



Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho Internacional Económico y de la Integración

**EL SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL AÉREO EN VENEZUELA,
DESDE UNA PERSPECTIVA JURÍDICO Y ECONÓMICA**

Trabajo Especial presentado para optar al Título de
Especialista en Derecho Internacional Económico y de la Integración

Autor: Giantoni Pietrobon Hurtado
Tutor: Ramón Antonio Crazut Alexandrow

Caracas, julio de 2015

Caracas, 28 de julio de 2015

Ciudadano
Profesor Jesús Manuel Rojas Guerini
Coordinador de la Especialización en Derecho
Internacional Económico y de la Integración
Presente

Me dirijo a Usted en la oportunidad de informarle que el ciudadano GIANTONI PIETROBON HURTADO, titular de la cédula de identidad No.: 18.106.853, ha concluido el Trabajo Especial “El Servicio de Transporte Internacional Aéreo en Venezuela, desde una Perspectiva Jurídico y Económica”, presentado para optar al título de Especialista en Derecho Internacional Económico y de la Integración.

Asimismo, solicito que la Comisión de Estudios de Postgrado proponga al Consejo de Facultad la designación del jurado para la respectiva defensa.

Sin otro particular, se despide,
Atentamente,

Ramón Antonio Crazut Alexandrow
V-6.900.968

Dedicatoria:

A Dios, por haberme dado la paciencia y la resistencia
en no perder el norte de la meta académica
trazada.

A mi familia, por apoyarme en esta y muchas
otras tareas relacionadas con mi profesión.

A todos los profesores que hacen vida dentro y fuera
de la Universidad Central de Venezuela, pues sus conocimientos
han sido inspiración en seguir aprendiendo del
complejo mundo del Derecho Internacional.

ÍNDICE GENERAL

Resumen.....	6
--------------	---

Introducción.....	7
-------------------	---

CAPÍTULO I

LA PERSPECTIVA JURÍDICA EN LAS REGULACIONES Y NORMATIVAS DERIVADAS DE TRATADOS INTERNACIONALES

1.1 La internacionalidad de la regulación aérea.....	11
--	----

1.2 El Convenio de Chicago.....	13
---------------------------------	----

1.3 El Convenio de Varsovia.....	17
----------------------------------	----

1.4 Protocolo de La Haya de 1955.....	19
---------------------------------------	----

1.5 Convenio de Guadalajara de 1961.....	21
--	----

1.6 El Convenio de Roma de 1952.....	22
--------------------------------------	----

1.7 Situación de Venezuela con respecto al Régimen Jurídico Internacional en el Derecho Aeronáutico.....	23
---	----

CAPÍTULO II

LA INFLUENCIA DE LOS ACUERDOS REGIONALES Y SUBREGIONALES EN EL MARCO DEL LIBRE COMERCIO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

2.1 El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y sus implicaciones en el Transporte Aéreo en Venezuela.....	29
---	----

2.2 La Comunidad Andina (CAN) y lo que fue para Venezuela sus prerrogativas en transporte aéreo.....	37
---	----

2.3 La Legislación Aérea en Venezuela.....	42
--	----

2.4 El Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano.....	43
--	----

CAPÍTULO III

EL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

3.1	El Turismo en el Transporte Aéreo.....	46
3.2	La Importancia en la Explotación Aeroportuaria.....	54
3.3	La Importancia Económica en las Asociaciones Comerciales y la Expansión de Líneas Aéreas.....	62
3.4	La Proyección del desarrollo aeronáutico en Venezuela.....	72
 CONCLUSIONES.....		75
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		78

**Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho Internacional Económico y de la Integración**

**“El Servicio de Transporte Internacional Aéreo en Venezuela, desde una
Perspectiva Jurídico y Económica”**

Autor: Giantoni Pietrobon Hurtado

Tutor: Ramón Antonio Crazut Alexandrow

Fecha: 28 de julio 2015

RESUMEN

El propósito de este trabajo es comprender la estructura jurídica y económica con la cual la industria del transporte aeronáutica opera actualmente en Venezuela. Para ello se establecieron los siguientes objetivos específicos: a) Identificar los Tratados internacionales con los cuales Venezuela expone el transporte aeronáutico; b) Analizar las obligaciones que originan los acuerdos internacionales suscritos por Venezuela; y, c) Elaborar recomendaciones que permitan mejorar la normativa legal, a fin de ampliar el rendimiento económico que percibe el transporte aeronáutico tanto para las compañías aéreas nacionales como para las trasnacionales. Las interrogantes que la investigación se planteó fueron las siguientes: ¿Cuáles son los alcances de los Tratados suscritos por Venezuela en el transporte aeronáutico? ¿Cuál debería ser el marco legal deseable para que las compañías aéreas operen con total rendimiento? ¿Deben las compañías aeronáuticas nacionales tener mayor participación en el exterior? ¿Qué factores políticos y jurídicos hacen autónomo el rendimiento económico del transporte aeronáutico en Venezuela? Si pudiera existir una estructura legal y burocrática deseable a tales propósitos ¿A qué recomendaciones se deben atender para una inmediata solución? ¿Es acaso un asunto de entendimiento jurídico, o va más allá? ¿Qué aspectos deben ser considerados en la redefinición de las estructuras regulatorias al transporte aeronáutico? La metodología empleada fue de carácter descriptivo. Nos propusimos a identificar elementos y características del problema, caracterizando los hechos contenidos en el espacio territorial de Venezuela, y todos los elementos jurídicos y económicos que abarcan el tema del transporte aeronáutico internacional en dicha nación. El nivel de análisis del estudio fue concebido dentro de la modalidad de investigación documental. El trabajo se efectuó tomando en consideración la lectura de textos y Tratados internacionales, y de la opinión de especialistas en la materia. Las estrategias básicas utilizadas, estaban conformadas por técnicas de investigación documental que se fundamentaron en el análisis de las principales fuentes bibliográficas nacionales y extranjeras, así como de leyes y Tratados que regulan la materia. Finalmente, producto de las investigaciones hechas, se generaron las siguientes conclusiones: a) Se determinaron los tipos de Tratados que promueven la inversión; b) Se definieron los beneficios económicos que trae consigo el transporte aéreo internacional; y, c), Se concluyó en la necesidad de establecer viabilidad financiera en el sector.

Descriptores: Economía, Transporte aéreo, Tratados internacionales, geopolítica.

