

ESTUDIO DEL DOC. 9587 OACI Y LA ESTRUCTURA DE LOS ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS SUSCRITOS POR LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

Mariola Mola Ovalles
Abogada

Resumen: *El artículo tiene por objeto orientar al lector al momento de evaluar las propuestas de Acuerdos de Servicios Aéreos en los que la República sea parte, tomando en consideración el ordenamiento jurídico vigente, los tratados internacionales en la materia y casos anteriores.*

Palabras clave: *Acuerdos de servicios aéreos – Libertades del aire – Transporte aéreo*

INTRODUCCIÓN

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es un organismo especializado de las Naciones Unidas creado con el propósito de garantizar el cumplimiento de los principios establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en fecha 7 de diciembre de 1944. Este Convenio está compuesto de 96 artículos en los cuales se establecen los privilegios y restricciones que rigen a los 191 Estados signatarios que en la actualidad conforman la Organización. Siendo importante destacar que la República Bolivariana de Venezuela se adhirió en fecha 1 de abril del año 1947.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional es el Tratado normativo más importante en relación al Derecho Público Internacional Aeronáutico, suscrito entre los Estados con el firme propósito de velar que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo se establezcan sobre una base de igualdad de oportunidades y de modo sano y económico, basado en los principios de soberanía plena y exclusiva, de cooperación, de igualdad de oportunidad, de reciprocidad, entre otros.

La OACI ha elaborado Modelos para el diseño y negociación de Acuerdos de Servicios Aéreos (MASA) los cuales se mantienen en constante actualización debido al dinamismo de la actividad aeronáutica, con el propósito de orientar a los Estados signatarios del Convenio y apoyar mediante la unificación de criterios su aplicabilidad discrecional conforme al ordenamiento jurídico de cada Estado, propiciando de esta manera la

armonización de la reglamentación del transporte aéreo internacional, al tiempo de proveer orientación a los Estados para sus relaciones bilaterales.

El presente trabajo busca concretar un modelo base a través del estudio detallado del MASA bilateral recomendado por la OACI en el Doc. 9587, así como de diferentes Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) suscritos por el Estado venezolano en diferentes años, con el propósito de proveer orientación, facilitando la evaluación de las propuestas de los Acuerdos de Servicios Aéreos presentados a la República Bolivariana de Venezuela, teniendo como objetivo fundamental la unificación de los criterios según el ordenamiento jurídico vigente, en procura de una sólida política aerocomercial, tanto en el ámbito nacional como internacional.

El análisis propuesto deviene del estudio de numerosas fuentes y se presenta con la intención de proporcionar una herramienta a ser utilizada de forma total o parcial, con un sentido de redacción coherente y sencilla en función de la complejidad que se encuentra inmersa en cada disposición que conforma el ASA y que representan los intereses de la Nación respecto a otros Estados.

I. LAS LIBERTADES DEL AIRE COMO PUNTO DE PARTIDA

Como es sabido, el Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) es la figura que surge de la necesidad de los Estados de regular el transporte aéreo internacional mediante el establecimiento de políticas aerocomerciales, fundadas en el Principio de Soberanía reconocido tanto en la legislación internacional como en la normativa interna de los Estados, con el objetivo de conceder derechos aerocomerciales sobre bases equitativas de igualdad de oportunidades y reciprocidad, contribuyendo de esta manera al desarrollo económico de las Naciones.

La concesión de los derechos aerocomerciales tiene sus bases en la soberanía plena y exclusiva ejercida por los Estados sobre el espacio aéreo que conforma sus territorios, siendo reconocido de esta manera por todos los Estados signatarios del Convenio de Chicago de 1944.

Fue la Conferencia de Chicago donde quedó establecida la aceptación del Acuerdo sobre el Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, vista la tendencia liberalizadora del tráfico aéreo internacional representada por los Estados Unidos de América contrapuesta a la tendencia proteccionista defendida por Gran Bretaña e Irlanda del Norte, resultando de eso las dos primeras libertades técnicas, denominadas:

- a. Derecho de sobrevuelo (Primera Libertad); y

b. Derecho de escala técnica (Segunda Libertad).

Las cuales por consenso entre los Estados Contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) fueron otorgadas entre éstos, siendo diferentes a las libertades comerciales o de transporte aéreo constituidas por la 3ra, 4ta y 5ta libertades, privilegios reservados a cada Estado signatario para su otorgamiento mediante los ASA, produciendo efectos operacionales, jurídicos y económicos sobre un flujo determinado de pasajeros y que en consecuencia requieren ser normados a través de políticas de distinto rango y nivel.

En función del dinamismo y los avances en cuanto a capacidad operacional, amplitud de los rangos de vuelo, unificación de los procedimientos de control y monitoreo de los fabricantes, autoridades y operadores aéreos, se estableció un marco referencial para la gestión aerocomercial de los espacios aéreos, a través de las denominadas Libertades del Aire.

Con la suscripción de los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) se logra concretar el efectivo desarrollo del transporte aéreo entre los países, desde el punto de vista de explotación comercial; esto en continua observancia de los principios y las disposiciones generales establecidos a través del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944. En esta primera etapa los Estados fundamentaron esta visión aerocomercial sobre un conjunto de principios: bases equitativas, igualdad de oportunidades, reciprocidad real y efectiva de los servicios aéreos regulares garantizando de esta forma el más alto sentido de cooperación en el campo del transporte aéreo internacional, de modo que con la suscripción de los ASA se genera la concesión de las libertades comerciales previamente negociadas entre los Estados por tratarse de expectativas de derechos entre éstos y automáticamente son concedidas las dos libertades técnicas, que son atribuidas desde el momento en que los Estados son miembros del Convenio. A continuación se desarrollan las libertades del aire existentes, a saber:

Libertades técnicas:

- a. **Primera libertad:** derecho de sobrevolar el territorio de otro Estado Contratante sin aterrizar. Este privilegio es aplicable tanto a las aeronaves civiles que presten servicios aéreos internacionales regulares como no regulares. Esta libertad permite que el Estado sobrevolado se reserve el derecho de exigir aterrizaje o por razones de seguridad del vuelo, éste exija permiso especial para aquellas aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea.

