios luego de los terremotos, así como qué prevén sus propias condiciones generales¹⁷, lo observado parece indicar que podríamos encontrarnos, más bien, frente a un supuesto de cancelación del contrato de transporte original y la celebración de uno nuevo, al haberse modificado uno de los aspectos contratados como lo es el aeropuerto de origen o de destino (art. 35 núm.. 6).

Ello, porque aun cuando el artículo 3 de las CGTA define al vuelo cancelado como aquel que no se ejecuta transcurridas seis horas para las operaciones nacionales y doce horas para las internacionales, “en el que al menos un (01) pasajero adquirió un boleto aéreo y se presentó oportunamente en el mostrador de chequeo del aeropuerto de salida”, más adelante, en el artículo 30, señala que el explotador “queda eximido de sus obligaciones de asistencia e indemnización en relación con el pasajero, derivadas del contrato de transporte”, cuando:

e) Notifique y confirme la cancelación del vuelo al pasajero, con quince (15) días hábiles de antelación con respecto al día de salida previsto en el contrato de transporte.

f) Informe al pasajero sobre la cancelación con menos de quince (15) días hábiles de antelación y no menos de veinticuatro (24) horas de la salida del vuelo y el pasajero acepte tomar otro vuelo que le permita sustituir el vuelo cancelado, el transportista o explotador aéreo quedará eximido de las disposiciones de los literales “a”, “b” y “c” de este Artículo, este otro vuelo se considerará efectuado como un nuevo contrato, el cual registrará los lapsos y obligaciones correspondientes.

En otras palabras, el vuelo cancelado no es solo el que no se realiza cuando una persona se presenta oportunamente en el *counter* —como plantea la definición del término en el artículo 3— sino también aquellos en los que el explotador informa al pasajero que el vuelo originalmente contratado no se realizará, sin que, por ende, tenga lugar el traslado “por vía aérea a pasajeros, carga o correo, de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro” (art. 62 de la Ley de Aeronáutica Civil).

Tal es así, que las propias CGTA plantean en el artículo citado que sí el explotador cancela un vuelo con la suficiente antelación y el pasajero que contaba con su boleto acepta ser transportado en un vuelo sustituto, este último se califica como “un nuevo contrato” —y no un *adendum*—, sin que el explotador esté obligado a ofrecer un transporte alternativo, reembolsos, asistencia ni indemnizaciones.

Por interpretación a contrario, de cancelarse un vuelo sin que el pasajero “acepte tomar otro vuelo que le permita sustituir el vuelo cancelado”, sí podría entonces activarse la responsabilidad del explotador debiendo distinguirse entre aquellos casos en los que “el hecho que ocasiona la cancelación del vuelo sea atribuible al explotador aéreo” (primer aparte del art. 30) —respecto a los cuales operaría el transporte alternativo, reembolsos, asistencia e indemnizaciones— o de supuestos de caso fortuito o fuerza mayor como los terremotos del 24-06-2026, que entendemos no darian pie al *totum* de esta responsabilidad.

aprobado por la Autoridad Aeronáutica con una demora mayor a una (1) hora y que le sea imputable a éste, será objeto de la averiguación administrativa establecidas en el Ordenamiento Jurídico aeronáutico vigente”.

¹⁷ Nótese que en adición a las CGTA dictadas por el INAC, cada explotador debe publicar sus propias condiciones generales “conforme a las condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad, confort, puntualidad, asistencia al usuario y otras que establezca la Autoridad Aeronáutica” (art. 126 núm.. 1.3 de la Ley de Aeronáutica Civil).

Lo anterior, a pesar de que las CGTA vigentes no tienen la claridad de las del año 2016, que preveían en el literal “H” del artículo 19, en relación con los vuelos cancelados, que “[e]l transportista o explotador aéreo está eximido de la asistencia y compensación a que refiere este Artículo, cuando la cancelación del vuelo se deba a casos fortuitos o de fuerza mayor”, habiéndose sustituido esta mención a las eximentes de responsabilidad por: “[e]n el caso de que la cancelación del vuelo se deba a casos fortuitos o de fuerza mayor, el pasajero afectado estará exonerado del pago de penalidad y cambio de tarifa independientemente de la fecha en que se materialice el vuelo contratado” (art. 30 literal “H”)¹⁸.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Los terremotos del 24-06-2026 configuran un supuesto de fuerza mayor que exime al explotador aéreo de ciertas responsabilidades indemnizatorias, pero no anula los derechos de los pasajeros derivados, en parte, de calificar al transporte aéreo como un servicio público esencial.

Es por ello que los explotadores mantienen el deber de informar a los pasajeros sobre las circunstancias y las acciones a seguir frente a la inoperatividad de infraestructuras aeroportuarias como el Aeropuerto Internacional de Maiquetía Simón Bolívar, observándose que escenarios como la reprogramación de vuelos o su desvío a aeródromos alternos podrían asimilarse a la cancelación del contrato de transporte original y la consecuente celebración de uno nuevo¹⁹.

Ante esta realidad, las CGTA protegerían a los pasajeros al establecer que, frente a una cancelación de vuelo derivada de fuerza mayor, el usuario afectado (1) queda exonerado del pago de penalidades independientemente de la fecha en que se materialice el nuevo vuelo; y (2) si no acepta las alternativas de vuelo sustituto propuestas por el transportista –sea que se le denominen reprogramación, o de otra forma–, conserva el derecho a exigir el reembolso de su boleto sin penalización alguna (art. 30 literal “I”), pudiendo darse también el caso que, ante el cambio de aeropuertos, los explotadores acuerden con los pasajeros el traslado hacia o desde el nuevo aeropuerto valiéndose para ello de un transporte alternativo de naturaleza terrestre o acuática hasta el punto originalmente convenido (arts. 3 y 33).

¹⁸ En relación con esta penalidad, téngase presente el artículo 41 de las CGTA, según el cual: “El explotador aéreo será indemnizado por el pasajero con el treinta (30%) del valor del boleto aéreo, cuando deje de hacer uso del boleto adquirido. En este caso el pasajero podrá reprogramar el vuelo contratado, pero bajo la condición de pagar al explotador la penalidad aquí establecida, más la diferencia en el valor del boleto en el tramo o tramos afectados por la reprogramación, cuando sea aplicable. // La penalidad del treinta por ciento (30%) del valor del boleto aéreo, podrá ser cobrada por el explotador aéreo con la retención del monto aplicable en caso de reembolso o a través del pago directo por parte del pasajero, cuando éste decida hacer uso del servicio contratado, en las condiciones aquí establecidas”.

¹⁹ Esto a pesar de que las CGTA incluyen dentro de sus definiciones al vuelo incidental como “todo servicio proporcionado por el transportador en razón de contingencias imprevistas o de fuerza mayor, que produzcan el encaminamiento del pasajero, el cambio de ruta u horario o cualquier otra circunstancia cuyo cargo deba asumir el transportador” (art. 3), sin hacer uso de la definición en cuestión en ningún momento en el resto del contenido de la providencia, ni indicar cómo se vincula con las situaciones comunes que se presentan en el transporte aéreo, en lo que constituye otro ejemplo de la mala técnica legislativa que afecta a esta normativa y que, en definitiva, atenta contra la seguridad jurídica. Cfr. Gabriel Sira Santana, “La Gaceta Oficial de la República como fuente de inseguridad jurídica”, *Revista de Derecho Público*, núms. 163–164 (2020): 423–38.