INTRODUCCIÓN

El Transporte aéreo constituye una de las actividades más novedosas del desarrollo postmoderno de los dos últimos siglos (XX y XXI), cuyo propósito no ha sido más que el trasladar personas y bienes a largas distancias, en muy corto tiempo. Tal actividad propicia e incentiva una de las actividades más dinámicas que cualquier otro medio de transporte pudiera ofrecer, ya que la interconectividad garantiza un flujo constante de personas y bienes entre distintos puntos de una determinada región, y por tal razón, no resulta extraño que el Derecho haya concebido de manera formal que esta actividad constituya un acto de comercio, siguiendo la suerte histórica que tuvo el Derecho Marítimo.

No obstante, esta actividad ésta fuertemente regulada por el Estado, donde haciendo la correspondiente ubicación jurídica, podemos señalar que en nuestra legislación nacional el numeral 26 del artículo 156 de la Constitución Nacional, dispone que es de competencia del Poder Público Nacional el régimen del transporte nacional, de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, de aeropuertos y su infraestructura.

A esto también se agrega la opinión de algunos autores como Freddy Belisario¹, quienes afirman que en la disposición transcrita el régimen integral de la navegación y transporte aéreo, así como el de los aeropuertos y su infraestructura, es de la competencia del Poder Público Nacional y se regirán por una ley especial (Ley de Aeronáutica Civil), y sus reglamentos y demás disposiciones normativas de carácter técnico.

Por ende podemos ver, que la importancia de la materia envuelve una solidez jurídica, al que se le conoce como Derecho Aeronáutico, y que comprende todos aquellos asuntos jurídicos que tienen su nacimiento en el

¹ Belisario Capella, F. "Derecho del Transporte Aéreo". Universidad Marítima del Caribe. Editorial Torino. Primera Edición. 2008. pp- 5.

hecho técnico de la navegación aérea (nacional o internacional), y que condicionan jurídicamente el espacio aéreo, el régimen legal de las aeronaves, la circulación aérea, los transportes, la situación del personal afectado a la aeronavegación, el salvamento de o por aeronaves, los seguros aeronáuticos, el régimen de los aeropuertos, entre otros.

Sin embargo, tal actividad no lo comporta simplemente el aspecto doméstico del transporte y todos sus elementos, pues la regulación y las políticas en que los Estados han buscado masificar su servicio aéreo, han sido complejas y muy extensas en sus normativas plasmadas en Convenios Internacionales.

Por tal razón, no debe sorprendernos en que el transporte aéreo comporte una de las materias de mayor reflejo práctico al Derecho Internacional, pues de una mirada más cercana a su evolución normativa, mucho de los Convenios que empezaron a ser suscritos en la materia, databan desde el fin de la segunda guerra mundial, con los cual los Estados vencedores y que no sufrieron mayores bajas en su economía (Estados Unidos de América), buscaban expandir su mercado sobre muchas regiones para la creación de nuevos mercados en el área de servicios.

Esto dio lugar a que también la aviación tuviese un fin más loable a su apartado bélico, y del que incluso el mismo Estados Unidos de América pudiese darse cuenta que el mejor dominio en el mundo se ejerce a manos de la economía de servicios.

De modo que para el año 1944, Estados Unidos de América comenzó a ser pionera de muchísimas propuestas como el Convenio de Chicago, donde más allá de establecer una serie de prerrogativas regulatorias, discutió en el seno de su foro el establecimiento de una serie de principios denominadas Libertades de vuelo. Con ellas, el mundo de la aviación comenzó a dar un gran viraje en la esfera jurídica, pues no solo se discutían prerrogativas Estatales

tales como la soberanía, sino aspectos de orden económico donde la reciprocidad y el trato no discriminatorio comenzaron a ser parte de las muchas discusiones que, los Estados de la comunidad internacional llegaron y siguen sometiéndose para proteger su mercado de servicios.

Para Venezuela esta tendencia no fue ajena a su desarrollo, aun cuando su economía sea mono rentista, la aviación comenzó a dar sus primeros pasos en el año 1920, cuando un joven empresario de origen caraqueño llamado Eloy Pérez, suscribió un contrato con el teniente italiano Cosme Renella, con el propósito de ofrecer en la capital y otras ciudades del país, una serie de espectáculos que se basaban en maniobras aéreas.

Estos acontecimientos fueron los que precisamente dieron como ejemplo, arriba indicado, el interés por la aviación comercial Estadounidense y la aviación comercial Europea, cuando para el año 1929, la empresa *Pan American World Airways*, decide establecer a Venezuela como ruta experimental, concluyendo para el 6 de mayo de 1930, en el arrendamiento de una franja de terreno propiedad de la familia Luy, para construir un campo de aterrizaje y una pequeña oficina comercial, terreno al que por cierto hoy en día se le conoce como el Aeropuerto Internacional de Maiquetía (principal aeropuerto internacional del país).

Seguidamente nuestro país ya para el 01 de enero de 1934, contaba con la Línea Aeropostal Venezolana (LAV), pasando a depender directamente del Ministerio de Guerra y Marina, al que por cierto todos sus pilotos fueron efectivos militares. Luego de un salto evolutivo, Venezuela tuvo empresas aéreas en el mercado internacional que pasaron a ser baluarte y orgullo de su fortalecimiento en el aéreo servicio.

Sin embargo, durante estos últimos 15 años en los que se ha despertado una consigna integracionista a nivel internacional, en ningún momento se ha implementado o incluso estudiado con cierta seriedad, algún proyecto que

promueva la expansión (pública y privada) de nuestra industria aeronáutica a nivel mundial o incluso regional. Muestra lamentable de ello, es la Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo (publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.933, en fecha 21 de octubre de 2009) en la que el tratamiento del tema padece del penoso prisma político sin su verdadera consideración técnica del problema.

También por citar problemas más graves aún, podemos mencionar los esquemas de Integración internacional que ahora preside Venezuela, donde la competencia en el sector aerotransportado es muchísimo más desventajoso para nuestra nación (caso MERCOSUR), y donde la identidad empresarial en el país no se encuentra ciertamente consolidada para asumir estos enormes retos comerciales.

Por tal razón, creemos de gran importancia hacer una sumaria observación de lo que esta importante materia no solo posee una extensa bibliografía técnica de su juridicidad, sino la situación internacional con la que Venezuela ha ido dando sus pasos pese a las contrastadas realidades que ha vivido a lo largo de su historia política y económica.