- b. **Segunda libertad:** derecho de aterrizar en el territorio de otro Estado Contratante sin fines comerciales, es decir, por razones técnicas. Las razones que pueden motivar este aterrizaje por ejemplo podría basarse en la necesidad de abastecimiento de combustible, falla mecánica o malestar de algún pasajero. De igual manera que la libertad precedente, este privilegio es aplicable tanto a las aeronaves civiles que presten servicios aéreos internacionales regulares como no regulares. Esta libertad permite que el Estado sobrevolado se reserve el derecho de exigir aterrizaje o por razones de seguridad del vuelo, éste exija permiso especial para aquellas aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea.

Libertades comerciales:

- a. **Tercera libertad:** derecho de desembarcar en otro Estado (pasajeros, carga y correo) que fueron previamente embarcados en el Estado de nacionalidad de la aeronave. Esta libertad está relacionada con el derecho a la exportación que conservan todos los Estados y constituye el traslado del tráfico principal, lo que quiere decir que debe ser llevado por las líneas aéreas del Estado de origen de los tráficos.
- b. **Cuarta libertad:** derecho de embarcar (pasajeros, carga y correo) y transportarlos al territorio del Estado de nacionalidad de la aeronave. Ésta libertad simultáneamente con la que antecedente constituyen el tráfico principal entre países, lo que quiere decir, se toma en cuenta para la designación de una ruta aérea.
- c. **Quinta libertad:** derecho de embarcar y desembarcar (pasajeros, carga y correo) entre dos Estados, que no corresponden al de nacionalidad de la aeronave donde se origina el vuelo. La particularidad de este derecho es que las operaciones deben realizarse dentro de una ruta razonablemente directa entre los países contratantes, considerándose los volúmenes y flujos de pasajeros, carga y correo, la posición geográfica de ambos Estados, la reciprocidad o el acceso a mercados de interés, la conectividad, la capacidad aerocomercial, entre otros aspectos.

Este privilegio permite el traslado del tráfico complementario, es decir, el tráfico que puede ser llevado por líneas aéreas de terceros países, entre los puntos de la ruta que deba servir, respetando en todo momento el tráfico local y regional.

Libertades reconocidas por la doctrina:

- a. **Sexta libertad:** derecho de embarcar (pasajeros, carga y correo) en un Estado y desembarcarlos en otro, realizando una escala en el Estado al que pertenece la línea aérea. Se denomina de esta forma a la operación comercial que se realiza entre puntos que no se encuentran en una ruta razonablemente directa.
- b. **Séptima libertad:** derecho de transportar (pasajeros, carga y correo) entre Estados que no corresponden al Estado de nacionalidad de la aeronave, sin que la ruta incluya una escala en este último. Esta libertad permite el transporte del tráfico comercial enteramente fuera del territorio del Estado al que corresponde el operador aéreo.
- c. **Octava libertad:** derecho de transporte de (pasajeros, carga y correo) dentro de puntos del territorio de otro Estado, como continuación de un vuelo internacional. Conocido como Cabotaje, este derecho se acuerda con un Estado para que efectúe transporte interno en el territorio del otro Estado, partiendo o culminando el servicio en el Estado al cual pertenece la línea aérea.
- d. **Novena libertad:** derecho de transportar tráfico aéreo (de cabotaje) dentro de puntos del territorio de otro Estado, sin que sea continuación de un vuelo internacional. También llamado cabotaje autónomo, por cuanto el servicio de transporte aéreo es llevado a cabo íntegramente dentro del territorio del Estado otorgante. Con este derecho se busca mantener posiciones igualitarias entre los Estados, estimulando la apertura de grupos de países, logrando de este modo conformar grupos regionales, como es el caso de la Unión Europea donde es utilizada la figura de bloques funcionales de espacio aéreo, manteniendo siempre presente la seguridad de la actividad.

II. ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES DEL ASA (CONSOLIDADO)

El contenido del modelo que se presenta a continuación, es identificado como “consolidado” en virtud de que representa la aplicación por parte del Estado venezolano de los artículos del MASA bilateral recomendado por la OACI, con respecto al ordenamiento jurídico nacional. Las cláusulas del ASA se presentan como notas explicativas dirigidas a orientar la debida redacción de forma detallada de los artículos que deben conformar los ASA, facilitando la evaluación de los mismos al momento de pretender su suscripción.

Su estructura es la siguiente: Artículo 1 Definiciones; Artículo 2 Aplicabilidad del Convenio de Chicago; Artículo 3 Otorgamiento de derechos

aerocomerciales; Artículo 4 Designación y autorización de líneas aéreas; Artículo 5 Renovación o suspensión de autorizaciones de explotación; Artículo 6 Aplicabilidad de la legislación nacional; Artículo 7 Reconocimiento de certificados y licencias; Artículo 8 Seguridad operacional; Artículo 9 Seguridad de la aviación; Artículo 10 Exención de gravámenes y otros cobros; Artículo 11 Competencia leal y oportunidades comerciales; Artículo 12 Frecuencias y capacidad; Artículo 13 Tarifas; Artículo 14 Conversión de divisas y transferencia de ganancias; Artículo 15 Actividades comerciales; Artículo 16 Provisión de estadísticas; Artículo 17 Aprobación de itinerarios; Artículo 18 Consultas; Artículo 19 Solución de controversias; Artículo 20 Enmiendas; Artículo 21 Acuerdos multilaterales; Artículo 22 Terminación; Artículo 23 Registro ante la Organización de Aviación Civil Internacional; Artículo 24 Entrada en vigor – Vigencia – Renovación; Anexos.

A continuación se muestran las notas explicativas de cada uno de los artículos a contemplarse en los ASA a ser suscritos, a saber:

Definiciones:

Los Acuerdos de Servicios Aéreos inician el articulado con el establecimiento de definiciones de una serie de términos que forman parte de la redacción del texto, esto con el propósito dar adecuado sentido al contexto y minimizar las posibles dudas que pueden llegar a conformar motivo de consultas, por la dificultad de interpretación en que los Estados Contratantes pudieran incurrir.