CAPÍTULO I

LA PERSPECTIVA JURÍDICA EN LAS REGULACIONES Y NORMATIVAS DERIVADAS DE TRATADOS INTERNACIONALES

El aspecto jurídico en cualquier sector de la vida comercial, proyecta la política con la cual la estructura de un determinado Estado marca las pautas para la regulación de dicho sector. Para el caso en estudio, dicho marco jurídico nace primero de las relaciones internacionales para luego devenir en la regulación doméstica. Por tal razón, la internacionalidad del transporte aéreo gesta toda una ciencia jurídica que debe ser delicadamente analizada.

1.1 La Internacionalidad de la Regulación Aérea

La palabra internacionalidad lo compone una manera de adjetivar lo que sin duda alguna significa, la trascendencia de un medio tan ilimitado en recorrido como lo es el medio aéreo. Significa también un cúmulo de prerrogativas legales que hacen insoslayable un largo recorrido por lo que significó y sigue significando el Derecho Internacional Público.

Sea concreta o no, la definición del elemento internacional conjuga una lógica sobre lo que para el Derecho Aeronáutico es y debe ser importante a la comunidad internacional. A propósito de ello, nos decía el autor Freddy Belisario Capella, en su obra “El Derecho del Transporte Aéreo”, que:

“Con el término internacionalidad debe comprenderse la particular disposición del Derecho Aeronáutico, para sugerir a los Estados que conforman la comunidad internacional, la aceptación de un conjunto de preceptos jurídicos uniformes que hagan posible el tráfico aéreo y el traspaso de las fronteras de los diversos Estados por la masa atmosférica”.²

² Belisario Capella, F. Ob. Cit. pp-34.

Sin embargo, esto no significa que por otra parte el Derecho Aeronáutico solo se ocupe de regular la actividad del transporte aéreo, pues la aeronave ocupa un rol muy fundamental desde el propio estudio de las empresas aéreas, entendidas éstas como las que se dedican comúnmente al tráfico aéreo y a la explotación del negocio o actividad aérea.

Al respecto, nos dice de manera muy acertada Freddy Belisario, lo siguiente:

“Esas empresas aéreas son representadas naturalmente por empresarios dedicados a la actividad comercial aérea de un determinado Estado, que operan frecuentemente fuera de él, porque en los tiempos actuales parte del comercio entre los diferentes países de la comunidad internacional se verifica a través de transportes aéreos internacionales, por lo que ha surgido el Derecho Aeronáutico para regular el tráfico comercial a través del espacio aéreo, de donde se desprende que su ámbito habrá de ser internacional, al igual que el de los espacios aéreos, evitándose que entren en conflicto ordenamientos jurídicos domésticos que contienen soluciones diversas y contradictorias”³.

Con ello podemos anticipar que el Derecho Aeronáutico lo compone un gran número de aristas importantes que le dan una cierta naturaleza distinguible en autonomía, pues no la legislación doméstica de un país en nada engloba su totalidad, sin que necesariamente haga un recorrido (incluso en adopción) de todas las prerrogativas internacionales que la estimulan y muchas veces la regulan. Este importante elemento que le brinda esa suerte de autonomía es la politicidad. En esto nuevamente el autor Freddy Belisario nos hace este importante señalamiento, afirmando lo siguiente:

“El Derecho Aeronáutico tiene un carácter esencialmente político. Tal vez una de las disciplinas jurídicas que afecta innumerables intereses en los cuales el Estado debe centrar su atención, es precisamente el Derecho Aeronáutico. No es un secreto para nadie que el Estado interviene constantemente en las actividades aeronáuticas, a través de controles que lleva a cabo exclusivamente con su organización. El Estado ejerce una acción tutelar sobre todo lo concerniente a la aviación civil

³ Belisario Capella, F. Ob. Cit. pp-34.

*porque esta actividad está relacionada directamente con la soberanía y con el interés general de la sociedad y, en tal sentido, tiene que tomar acciones para que muchas veces el desarrollo de esa actividad no sea nociva a sus mismos intereses”.*⁴

En resumen podemos afirmar que la legislación aeronáutica facilita la participación de los Estados en los procesos de integración subregional y regional, así como en los organismos internacionales de Aviación Civil, en aras de su interés nacional en el Transporte Aéreo Internacional. Por tal razón, los tratados internacionales constituyen su pilar fundamental para su eficaz regulación doméstica.

1.2 El Convenio de Chicago.

Para poder entender la coyuntura jurídica con la cual el derecho aeronáutico se desarrolla en Venezuela, se parte en principio por la aplicación de la internacionalidad jurídica con la cual un determinado Estado elabora la estructura normativa que regirá un sector determinado de la vida económica. De modo que esto al final le da mayor uniformidad a la regulación que otros Estados han hecho sobre la materia.

Como bien se conoce, el transporte aéreo lo compone un elemento de internacionalidad por la susceptibilidad que tiene el medio para trasladarse de un Estado a otro, debiendo respetar toda una serie de principios que dentro de la comunidad internacional han sido discutidos y concluidos en ciertos aspectos.

Asumiendo esta premisa, podríamos tomar el simple hecho histórico en que para el 7 de diciembre de 1944, la Convención de Chicago⁵ abrió el debate a la regulación de los lineamientos que debían gobernar la aviación comercial

⁴ Belisario Capella, F. Ob. Cit. pp-35.

⁵ Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago, el 07 de diciembre de 1944, mejor conocido como Convenio de Chicago.

internacional con itinerario fijo, y de los que se trazaron las cinco Libertades del Aire, que son las siguientes:

1. La libertad de sobrevuelo de territorio extranjero sin aterrizaje.
2. La libertad de escala técnica en territorio extranjero.
3. La libertad de desembarcar en territorio extranjero pasajeros, correo y mercancías embarcadas en territorio de la nacionalidad de la aeronave.
4. La libertad de embarcar en territorio extranjero pasajeros, correo y mercancías con destino a territorio de la nacionalidad de la aeronave.
5. La libertad de embarcar en territorio extranjero, correo y mercancías con destino a otro territorio extranjero.

A propósito de este punto, Freddy Belisario Capella nos hace una acotación, en la que afirma lo siguiente:

*“Es prudente acotar que en la Convención de Chicago de 1944 (sic) los Estados Unidos de América aspiraban a que por vía de tratados multilaterales se otorgara las cinco libertades del aire a que se ha hecho referencia, lo que indudablemente favorecería al coloso del norte que contaba con poderosas líneas aéreas comerciales”.*⁶

Ciertamente, para Estados Unidos de América (en adelante EUA) representaba en gran interés el poder tener la mayor cantidad de países suscritores en el acuerdo, de modo que el conjunto de prerrogativas en la materia fuesen de fácil armonización. Sin embargo, la frustración de tal objetivo no impidió en que este país (EUA), al igual que muchos otros con gran desarrollo aeronáutico, suscribieran acuerdos bilaterales con algunos países.

Esto luego dio inicio a una gran cantidad de acuerdos bilaterales entre Estados, que de una u otra manera pudieran formular con mayor libertad la manera apropiada para la regulación aeronáutica.

⁶ Belisario Capella, F. Ob. Cit. pp-35.

Básicamente las regulaciones que propiciaban el Convenio de Chicago eran la de instrumentar el establecimiento de las rutas aéreas, fungiendo como base a tal intención, la creación de las Libertades del Aire -las cuales menciones *ut supra*- como acción reguladora que norma el libre flujo del tránsito aéreo a través de las fronteras de los Estados. Es decir, las aerolíneas requieren antes de viajar, la aprobación de los distintos Estados cuyo tránsito aéreo será susceptible de hacer una determinada aeronave con la bandera del Estado al cual representa, bien sea este por mera ruta comercial o de mero tránsito.

Las cinco Libertades del Aire fueron la novedad del Convenio de Chicago, sin embargo la doctrina se encargó luego de elaborar otras cuatro, sumando a nueve el número total. Sencillamente el Convenio de Chicago englobó en tres grandes grupos las libertades técnicas, libertades comerciales, y otras libertades. Las dos primeras (derecho de sobrevuelo y de escala técnica) tuvieron acuerdo entre los Estados participantes, mientras que las dos restantes, así como de aquellas que se encargó de innovar la doctrina, fueron relegadas a la suscripción de tratados bilaterales no exclusivos, por lo que quedaron susceptibles a la aplicación del principio de reciprocidad enmarcado en el derecho internacional, es decir, si se aplica para algún Estado, debe ser aplicado para todos los que cumplan con el referido principio.

Entre las otras cuatro libertades que la doctrina se encargó de elaborar, tenemos:

- Sexta Libertad, llamada también la Libertad de Transporte Externo-Interno, concede el derecho a una aeronave del Estado "A" para que transporte tráfico comercial entre otros dos Estados ("B" y "C"), siempre y cuando haga escala en su propio territorio.
- Séptima Libertad, llamada de Transporte Extraterritorial, permite a una aeronave bandera del Estado "A" efectuar transporte comercial fuera de su territorio, entre dos Estados ("B" y "C").

- Octava Libertad, llamada cabotaje, concede a una aeronave bandera del Estado “A”, el derecho a transportar tráfico entre dos puntos internos en el territorio de otro Estado “B”, partiendo desde el país de la Aerolínea bandera.
- Y por último la Novena La libertad, la cual consiste en transportar tráfico entre dos puntos internos en un país “B”, con aeronaves basadas en el país “B”, sin tocar el país bandera. También se conoce como el cabotaje completo o “cielos abiertos”.

Otro aspecto interesante de comentar en el Convenio de Chicago, fueron la creación de políticas regulatorias como las de tipo migratorio, sanidad y aduana, bajo un esquema simplificación que permita desenvolver la actividad de transporte sin ningún retraso.⁷

Además de ello, se estableció en el artículo 27 del referido Convenio, la exención de embargo por reclamaciones sobre patentes, regulaciones estas que bajo su contexto histórico en que entró en vigencia el Convenio, se buscaba preservar el servicio sin que las grandes empresas aeronáuticas mostraran celo de sus desarrollos tecnológicos. Claro está, que esta exención solo era aplicable a aquellos Estados que hayan suscrito la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial, o hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan las invenciones de los nacionales de los demás Estados que sean parte del Convenio.⁸

Probablemente la norma medular que en cierta forma anticipa la uniformidad con la cual se llevará a cabo todas las regulaciones aéreas a nivel internacional, es la contemplada en el artículo 37, pues haciendo una

⁷ Ver artículos 22 y 23 del Convenio de Chicago.

⁸ Ver artículo 27 del Convenio de Chicago.

transcripción del mismo, podremos notar que su propósito no es más que la mera colaboración de los Estados en la uniformidad de la regulación aérea.

“Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”.

En fin, el Convenio de Chicago, suscrito por Venezuela en 1944, realmente representó un gran avance para la modernidad del transporte aéreo internacional, pues la creación de un organismo como la Organización de Aviación Civil Internacional, y un conjunto de preceptos normativos que aseguraban la fiabilidad del servicio, dieron como punto de partida el gran paso que daba la modernidad hacia un horizonte prometedor; algo de lo que Venezuela no se hizo ajeno durante ciertos años.

1.3 El Convenio de Varsovia

El 12 de octubre de 1929, nace un instrumento internacional denominado Convenio para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Transporte Aéreo Internacional, mejor conocido como Convenio de Varsovia.

Suscrito por Venezuela en solo lo que fue la adopción del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional de Varsovia (ratificado el 15 de junio de 1955 y entrando en vigencia el 13 de septiembre de 1955), básicamente el Convenio hace referencia a la materia de responsabilidad que fue vital para lograr el progresivo desarrollo del transporte aéreo, de una manera armónica, eficiente y segura, sufriendo algunas modificaciones de orden sustancial por la dinámica económica y comercial que ha tenido el transporte aéreo, siendo la más reciente la enmienda del Protocolo

de Montreal de 1999,⁹ donde de manera muy tajante quedó impuesta una responsabilidad objetiva e ilimitada en el ámbito aeronáutico.¹⁰

A pesar de que dicho Convenio haya sido suscrito con anterioridad al Convenio de Chicago, la regulación en él estipulada enmarcaba algunas nociones del transporte aéreo tales como el billete (mejor conocido como boleto o pasaje aéreo), algunas modalidades del transporte aéreo, regímenes de responsabilidad del transportista en cuanto al equipaje, a la condición del viajero, naturaleza de la Carta de Porte Aéreo, entre otros.

No obstante, el conjunto de obligaciones que de orden jurídico se enmarcan en este Convenio -sobre todo en el Porte Aéreo- se constituyeron interesantes prerrogativas legales como las que a continuación se transcriben.