En este artículo se definen los siguientes términos, a saber:

- a. *Autoridad Aeronáutica*, refiere a la institución facultada para regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil en cada uno de los Estados Contratantes.
- b. *Servicios aéreos acordados*, hace referencia a los servicios aéreos regulares en las rutas especificadas fijadas en el Acuerdo para el transporte –simultáneo o combinado – de pasajeros, carga y correo.
- c. *Acuerdo*, se refiere al Acuerdo de Servicios Aéreos a ser suscrito entre los Estados intervinientes, así como también a sus anexos y toda enmienda sobre el mismo.
- d. *Servicios aéreos*, hace referencia a las definiciones de "Servicio aéreo internacional" y "Línea aérea" establecidas en el artículo 96 del Convenio.
- e. *Convenio*, se refiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional concluido en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye todo Anexo ratificado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, al

igual que toda enmienda del Convenio o de los Anexos realizada en virtud de los artículos 90 y 94 de este último que se haya ratificado por las partes contratantes.

- f. *Línea aérea designada*, se refiere a las líneas aéreas que son designadas y autorizadas por las partes contratantes del acuerdo.
- g. *Territorio*, hace referencia al área en la cual las partes contratantes ejercen su soberanía y jurisdicción de acuerdo con la legislación interna de cada una y la legislación internacional, incluyendo tierras, aguas y espacio aéreo.
- h. *Derechos aeronáuticos*, este término abarca los conceptos previamente determinados por la autoridad aeronáutica a ser cobrados a la línea aérea designada y autorizada por las partes contratantes, por uso de aeropuertos, instalaciones para la navegación aérea, servicios aeroportuarios o instalaciones de seguridad aérea, incluidos los servicios y las instalaciones relacionados, para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.
- i. *Empresa nacional*, este término es de gran relevancia, por cuanto se refiere a la propiedad sustancial y control efectivo, lo que significa que la empresa (línea aérea) designada y autorizada para hacer uso de los derechos de tráfico acordados debe estar constituida en el país designante y su capital pertenecer y ser controlado en mayor proporción a inversionistas nacionales, manteniendo estos la dirección técnica, financiera, administrativa y comercial de la empresa.
- j. *Tarifa*, comprende el precio a ser pagado por el transporte de pasajero, equipaje y carga, y las condiciones bajo las cuales estos precios se aplican, incluyendo los pagos y condiciones correspondientes a las agencias y otros servicios complementarios, pero excluyendo la remuneración y condiciones para el transporte de correos.
- k. *Capacidad*, este término con respecto a la aeronave se refiere a la carga útil de la aeronave, disponible en una ruta o sección de la ruta que una línea aérea efectúa en un periodo; y en respecto a un servicio aéreo especificado, comprende la capacidad de la aeronave usada en dicho servicio, multiplicada por la frecuencia de los vuelos operados por tal aeronave en un periodo dado en una ruta o sección de la ruta.
- l. *Código compartido*, refiere al acuerdo comercial suscrito entre las líneas aéreas designadas por ambas Partes, donde una de ellas

utiliza el designador de línea de la otra, o en la que ambas líneas aéreas comparten el mismo código para transportar pasajeros, carga y correo.

- m. *Transporte aéreo*, significa el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo en aeronaves, por separado o combinado, a cambio de una remuneración o en alquiler.
- n. *Rutas especificadas*, significa las rutas establecidas en el Anexo del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA).

Aplicabilidad del Convenio de Chicago:

Luego de establecerse la definición del término “Convenio”, es desarrollado un artículo en el cual se deja asentado que todas las disposiciones del Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA), serán establecidas en estricta observancia del Convenio de Chicago de 1944, en la medida en que las mismas sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

Otorgamiento de derechos aerocomerciales:

Esta sección es de gran importancia por cuanto se trata del otorgamiento recíproco entre los Estados Contratantes de los diferentes derechos aerocomerciales, también conocidos como: libertades del aire. La concesión de los privilegios implica la apertura a nuevos mercados mediante las líneas aéreas designadas por cada uno de los Estado, procurándose así un equitativo intercambio de beneficios económicos como consecuencia de la realización de servicios aéreos entre éstos, garantizándose igualdad de oportunidades para las empresas de ambos Estados, cubriéndose las necesidades del público usuario del servicio de transporte aéreo internacional.

El Estado venezolano de conformidad con la política aerocomercial, acuerda mediante los diferentes ASA suscritos con otros Estados signatarios del Convenio de Chicago de 1944, la concesión recíproca de los siguientes derechos, a saber:

- a. El derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte contratante sin aterrizar en el mismo;
- b. El derecho de aterrizar en el territorio de la otra Parte contratante para fines no comerciales;
- c. El derecho de hacer escalas en los territorios de los Estados Contratantes, con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluyendo correo, de manera separada o combinada, en la medida en que los ASA los autoricen en las rutas especificadas.

De igual manera los Estados Contratantes acuerdan la concesión recíproca de los derechos de tráfico especificados en los incisos “1” y “2” a las empresas que no se encuentran designadas y autorizadas por éstos, para cubrir las rutas convenidas.

En este punto es relevante resaltar que el Estado venezolano mediante los ASA acoge la disposición establecida en el artículo 7 del Convenio de Chicago, reservándose como Estado signatario el otorgamiento del derecho de cabotaje, lo que quiere decir, que acoge esta reserva, beneficiando de esta manera a los explotadores aéreos nacionales al otorgarle mediante certificaciones la explotación del servicio interno, en base al principio de soberanía y ejerciendo la facultad de regular la navegación aérea en el Territorio Nacional.

Designación y autorización de líneas aéreas:

Este artículo hace referencia a la designación y autorización de las líneas aéreas para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, abriéndose la posibilidad de la designación única o múltiple según lo acordado entre los Estados Contratantes del ASA.

Ahora bien, el Estado receptor tendrá el derecho de rehusarse “en los casos en que dicha Parte Contratante no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea corresponda a la Parte Contratante designante o a sus nacionales”¹. Lo que quiere decir, que la línea aérea debe demostrar que la mayoría del capital accionario de la empresa designada, pertenezca y sea efectivamente controlado por sus nacionales, en aras de resguardar los intereses comerciales y la seguridad nacional, evitándose la intervención en la relación bilateral, de terceros Estados con los que no se tenga interés de acercamiento comercial o político, impidiendo que utilicen la figura del ASA como un medio para lograr beneficios que no tendrían con el Estado venezolano.

Así mismo, a la línea aérea designada se le requiere que demuestre la capacidad para cumplir las condiciones establecidas en el ordenamiento jurídico aplicable a las actividades del sector aeronáutico atinentes al Estado receptor.