“El porteador aéreo tiene en el transporte de mercancías determinados derechos y obligaciones, a saber:

- 1. Obligación de transportar las mercancías del lugar en que se las entrega el expedidor al lugar indicado del destinatario.*
- 2. Realizar el transporte aéreo de mercancías lo más pronto posible y sin variar el itinerario fijado.*
- 3. Entregar las mercancías al destinatario en el mismo estado en que se las entregó el expedidor, respondiendo de las pérdidas o averías, en su caso.*
- 4. Derecho a que se le satisfaga la realización del transporte mediante el pago del precio y, en el supuesto de no ser satisfecho, a depositar las mercancías o a venderlas judicialmente”.¹¹*

Preceptos como el arriba citado, y muchos otros atinentes a los derechos y responsabilidades del Expedidor y el Destinatario, fungieron de gran importancia en la suscripción de este importante Convenio, incluso a la posibilidad de dejar abierta la opción a los Estados en que las condiciones del transporte aéreo fuesen complementadas con otros medios de transporte, claro

⁹ Belisario Capella, F. Ob. Cit. pp-292.

¹⁰ Ver artículo 100 y siguientes de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 38.226, de fecha 12 de julio de 2005.

¹¹ Ver artículo 9 y siguientes del Convenio de Varsovia.

está, respetando el principio de responsabilidad objetiva que emana el Convenio.¹²

1.4 Protocolo de La Haya de 1955

Como parte de un proceso de constante evolución a la exigencia de los nuevos tiempos en la actividad comercial del transporte, ocurre como producto de la conferencia diplomática que convocó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la Haya, el 28 de septiembre de 1955, la suscripción del denominado Protocolo que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional de Varsovia de 1929, conocido como Protocolo de La Haya de 1955.

Para este Protocolo, cuyo objetivo principal fue el de modernizar la Convención de Varsovia, se modificaron quince artículos del Convenio mencionado, y se introdujo dos nuevas disposiciones. Por tal razón, y haciendo un breve resumen que con precisión hizo el autor Freddy Belisario, se pueden resumir las modificaciones más trascendentales de la siguiente manera:

1. *“Aumenta el doble el límite de responsabilidad del transportista respecto al viajero.*
2. *Simplifica los documentos de transporte, al reducirse los datos necesarios.*
3. *Prevé un aviso más concreto en los títulos sobre la responsabilidad.*
4. *A los fines de su aplicación, establece que: ‘para las Partes de este protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán como un solo instrumento que se denominará como Convenio de Varsovia modificado en La Haya’¹³.*

Sin restar la importancia que tuvo este Protocolo, y sin hacer mayor detenimiento técnico a lo que fue su promulgación, una vez que Venezuela aprobó el mismo el 10 de junio de 1960, y publicado según Gaceta Oficial No.

¹² Ver artículo 31, párrafo 2 del Convenio de Varsovia.

¹³ Belisario Capella, F. Ob. Cit. pp-338.

362 Extraordinario del 14 de junio del mismo año, comenzó a regir mayor rigidez a la emisión de los billetes aéreos, cuya emisión luego de efectuado el pago del servicio, se sujetaba a ciertas indeterminaciones como la de prorrogar su uso en un lapso en un plazo definido, algo a lo que hoy en día se ve habitual en el plazo de un año de su emisión.

También se reguló con mayor precisión el Talón de Equipaje, la carta del Porte Aéreo entre otros. En fin, se trata de un Protocolo que sencillamente modernizó mucho de los elementos que conjugan la actividad aeronáutica en el transporte civil. Sin embargo, el tema de la responsabilidad del transportista fue duplicado al momento de responder por algún daño, pero también fue atenuado imputando ciertas responsabilidades al usuario del servicio.

No obstante, como bien se dijo al inicio del capítulo, muchas veces los avances llevados en estos acuerdos no tuvieron consigo la venia de países altamente desarrollados en esta industria, tal como es el caso de los EUA. Dicho país se negó a la ratificación del Protocolo de La Haya de 1955, de modo que prefirió contar con la elaboración de un Acuerdo que permitiera ciertas ventajas competitivas en el sector aeronáutico. Esta materialización personalista dio origen al Acuerdo de Montreal de 1966, cuyos rasgos característicos se basaron en el aumento de los límites de responsabilidad con respecto a aquellos pasajeros que comenzaran, finalizaran o tuviesen alguna escala dentro del territorio estadounidense durante su transporte aéreo.

Según Freddy Belisario, el Acuerdo de Montreal de 1966 no es conceptualizado como un convenio internacional, en virtud de que se ultimó entre un ente de Derecho privado, las aerolíneas de transporte que tienen su centro de operaciones en EUA, y un ente de Derecho Público encabezado por la Administración Aeronáutica de los Estados Unidos.¹⁴

¹⁴ Belisario Capella, F. Ob. Cit. pp. 360.

El Acuerdo tiene ciertas particularidades que valen la pena destacara. Entre están:

- El límite de responsabilidad por cada pasajero por muerte, heridas u otro daño corporal será la cantidad de 75.000 dólares americanos, incluyendo honorarios y costos legales, excepto en el caso de un reclamo formulado en un Estado donde la indemnización se reconozca separada de honorarios profesionales y costos legales, donde el límite será la suma de 58.000 dólares americanos, excluyendo los honorarios y costos legales.
- Con respecto a cualquier reclamo emergente de la muerte, heridas u otros daños personales, tales transportistas no se beneficiarán de cualquier defensa que dimanase de las previsiones del artículo 20 del Convenio de Varsovia.

Como es de observar, la naturaleza de alguna de las disposiciones son de orden económico, con lo que más adelante entenderemos como la perspectiva económica hace meya del orden jurídico de la industria aeronáutica.

1.5 Convenio de Guadalajara de 1961

Frente a todos los avances que fue dando la generación de la consecución de los Acuerdos de Varsovia y de Chicago, se fueron generando puntuales vacíos normativos, producto del formal esquema que amparaba los elementos del transporte aéreo (transportista, pasajero tripulación, entre otros).

Estos vacíos eran más bien una omisión a lo que fue siendo una práctica (fraudulenta o no) por parte de los transportistas, pues ocurrían ocasiones en que el transporte aéreo internacional era realizado por una persona que no era parte integrante del contrato de transporte, y que por tal razón la comunidad internacional encontraba necesario regular tal omisión.

De modo que para el 18 de septiembre de 1961, en la ciudad de Guadalajara, México, se suscribió el Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, realizado para regular a quien no es el transportista contractual, sino para esta ocasión, al llamado transportista de hecho.

Entre esta curiosa regulación, el artículo 7 del Convenio de Guadalajara estipula que si en el transporte ejecutado por el transportista de hecho, surgen situaciones de daños y perjuicios que provoquen el ejercicio de la función jurisdiccional, la acción, a elección del demandante, podrá intentarse:

1. Contra el transportista de hecho, es decir, contra la persona distinta del transportista contractual que, en virtud de autorización dada por este último, realizada todo o parte del transporte a que el mismo se comprometió con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro.
2. Contra el transportista contractual, es decir, contra la persona que, como parte, celebra un contrato de transporte, regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actúe en nombre de uno u otro.
3. Contra el transportista de hecho y el contractual, conjunta o separadamente.

1.6 El Convenio de Roma de 1952

Suscrito el siete de octubre de 1952, en la ciudad de Roma, Italia, el Convenio de Roma representó un instrumento normativo que se encargó de perfeccionar aún más el régimen de indemnizaciones por accidentes o incidentes aéreos, tomando en cuenta factores como el uso de la moneda para su correspondiente pago, distinciones sobre la situación de la aeronave al momento de ocurrir determinada circunstancia generadora de indemnización, límites de la responsabilidad del operador aéreo, propietario de la aeronave, entre otros.

En fin, este Convenio así como los que de una sucesión cronológica se fueron dando (Protocolo de Guatemala 1971, los Protocolos de Montreal de 1975, y el Convenio Aéreo de Montreal de 1999), fueron pilar fundamental para estructurar el complejo mundo del derecho aeronáutico, situación ésta a la que solo nos permitiremos resumir en un cuadro, los Convenios suscritos y no suscritos por Venezuela para su relevante consideración.

1.7 Situación de Venezuela con respecto al Régimen Jurídico Internacional en el Derecho Aeronáutico

Cuadro elaborado por la Asociación Aviación Civil de Venezuela.

Convenios	Fecha de la firma	Fecha de ratificación o adhesión	Fecha de vigencia
Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago	07-12-1944	01-04-1947	01-05-1947
Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales de Chicago	07-12-1944	28-03-1946	28-03-1946
Protocolo Relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Buenos Aires	24-09-1968	03-05-1977	03-05-1977
Protocolo Relativo al Texto Auténtico Cuatrilingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Montreal	30-09-1977	25-04-1983	16-09-1999
Protocolo Relativo al Texto Auténtico Quinquelingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Montreal	29-09-1995	29-09-1995	29-09-1995

Protocolo Relativo al Texto Auténtico en seis idiomas del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional de Montreal	09-10-1998	09-10-1998	09-10-1998
Artículo 93 <i>bis</i> de Montreal	27-05-1947	03-02-1978	03-02-1978
Artículo 45 de Montreal	14-06-1954	03-02-1978	03-02-1978
Artículo 48 (literal A), 49 (literal E), y 61 de Montreal	21-06-1961	06-07-1956	12-12-1956
Artículo 50 (literal A) de Montreal (21-06-1961)	21-06-1961	06-02-1962	17-07-1962
Artículo 48 (literal A) de Roma	15-09-1962	11-03-1964	11-09-1975
Artículo 50 (literal A) de Nueva York	12-03-1971		
Artículo 56 de Viena	07-07-1971	03-02-1978	03-02-1978
Artículo 50 (literal A) de Montreal	16-10-1974	03-02-1978	15-02-1980
Protocolo de Enmienda (Párrafo final, texto en ruso) Montreal	30-09-1977	30-09-1977	30-09-1977
Artículo 83 <i>bis</i> de Montreal	06-10-1980	07-05-2002	07-02-2002
Artículo 3 bis de Montreal	10-05-1984	10-05-1984	10-05-1984
Artículo 56 de Montreal	06-10-1989	06-10-1989	06-10-1989
Artículo 50 (literal A) de Montreal	26-10-1990		
Protocolo de enmienda (párrafo final, texto árabe) de Montreal	29-09-1995	No está en vigor	No está en vigor
Protocolo de enmienda (párrafo final, texto chino) Montreal	01-10-1998	01-10-1998	01-10-1998
Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre	19-06-1948	19-06-1948	19-06-1948

aeronaves, Ginebra			
Convenio sobre Daños causados a Terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, Roma	07-10-1952	07-10-1952	07-10-1952
Protocolo que modifica el Convenio de Roma de 1952, Montreal	23-09-1978	23-09-1978	23-09-1978
Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional de Varsovia	12-10-1929	12-10-1929	12-10-1929
Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929, La Haya	28-09-1955	26-08-1960	01-08-1963
Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea el Transportista Contractual de Guadalajara	18-09-1961	05-06-1962	05-06-1962
Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929, modificado por el Protocolo de La Haya de 1955, ciudad de Guatemala	08-03-1971	No está en vigor	No está en vigor
Protocolo Adicional Numero 1 y 2, Montreal	25-09-1975	14-07-1978	15-02-1996
Protocolo Adicional Numero 3 y 4, Montreal	25-09-1975	No está en vigor el Protocolo Adicional Numero 3	No está en vigor el Protocolo Adicional Numero 3

Convenio para la Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional, Montreal	28-05-1999	28-05-1999	28-05-1999
Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, Tokio	13-03-1964	04-02-1983	05-05-1983
Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves La Haya	16-12-1970	07-07-1983	06-08-1983
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad civil, Montreal	23-09-1971	21-11-1983	21-12-1983
Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, Montreal	24-02-1988	24-02-1988	24-02-1988
Convenio sobre marcación de explosivos plásticos a fines de detección, Montreal	01-03-1991	01-03-1991	01-03-1991
Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional, Beijing	10-09-1910	No está en vigor	No está en vigor

Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, Beijing	10-09-1910	No está en vigor	No está en vigor
Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, ciudad del Cabo	16-11-2001	16-11-2001	16-11-2001
Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre elementos de equipo Móvil, ciudad del Cabo	16-11-2001	16-11-2001	16-11-2001
Convenio sobre Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, Montreal	02-05-2009	No está en vigor	No está en vigor
Convenio sobre Indemnización por Daños a Terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado aeronaves, Montreal	02-05-2009	No está en vigor	No está en vigor
Convención sobre Prerrogativas a Inmunidades de los Organismos Especializados (21-11-1947)- aplicación a la OACI (Anexo III) de fecha 21-06-1948	21-06-1948	21-06-1948	21-06-1948