Renovación o suspensión de autorizaciones de explotación:

En el ASA se debe contemplar la posibilidad de revocar o suspender las autorizaciones, previamente otorgadas a las líneas aéreas designadas para la

¹ Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.732 de fecha 25/07/2007, Acuerdo entre el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela y el Gobierno del Estado de Qatar sobre Servicios Aéreos.

explotación del servicio público de transporte aéreo internacional e imponer condiciones, en los siguientes casos:

- a. “Cuando aquella empresa no compruebe satisfactoriamente que la parte preponderante de la propiedad y el control efectivo de la empresa pertenecen a los respectivos nacionales”².
- b. Cuando exista falta de cumplimiento del ordenamiento jurídico o de alguna de las condiciones acordadas que dieron origen al otorgamiento de la respectiva designación, haciendo especial mención a las disposiciones atinentes a la Seguridad de la Aviación y a la Seguridad Operacional.

A la Parte Contratante designante se le otorga el derecho de expresar a través de Consulta los motivos que dieron lugar a su actuación para impedir una infracción o incumplimiento establecidos en los literales antes expuestos.

Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante son las únicas que poseen la facultad para ejercer el derecho de revocación o suspensión temporal o permanente de dichas autorizaciones.

Aplicabilidad de la legislación nacional:

Este artículo atiende al ordenamiento jurídico a ser aplicado a las aeronaves, pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por la línea aérea designada de cada Estado Contratante, al momento de producirse su entrada, permanencia y salida del territorio donde se hallen, toda vez que deben cumplir con los procedimientos establecidos, tales como: inmigración, emigración, aduana, control sanitario, policía, moneda.

Por este motivo, “las correspondientes Autoridades de una Parte Contratante tendrán el derecho de inspeccionar, sin ocasionar demoras no razonables las aeronaves de la otra Parte Contratante en la llegada y salida y verificar los certificados y demás documentos exigidos por el Convenio”³.

El contenido de este artículo es aplicado sin distinción a todas las líneas aéreas de transporte aéreo internacional designadas por ambos Estados Contratantes.

² Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 25.069 de fecha 5/06/1956, Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Gobiernos de Venezuela y de Portugal.

³ Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.732 de fecha 25/07/2007, Acuerdo entre el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela y el Gobierno del Estado de Qatar sobre Servicios Aéreos.

Reconocimiento de certificados y licencias:

Cada uno de los Estados Contratantes se compromete a reconocer la validez de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de habilitación, certificados de aptitud y las licencias expedidas o revalidadas por el otro Estado Contratante y aún vigentes, a efecto de explotar el servicio convenido en las rutas especificadas en el ASA, siempre y cuando las condiciones de tales certificados y licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establecen en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, reservándose el derecho de negarse a aceptar para fines de sobrevuelo o aterrizaje en su propio territorio, los certificados y licencias otorgados a sus propios ciudadanos por el otro Estado o por un tercer Estado signatario del Convenio, en base a lo dispuesto en el artículo 32 *ejusdem* el cual exige que los pilotos y demás miembros de la tripulación operativa ostenten licencias y certificados expedidos por el Estado de matrícula de la aeronave.

En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados arriba mencionados expedidos por la Autoridad Aeronáutica, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, el otro Estado puede pedir que se celebren consultas entre las Autoridades Aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata, en caso de no lograrse un arreglo, se puede negar, revocar, suspender o limitar la autorización.

Seguridad operacional:

Cada Estado Contratante tiene el derecho a solicitar la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por el otro Estado respecto a los servicios aeronáuticos y las instalaciones, la tripulación de vuelo, las aeronaves y la explotación de las mismas. Dichas consultas se pueden realizar dentro de un plazo fijado y contado a partir de la fecha de la solicitud.

En caso de verificarse que el otro Estado no mantiene, ni administra de manera efectiva los aspectos mencionados en el párrafo anterior relativos a las normas de seguridad operacional que satisfagan las disposiciones en vigor de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional Doc. 7300, éste debe notificar al otro Estado sus conclusiones y las medidas que considere necesarias para alcanzar los mencionados estándares mínimos de seguridad de la OACI, debiendo el otro Estado tomar las acciones correctivas correspondientes dentro del plazo convenido.

El Estado contratante a través de la Autoridad Aeronáutica, está en el deber de notificar al Secretario General la OACI, tanto la falta de acatamiento de las medidas mencionadas en el párrafo anterior, como el cumplimiento satisfactorio de dicha situación.

Ahora bien, de conformidad con lo establecido en el artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se acuerda que las Autoridades Aeronáuticas de cada Estado tienen el derecho a inspeccionar las aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas por el otro Estado a la llegada o salida de su territorio, tanto la parte exterior de la aeronave como a bordo con el propósito de verificar que el equipo de la misma y la condición de ésta, estén conforme a las normas de seguridad operacional en vigor e igualmente, tienen el derecho a revisar los certificados, licencias y otros documentos a fin de verificar la validez de éstos según el artículo 33 *ejusdem*, siempre y cuando esta inspección no ocasione una demora no razonable.

La Autoridad Aeronáutica de cada Estado Contratante tiene el derecho a revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones concedidas a una línea aérea designada por el otro Estado, sin necesidad de consulta previa, si determina que es indispensable tomar medidas inmediatas para salvaguardar la seguridad del transporte aéreo.

Una vez que se determine el cese del motivo que haya generado la adopción de la medida mencionada en el párrafo anterior, el Estado Contratante tiene la facultad de levantarla.

Seguridad de la aviación:

Al respecto, la OACI ha indicado que:

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokyo el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como

con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que ambas Partes estén adheridas⁴.

En cumplimiento del principio de cooperación, los Estados Contratantes se comprometen a prestarse la ayuda requerida en aras de garantizar la seguridad de la aviación civil contra actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos de interferencia ilícita contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

Los Estados Contratantes en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a los Estados, quienes a su vez deben exigir: 1) a los explotadores de aeronaves de su matrícula, 2) a los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio y 3) a los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, que actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. Cada Estado debe notificar al otro Estado toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Los Estados están facultados para solicitar en cualquier momento la realización inmediata de consultas sobre dichas diferencias.