En primer lugar, mucho de los problemas reflejados en Venezuela tienen semejanza con el resto del mundo, por lo que la omisión en aplicación de soluciones es lo que nos ha dejado por detrás de muchas naciones de la región. Por ejemplo, según los juristas Mario Folchi, Manuel De la Torre, Gustavo Lupetti, entre otros¹⁵, nos dice que muchas empresas aéreas cayeron en quiebra y dejaron a los explotadores aeroportuarios sin cobrar créditos por los servicios realizados a sus aeronaves o por recursos aeroportuarios asignados para el transporte aéreo, tal y como es el caso por uso de hangares, mostradores de atención de pasajeros, puertas de embarque, oficinas administrativas, entre otros. Estas irregulares situaciones deploran el adecuado funcionamiento de un aeropuerto. También afirma el autor arriba referido, que países como México presentan una falta de certeza jurídica para el operador portuario respecto del cobro por la prestación de los servicios aeroportuarios, a pesar de que dicho país presenta en su estructura legal de créditos aeroportuarios.

Para el caso de Venezuela, podremos ver que la cronología en la suscripción de Tratados ha sido consistente, por lo menos en lo que atañe a los principales Acuerdos, sin embargo mucho de los retrasos en la adopción de algunos han tenido lugar debido a la falta de interés por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores, en establecer la mesas técnicas de trabajo para su estudio y análisis.

Muy por el contrario de esta tendencia, el gobierno nacional en los últimos años ha decidido darle tratamiento legislativo como orden doméstico, dictando leyes como la Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo¹⁶, en la que de manera muy lamentable aborda el tema bajo formulas abstractas sin contenido programático, y donde peor aún busca establecer como política de Estado una serie de prerrogativas que en nada conjugan la falta de atención que se ha tenido con las últimas tendencias internacionales en la materia.

¹⁵ Folchi, M; Meléndez, M; Lupetti, G; Del Castillo, E; González D; "Bases para una legislación aeroportuaria en América Latina", XXXIV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutica y Espacial, Casa Editrice Dott, Antonio Milani (CEDAM), Sassari, año 2010, pp. 6 y 7.

¹⁶ Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo (publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.933, en fecha 21 de octubre de 2009).

CAPÍTULO II

LA INFLUENCIA DE LOS ACUERDOS REGIONALES Y SUBREGIONALES EN EL MARCO DEL LIBRE COMERCIO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

Con el innegable avance que ha dado la globalización, observemos un poco lo que fueron los Acuerdos de la Comunidad Andina (en adelante CAN) y el Mercado Común del Sur (en adelante MERCOSUR) en la regulación de esta materia, y su fuerte impacto en la región.

2.1 El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y sus implicaciones en el Transporte Aéreo en Venezuela

El acuerdo firmado en Asunción entre Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, significó un esfuerzo por estas naciones en mejorar las condiciones de libre circulación de bienes, servicios y factores productivos, con la correspondiente eliminación de derechos aduaneros y restricción de mercaderías, la adopción a una comercial común con relación a terceros Estados, y un sinfín de prerrogativas que armonizaran la economía de las naciones involucradas.

Básicamente, el Tratado dio origen a un proceso integracionista bajo la égida de los principios de equidad en las condiciones de comercio, reciprocidad, y coordinación de políticas nacionales con la intención de elaborar normas comunes sobre competencia comercial. Bajo este aspecto, Alvaro Bauza Araujo, nos acota lo siguiente:

“Los Estados firmantes se comprometieron, por este Acuerdo, a cumplir con los compromisos contraídos anteriormente, incluso con los firmados en la órbita de los celebrados dentro de la Asociación Latinoamericana de Libre comercio (ALADI) y a coordinar sus posiciones en las negociaciones comerciales externas, a adoptar un Programa de Liberación Comercial con rebajas arancelarias

progresivas, a realizar acuerdos sectoriales para la mejor utilización de los factores de producción, etc., bajo la dirección de un Consejo del Mercado Común, integrado por los Ministros de Economía y de Relaciones Exteriores de los Estados Partes y el Grupo Mercado Común, como órgano ejecutivo, con el apoyo de los subgrupos que se crearon, incluyendo a los del Transporte Terrestre y del Transporte Marítimo, sin perjuicio de otros de posible futura formación”.¹⁷

Al mismo tiempo, el referido autor nos señala que muchas de las prerrogativas que se conservaron durante la suscripción de los Acuerdos macros en la materia aeronáutica -tal y como lo fue el Convenio de Chicago-, mantuvieron su espíritu en la reserva a los convenios bilaterales, en lo que respecta el MERCOSUR.

“No se estableció la creación del Subgrupo de Transporte Aéreo por factores que luego veremos, relativos al deseo de algunas naciones de relegar el tratamiento de estos temas al juego de los convenios bilaterales y no en el ámbito regional. Tampoco el texto de este Convenio hizo referencia expresa alguna al Transporte Aeronáutico, sea de pasajeros o de carga, quedando tan solo el recurso de estudiar la posibilidad de la aplicación de los principios generales del Convenio al transporte aéreo, en lo que resultara pertinente”¹⁸.

Entender esto nos lleva a hacer importantes precisiones, pues el Protocolo de *Ouro Preto* establece que las decisiones, resoluciones y directivas, son obligatorias para los Estados partes, y cuando sea necesario, debe ser incorporadas en los ordenamientos jurídicos internos, con lo cual tal reserva deja a relucir el carácter intergubernamental que fomenta el Acuerdo.

“Artículo 42 del Protocolo de Ouro Preto.

Las normas emanadas de los órganos del MERCOSUR previstos en el artículo 2 de este Protocolo tendrán carácter obligatorio y,

¹⁷ Bauza Araujo, A. “El Impacto de los Acuerdos Regionales de Libre Comercio en la Expansión de la Industria del Transporte de Carga Aérea”. Revista de Aviación Comercial Turismo Derecho Aeronáutico y Espacial. Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). Buenos Aires, año 1993, pp. 1.

¹⁸ *Ídem.*

cuando sea necesario, deberán ser incorporadas a los ordenamientos jurídicos nacionales mediante los procedimientos previstos por la legislación de cada país”.