Los Estados Contratantes convienen exigirle a los explotadores de aeronaves que observen las disposiciones de seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo anterior, tomando en cuenta las posibles notificaciones de diferencias que den lugar a las exigencias del otro Estado para la entrada, salida o permanencia en el territorio de ese Estado garantizando que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, equipaje, los efectos personales, carga y provisiones de a bordo antes y durante el embarque o la estiba. Cada Estado Contratante debe considerar cualquier solicitud del otro Estado, a fin de adoptar medidas especiales y razonables de seguridad, a modo de afrontar una amenaza determinada, en este caso las medidas deben ser discutidas en detalle para fijar las repercusiones financieras en su implementación y ser compartidas entre ambos Estados.

En caso que se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la

⁴ Criterios y Texto de Orientación sobre la Reglamentación Económica del Transporte Aéreo Internacional, Documento N° 9587.

seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros, tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, los Estados Contratantes se pueden asistir mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas, dirigidas a poner término en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza de incidente.

Cada Estado Contratante tiene la facultad de efectuar una evaluación de las medidas de seguridad aplicadas o que se prevean aplicar en el territorio del otro Estado, a los operadores de aeronaves, respecto a los vuelos que llegan procedentes del territorio del primer Estado o que salen para el mismo, esto lo puede hacer dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación que se realiza o a un período más corto según lo convenido. Los acuerdos administrativos para la realización de tales evaluaciones deben efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas e implementados sin demora, a fin de asegurar que las evaluaciones se realicen de manera expedita. Todas las evaluaciones deben estar cubiertas por un acuerdo confidencial específico.

Cuando un Estado Contratante tenga motivos razonables para dudar que el otro Estado se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación, tiene la facultad de solicitar la celebración de consultas, las cuales comienzan dentro de los quince (15) días de recibida dicha solicitud de los Estados. En caso de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días a partir del comienzo de las consultas esto da motivo para negar, revocar o suspender las autorizaciones de la o las líneas aéreas designadas por el otro Estado, o imponer condiciones a la misma. Cuando una emergencia lo justifique, o para impedir que continúe el incumplimiento de esta disposición, el primer Estado puede adoptar medidas provisionales en todo momento.

A modo informativo, es conveniente traer a colación el Convenio de Tokio de 1963, donde se establecen las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, pero dadas las solicitudes emitidas por el sector aeronáutico en atención al “aumento del número y de la gravedad de los incidentes de pasajeros insubordinados y perturbadores a bordo de aeronaves, que tienen repercusiones negativas para la seguridad operacional de las aeronaves así como para la tripulación y los pasajeros a bordo”⁵, la OACI publicó en el año 2002 la Circular 288 “Texto de Orientación sobre los Aspectos Jurídicos de los Pasajeros Insubordinados o Perturbadores” “En dicha Circular, se define 1- al pasajero insubordinado o perturbador; 2- se incluye una lista de infracciones cometidas a bordo de una aeronave; 3- se

⁵ Informe del Subcomité Especial del Comité Jurídico para la Modernización del Convenio de Tokio Incluyendo el Problema de los Pasajeros Insubordinados Montreal, 22 – 25 de mayo de 2012.

establece la jurisdicción donde se ventilará la infracción de los pasajeros insubordinados; y 4- se establecen los mecanismos jurídicos para combatir el problema de los pasajeros insubordinados”⁶. En la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico celebrada en Montreal en el año 2014 se adoptó la Resolución relativa a la Actualización de la Circular 288 de la OACI, donde se incluye una lista más detallada de las infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) mediante Circular de Asesoramiento sobre la Seguridad de la Aviación desarrolla las disposiciones referentes al tema.

Derechos aeronáuticos (a los usuarios):

Los organismos competentes fijan los cargos a ser impuestos a los usuarios por medio de las líneas aéreas designadas por el otro Estado Contratante, por la utilización de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, éstos deben ser razonables, no discriminatorios y equitativos, es decir, que no sean superiores aquellos que deben ser cobrados a las aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Los Estados Contratantes deben propiciar la celebración de consultas entre los organismos competentes de su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, para que intercambien la información necesaria que permita un análisis para determinar cuan razonables son los cargos. En caso de propuesta de modificación de los cargos aplicables a los usuarios, deben ser comunicadas a éstos con antelación en un tiempo razonable, a fin de garantizarles el derecho de participación, expresando sus puntos de vista antes de efectuarse las modificaciones.

Exención de gravámenes y otros cobros:

El transporte aéreo internacional en su función comercial está exento del pago de gravámenes y otros cobros según el Documento N° 8632 “Criterios de la OACI sobre Impuestos en la Esfera del Transporte Aéreo” y por disposición expresa del artículo 24 del Convenido de Aviación Civil Internacional, por lo que las líneas aéreas designadas de cada Estados Contratantes en la prestación del servicio de transporte aéreo con base al principio de reciprocidad, están exentas de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares nacionales o locales, sobre el “Combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado

⁶ Derecho de la Navegación: Aérea/Marítima. VII Jornadas Aníbal Dominici, Caracas, 2016.

Contratante cuando llegue al territorio de otro Estado Contratante y que se encuentren aún a bordo cuando esta salga de dicho Estado”⁷.

En el entendido de los términos “derechos” e “impuestos”, se aclara que los derechos son aquellos gravámenes que se cobran para cubrir los costos de las instalaciones y servicios proporcionados a la aviación civil mientras que los impuestos son los gravámenes que se cobran con miras a recaudar ingresos a nivel nacional o regional dispuestos para fines no aeronáuticos.

En razón de lo anterior, todas las exenciones a los combustibles y lubricantes se *aplicarán* también a los suministros técnicos no durables, tales como: fluidos descongelantes, fluidos hidráulicos, fluidos refrigerantes, entre otros, siempre que:

- a. Sean requeridos para el funcionamiento de la aeronave durante el vuelo;
- b. Se mantengan a bordo de la aeronave cuando ésta salga del territorio del otro Estado Contratante o sean llevados a bordo de la aeronave cuando haga escala sucesivamente en dos o más aeropuertos internacionales en dirección hacia otro territorio aduanero;
- c. No se descargue ninguna cantidad, excepto temporalmente y bajo control aduanero.

Las disposiciones contenidas en los numerales 1, 2 y 3 se aplican por igual a las aeronaves dedicadas a un vuelo individual o a la explotación de un servicio aéreo, tenga o no fines de lucro.

Están igualmente exentos de gravámenes, los siguientes:

- a. Las provisiones de a bordo destinadas al consumo dentro de la aeronave.
- b. Las piezas de repuestos y el equipo habitual para el mantenimiento o reparación de las aeronaves.
- c. Los materiales de publicidad y la documentación sin valor comercial utilizados por las líneas aéreas designadas.
- d. Los equipos de oficina introducidos en el territorio del otro Estado Contratante, destinados para el uso administrativo en las sedes de la línea aérea designada.

⁷ Convenio sobre Aviación Civil Internacional Documento N° 7300, Capítulo IV, artículo 24.

- e. El equipaje y la carga en tránsito directo, sin embargo están sujetos, inclusive el pasajero, a un control simplificado siempre y cuando no abandonen el área del aeropuerto.

Ahora bien, tanto los combustibles y lubricantes, como las provisiones, piezas de repuestos y equipo de mantenimiento, están sometidos a la vigilancia y control aduanero del territorio del Estado donde sean desembarcados. Así mismo, todo equipo de vuelo puede ser descargado en el territorio del otro Estado Contratante, previa aprobación de la Autoridad Aduanal de dicho territorio, entregándosele para su custodia hasta el momento en el cual éstos sean reexportados o agotados según las regulaciones aduaneras.

Competencia leal y oportunidades comerciales:

Cada línea aérea designada debe gozar de oportunidades equitativas, como lo establece el artículo 44 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para competir en la explotación del servicio de transporte aéreo en las rutas convenidas en el ASA y sus anexos. Cada Estado Contratante se compromete a adoptarlas medidas pertinentes para evitar cualquier trato discriminatorio o prácticas desleales que afecte la sana competencia entre éstas.

Frecuencias y capacidad:

Las líneas aéreas designadas por los Estados Contratantes en los servicios convenidos pueden ofrecer la capacidad establecida y aprobada por las Autoridades Aeronáuticas de cada Estado Contratante o las fijadas entre éstas y todas las líneas aéreas designadas, antes del inicio del servicio y posteriormente, en función de las exigencias de tráfico previsto.

En caso de que los Estados Contratantes no lleguen a un acuerdo respecto a la capacidad que debe ser ofrecida en los servicios convenidos, ésta no puede ser superior a la previamente acordada.

Los servicios convenidos a ser operados por las líneas aéreas designadas por los Estados Contratantes deben prever la provisión de la capacidad adecuada para atender las necesidades actuales y razonablemente previsibles de tráfico entre los territorios de los Estados, y a su vez una provisión razonable de capacidad para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo embarcados y desembarcados en puntos constantes de las rutas especificadas, que no estén localizados en el territorio del Estado que designó la línea aérea.

Deben prevalecer las oportunidades equitativas entre las líneas aéreas designadas a competir en la oferta de transporte aéreo internacional regido en

el ASA, de manera de que cada Estado Contratante elimine cualquier forma de discriminación o de práctica desleal en cuanto a la competencia, que puedan afectar la competitividad entre éstas.

Las líneas aéreas designadas de cada Estado Contratante deben presentar sus datos estadísticos ante la Autoridad Aeronáutica a modo de evaluar conjuntamente el mantenimiento de las frecuencias establecidas, ahora bien las Autoridades Aeronáuticas de cada Estado de común acuerdo y en base al análisis de los datos estadísticos están facultadas a revisar el número de frecuencias, si consideran que su establecimiento o mantenimiento atenta contra el principio de reciprocidad que rige el ASA.

Tarifas:

La fijación de precios o tarifas, son propuestas por las empresas y aprobadas por las Autoridades Aeronáuticas considerando para esta determinación, elementos tales como: estructura de costos, características del servicio a prestar, estudios de mercado, así como las tarifas fijadas por otras líneas aéreas, tomando en cuenta el mecanismo internacional establecido por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) para la coordinación de tarifas y considerando los intereses de los usuarios.

Estas tarifas son sometidas a la aprobación de la Autoridad Aeronáutica de cada Estado Contratante en función del servicio aerocomercial acordado en Tercera y Cuarta libertades. Ahora bien, en caso de que se involucre un tercer Estado, la tarifa es convenida entre el otro Estado Contratante y el tercer Estado.

Una vez acordadas las tarifas por cada una de las Autoridades Aeronáuticas debe existir un intercambio de notificación debiéndose producir en un tiempo estimado con anterioridad a la entrada en vigor de éstas, es importante destacar que el lapso establecido puede ser reducido en casos especiales previa aprobación de las Autoridades. En caso de que un Estado no notifique al otro Estado su desaprobación dentro del plazo fijado, estas tarifas pueden considerarse aprobadas. Si alguno de los Estados ha notificado su desaprobación, inician el proceso de consulta a fin de llegar a un acuerdo para su aprobación y posterior entrada en vigor. De no llegarse a un acuerdo la diferencia se dirime conforme al proceso de solución de controversias.

La tarifa fijada permanece en vigor, hasta que las líneas aéreas designadas la retiren o aprueben una nueva tarifa.

Las líneas aéreas designadas no pueden fijar tarifas por debajo de los mínimos establecidos como punto de equilibrio, en aras de garantizar los estándares de seguridad operacional establecidos por la OACI, por lo cual los Estados Contratantes se comprometen en revisar dichas tarifas, en los casos

de que consideren “irrazonablemente discriminatorias, excesivamente elevadas o restrictivas por abusar de una posición dominante, artificialmente bajas debido a subvenciones o a un apoyo directo o indirecto, o ‘predatorias’”⁸.

Conversión de divisas y transferencia de ganancias:

La conversión de divisas y transferencia de ganancias, producto de todos los ingresos locales de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas, pueden ser transferidas al cambio de la moneda que el transportista aéreo escoja. La República Bolivariana de Venezuela mediante normativa especial mantiene un control de cambio de las divisas, siendo Centro Nacional de Comercio Exterior (CENCOEX) el ente encargado de desarrollar e instrumentar la política nacional de administración de éstas.

Para tal fin las líneas aéreas designadas deben cumplir con los requisitos y el trámite para la autorización de adquisición de divisas, las cuales se otorgan según la disponibilidad establecida por el Banco Central de Venezuela, el ajuste de lo solicitado a los lineamientos aprobados por Ejecutivo Nacional y a la tasa de cambio aplicable para la fecha de la transferencia de tales ingresos, los cuales no están sujetos a ningún cobro de impuesto administrativo, excepto los normalmente cobrados por los bancos para su ejecución.

Actividades comerciales:

Las líneas aéreas, para la correcta prestación del servicio de transporte aéreo internacional, requieren de una infraestructura, un recurso humano calificado y de los equipos correspondientes. El presente artículo otorga el derecho recíproco a las líneas aéreas designadas por cada Estado Contratante para que establezcan sus oficinas y representación con el personal administrativo, técnico y comercial necesario, en concordancia con el ordenamiento jurídico vigente del territorio donde ejecuten sus operaciones, a modo de vender y comercializar el servicio de transporte aéreo internacional, directamente o por medio de agentes autorizados que tengan las licencias apropiadas para prestar tales servicios u otros intermediarios según sea determinado por éstas.

En cuanto a la comercialización del servicio de transporte aéreo se permite el uso de la moneda de curso legal de cada territorio libremente convertible, de acuerdo con la legislación de cada Estado.

⁸ Criterios y Textos de Orientación sobre la Reglamentación Económica del Transporte Aéreo Internacional Documento N° 9587.

Cónsono con lo anterior y con base al principio de reciprocidad, las líneas aéreas designadas tienen la facultad de tener y mantener en el territorio del otro Estado Contratante sus representantes y funcionarios comerciales, operacionales y técnicos necesarios en la operación de los servicios convenidos, con personal propio o utilizando los servicios de cualquier otra organización, compañía o línea aérea que opere en el territorio del otro Estado Contratante, debidamente autorizada para prestar los servicios.

Todo personal y representante está sujeto al ordenamiento jurídico del Estado donde opere la línea aérea designada y se le debe otorgar las autorizaciones de empleo necesarias, las visas de visitante y otros documentos similares con celeridad que amerita el servicio.

Provisión de estadísticas:

La Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante proporcionará, a solicitud de la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte, datos estadísticos periódicos, como por ejemplo: origen y destino, número de pasajeros transportados, tipo de aeronave, frecuencia, tarifa, así como cualquier otra información adicional relacionada con las líneas aéreas designadas, con el propósito de realizar los análisis pertinentes de los servicios acordados sobre las rutas especificadas, para considerar las previsiones del tráfico futuro, y así estimular la evolución y el desarrollo del transporte aéreo en base al principio de igualdad de oportunidades.

Aprobación de itinerarios:

La línea aérea designada de cada Estado Contratante debe presentar ante la Autoridad Aeronáutica del otro Estado, los itinerarios de vuelo para explotar los servicios convenidos para su aprobación, detallando los horarios, la frecuencia del servicio, el modelo de la aeronave a ser utilizada y su capacidad. El Estado venezolano establece para esta remisión un lapso no menor de treinta (30) días antes del inicio de la operación. El mismo procedimiento se aplica para cualquier modificación.

Ahora bien, cuando la línea aérea designada requiera efectuar vuelos suplementarios para explotar los servicios convenidos, atendiendo incrementos ocasionales de la demanda, excediendo el número de frecuencias del itinerario aprobado, ésta debe igualmente presentar los itinerarios detallados en el párrafo anterior, para solicitar la autorización a la Autoridad Aeronáutica del otro Estado Contratante con por lo menos quince (15) días hábiles antes de la fecha de operación de los vuelos.

Consultas:

Las Partes Contratantes, cuando lo requieran, tienen la facultad de formular consultas de manera escrita entre sus Autoridades Aeronáuticas, a fin de asegurar la correcta interpretación, aplicación y cumplimiento del ASA y sus Anexos.

Tales consultas se llevan a cabo mediante reuniones o por escrito y cuentan para su discusión con un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud por escrito, salvo acuerdo en contrario entre éstas de extender dicho período.

Solución de controversias:

En caso de producirse cualquier controversia respecto del ASA suscrito, referente a la interpretación, aplicación del mismo o de sus anexos, las Partes Contratantes procuran su resolución mediante negociaciones directas entre las Autoridades Aeronáuticas de las Partes de conformidad con el procedimiento de Consulta. En caso de no llegarse a un acuerdo, la controversia es dirimida a través de negociaciones directas entre ellas por vía diplomática.

Hay que hacer notar que según las disposiciones internacionales, ante cualquier controversia, existen tres opciones para llegar a la solución de la misma, a saber: la vía diplomática, el arbitraje y la mediación. El Estado venezolano acoge la vía diplomática, por cuanto considera el procedimiento del arbitraje como un mecanismo que implica alta inversión en costo y tiempo.

Enmienda:

Una vez procesada la consulta y acordada entre las Autoridades Aeronáuticas la modificación de alguna de las disposiciones del ASA, ésta se gestiona por escrito a través de los canales diplomáticos de cada Estado Contratante para entrar en vigor una vez efectuado el intercambio de notas diplomáticas.

Las enmiendas relacionadas al ASA son aprobadas por los Estados Contratantes, de conformidad con los preceptos constitucionales. Ahora bien, en el caso de las enmiendas derivadas de los anexos o del cuadro de ruta, la aprobación recae sobre las Autoridades Aeronáuticas de cada Estado Contratante. En ambos casos, la enmienda entran en vigor una vez canjeadas las Notas Diplomáticas entre los Estados Contratante.

Convenios multilaterales:

En caso de la entrada en vigor de un Convenio o Acuerdo Multilateral relativo a transporte aéreo y siendo reconocido por ambos Estados

Contratantes, éstos proceden a la consulta para determinar la revisión de las disposiciones del ASA y sus Anexos para efectuar las respectivas enmiendas, a fin de adecuarlos con respecto al Convenio o Acuerdo Multilateral.

Terminación:

El presente artículo otorga la facultad a los Estados Contratantes de poner fin en cualquier momento el ASA, lo que quiere decir denunciar o darlo por terminado. Siendo requisito sine qua non notificar de forma simultánea al otro Estado Contratante y a la OACI por los canales diplomáticos, caso en el cual el ASA queda sin efectos doce (12) meses después de la fecha de recibo del aviso de terminación por parte del otro Estado Contratante, a menos que la notificación de poner fin al Acuerdo sea retirada por mutuo consentimiento antes de que concluya dicho período.

Ahora bien, en el supuesto de que el otro Estado Contratante no acuse recibo, se considera que el aviso fue recibido por el catorce (14) días después de la fecha de recepción del mencionado aviso por la OACI.

Registro ante la organización de aviación civil internacional:

En cumplimiento del artículo 81 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, todo Acuerdo de Servicios Aéreos que sea suscrito entre los Estados signatarios y sus enmiendas, deben registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Entrada en vigor – vigencia – renovación:

Este artículo determina la forma y el momento en que el ASA entra en vigor, entendiéndose que es a partir de la fecha de recepción de la última de la notificación mediante la cual los Estados Contratantes se comunican mutuamente por escrito el cumplimiento de las formalidades constitucionales de cada uno de éstos, a través del intercambio de notas diplomáticas.

Igualmente, se fija la vigencia del ASA la cual puede llegar a ser prorrogable, inclusive de forma automática por períodos iguales, salvo que uno de los Estados Contratantes comunique al otro, por escrito y por la vía diplomática su intención de no prorrogarlo fijándose para esto un plazo de antelación a la fecha de su expiración, como quedó establecido en el Acta Bilateral sobre Transporte Aerocomercial entre la República Bolivariana de Venezuela y la República Argentina, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.394 del 25 de marzo de 2010.

Anexos:

El ASA puede tener uno o varios anexos que se consideran parte integrante del mismo, donde se definen los derechos de rutas, tráfico y

explotación del servicio, así como también: capacidad, vuelos de fletamento, entre otros asuntos.

Los anexos, vista la dinámica de la actividad aeronáutica, son modificados de forma expedita a través de enmiendas a éstos, procediendo de manera escrita, siguiendo el proceso de Consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de cada Estado Contratante, las cuales otorgan su aprobación con la firma de un acta final o memorando de entendimiento, entrando en vigor con el intercambio de notas diplomáticas.

CONCLUSIÓN

Los Acuerdos de Servicios Aéreos son instrumentos que representan gran importancia por cuanto regulan las relaciones internacionales que vinculan a los Estados, favoreciendo el intercambio cultural, logrando la conectividad entre éstos, el acceso a los mercados y favoreciendo las actividades económicas, bajo principios de igualdad de oportunidades y reciprocidad. El Estado venezolano mantiene un enfoque proteccionista, a través de la suscripción de los diferentes ASA de tipo bilateral, garantizando con esto la explotación del servicio de transporte aéreo internacional, desarrollado por las líneas aéreas designadas.

Cónsono con lo anterior, se vislumbra la importante función del sistema de negociación bilateral, mediante el cual los Estados fijan sus posiciones en base a la normativa y políticas internas, en pro del desarrollo seguro y económico del sector aeronáutico.

El enfoque proteccionista busca resguardar a las líneas aéreas nacionales, controlando la competencia internacional, permitiendo la explotación de las rutas acordadas de forma equitativa, eliminando toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que perjudiquen la posibilidad de competir dentro de la actividad.

A nivel mundial existe la tendencia hacia la implementación del modelo de cielos abiertos, donde la intervención de los Estados Contratantes es mínima, teniendo en cuenta la soberanía del espacio aéreo. La política que se deriva deja en manos de las líneas aéreas designadas, decisiones tales como: capacidad, frecuencia, fijación de tarifas que se encuentran contemplados en las disposiciones de los ASA. Es importante destacar que la República Bolivariana de Venezuela mantiene un Acuerdo de Servicios Aéreos con la República de Colombia bajo esta modalidad de Cielos Abiertos sin interés por los momentos, de hacer extensiva esta modalidad hacia otros Estados.

BIBLIOGRAFÍA

BINDER ROSAS, JAIME, “Política Aerocomercial”
<http://www.jac.gob.cl/wp-content/uploads/2015/06/Politica-aerocomercial.-Jaime-Binder.pdf>

FOLCHI, MARIO O., “Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil”.

NEGRE, EUGENIO Y RICOVER, ANDRÉS. “Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica”
http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/aed_integracion_transporte_aereo_en_sudamerica.pdf

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. “Convenio sobre Aviación Civil Internacional”. Documento N° 7300. Chicago, 1944.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. “Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional”. Documento N° 9626. Montreal, 2004.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. “Criterios y Textos de Orientación sobre la Reglamentación Económica del Transporte Aéreo Internacional”. Documento N° 9587. Montreal, 2008.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL. “Informe del Subcomité Especial del Comité Jurídico para la Modernización del Convenio de Tokio Incluyendo el Problema de los Pasajeros Insubordinados” Montreal, 2012.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. “Constitución de la República Bolivariana de Venezuela” Gaceta Oficial N° 36.860. Caracas, 1999.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. “Ley de Aeronáutica Civil” Gaceta Oficial N° 39.140. Caracas, 2009.

REPÚBLICA DE VENEZUELA. “Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Gobiernos de Venezuela y de Portugal”. Gaceta Oficial N° 25.069. Caracas, 1956.

REPÚBLICA DE VENEZUELA. “Convenio sobre Transporte Aéreo entre la República de Venezuela y el Estado Español”. Gaceta Oficial N° 29.873. Caracas, 1972.

REPÚBLICA DE VENEZUELA. “Convenio sobre Transporte Aéreo entre la República de Venezuela y la República Federal de Alemania”. Gaceta Oficial N° 33.721. Caracas, 1987.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. “Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República Bolivariana de Venezuela y la República Oriental del Uruguay”. Gaceta Oficial N° 38.697. Caracas, 2007.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. “Acuerdo sobre Transporte Aéreos entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe”. Gaceta Oficial N° 38.706. Caracas, 2007.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. “Acuerdo entre el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela y el Gobierno del Estado de Qatar sobre Servicios Aéreos”. Gaceta Oficial N° 38.732. Caracas, 2007.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. “Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela y el Gobierno de la Federación de Rusia”. Gaceta Oficial N° 39.191. Caracas, 2009.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. “Acta Bilateral sobre Transporte Aerocomercial entre la República Bolivariana de Venezuela y la República Argentina”. Gaceta Oficial N° 39.394. Caracas, 2010.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. “Acuerdo de Servicios Aéreos entre la Gran Jamahiriya Árabe Libia Popular Socialista y el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela”. Gaceta Oficial N° 6.017. Caracas, 2010.

VIDELA ESCALADA, FEDERICO N. “Manual de Derecho Aeronáutico”, Tercera Edición. Buenos Aires – Argentina, 2007.

VII JORNADAS ANÍBAL DOMINICI. “Derecho de la Navegación: Aérea/Marítima”. Caracas, 2016.