Además de ello, el procedimiento de incorporación interna de los instrumentos normativos del MERCOSUR, se encuentra integrado por las siguientes fases, de acuerdo a lo previsto en el artículo 40 del Protocolo de Ouro Preto:

“Artículo 40 del Protocolo de Ouro Preto.

- i. Aprobación del instrumento normativo MERCOSUR: una vez que ha sido aprobado un instrumento normativo MERCOSUR (Decisión, Resolución o Directiva), los Estados Partes tomarán las medidas necesarias para su incorporación al ordenamiento jurídico interno y notificarán de tal hecho a la Secretaría Administrativa del MERCOSUR.*
- ii. Notificación a los Estados Partes: cuando todos los Estados Partes hayan notificado a la Secretaría Administrativa del MERCOSUR sobre la incorporación del instrumento normativo del MERCOSUR correspondiente, la Secretaría Administrativa del MERCOSUR, a su vez, comunicará el hecho a todos los Estados Partes.*
- iii. Vigencia simultánea: el instrumento normativo del MERCOSUR entrará en vigor simultáneamente en los Estados Partes, a los treinta días siguientes a la fecha de la notificación realizada por la Secretaría Administrativa del MERCOSUR. Como consecuencia, los Estados Partes deberán publicar el instrumento normativo en el boletín oficial nacional. En el caso de que las Decisiones, Resoluciones y Directivas dispongan una fecha de incorporación en los ordenamientos jurídicos internos, debe entenderse que dichas cláusulas constituyen mandatos obligatorios para los Estados Partes a los efectos de proceder a su vigencia simultánea.*

No se tomará como necesario el anterior procedimiento de incorporación interna en los siguientes casos:

- i. Cuando los Estados Partes entiendan conjuntamente que el contenido de la norma trata asuntos relacionados con el funcionamiento interno del MERCOSUR. En ese caso, las*

- referidas normas entrarán en vigencia a partir de su aprobación por el organismo correspondiente del MERCOSUR;*
- ii. *Cuando el contenido de la norma ya estuviere contemplado en la legislación nacional. En ese caso, el Estado Parte notificará de tal hecho a la Secretaría Administrativa del MERCOSUR, indicando la norma nacional existente”.*

Otro aspecto es el Arancel Externo Común, incorporado a la legislación nacional mediante Decreto de la Presidencia de la República N° 9.430, reformado a través del Decreto Presidencial N° 236, que está compuesto por una estructura de 40 artículos, en los cuales se establece la Nomenclatura Arancelaria, las tarifas y el régimen legal aplicable a las operaciones aduaneras a las que son sometidas las mercancías, así como cinco (5) anexos -cuyo Anexo V se refiere a las tarifas aplicables a mercancías del sector aeronáutico-, que forman parte del Arancel Externo Común.

De este modo en Venezuela, la Decisión N° 66/12 dictada por el Consejo del Mercado Común el 6 de diciembre de 2012 (MERCOSUR/CMC/DEC. N° 66/12), mediante el cual se establece que toda la normativa de funcionamiento interno del MERCOSUR ya se encuentra adoptada por Venezuela.

Con lo ya explicado, queda entendido buena parte de lo que involucra la armonización de un mecanismo de integración tan complejo como lo es el MERCOSUR, que sin embargo dejó de manera libre comprender ciertos aspectos como los que señala nuevamente Alvaro Bauza.

*“En relación con el transporte aéreo, habrá que prever las consecuencias del Tratado del mercosur sobre el tráfico intraregional de las naciones firmantes del Tratado y entre éstas y las no firmantes, incluyendo no sólo los tráficlos directos entre los puntos de partida y de llegada sino también los tráficlos intermedios y los realizados con terceras naciones”.*¹⁹

¹⁹ Bauza Araujo, A. Ob. Cit. pp. 1.

Y de los que apuntando brevemente a su insuficiente regulación, dejaron atrás en el camino una política de verdadera integración, reservándola solamente a un avance legislativo individual por cada Estado.

Además de ello, Nos acogemos a la tesis de Alvaro Bauza, quien siguiendo los principios rectores con los que el texto del Tratado de Asunción explana, el Mercado Común implica la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos, de modo que si dichos bienes pueden ser objeto de transporte aéreo bajo la modalidad de carga aérea, y por tratarse este de un servicio, no cabe duda que el texto es aplicable a las políticas del analizado sector.

“En relación con el texto del Tratado de Asunción, estimamos que al decirse textualmente que el Mercado Común implica “la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos”, cabe recordar que dichos bienes pueden ser objeto de transporte aéreo bajo forma de carga y que el transporte aéreo es un “servicio” utilizado por el usuario del mismo. Por otra parte, la coordinación de posiciones en foros técnicos y regionales, incluida como objetivo del MERCOSUR por el artículo 1º del Tratado de Asunción, es aplicable en su texto al transporte aéreo. Lo mismo puede decirse respecto del texto que hace referencia a las políticas sectoriales de los transportes y su necesaria coordinación”.²⁰

No obstante, este proceso de tipificación legislativa concreta ya se encuentra en trabajo, con el proyecto denominado Código Aeronáutico Latinoamericano, y del que seguidamente numerosos encuentros entre Estados latinoamericanos han propiciado el llamamiento para el otorgamiento a una inmediata respuesta, tal es el caso a una cierta tendencia en dar una parcial liberalización aconsejada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (en adelante CLAC) mediante la Resolución N° A-10-2, adoptada en la Décima Asamblea Ordinaria efectuada en Cancún, entre el 09 y 13 de noviembre de 1992, donde se decidió exhortar a los Estados Miembros a que adopten un proceso gradual de flexibilización en sus acuerdos bilaterales y

²⁰ Bauza Araujo, A. Ob. Cit. pp. 2.

multilaterales mediante el otorgamiento de derechos de tráfico de 3ª, 4ª y 5ª libertades del aire y la incorporación de un esquema de sana competencia, mejorando el sistema de facilidades en el transporte aéreo y agilizando los procedimientos en el otorgamiento de permisos operativos, invitando a la vez a los Estados Miembros al estudio del marco jurídico relacionado con el desarrollo ordenado del transporte aéreo de la Región, particularmente en lo relativo a la legislación aduanera y fiscal, y los precios de los combustibles, transparencia del mercado, entre muchos otros.

Sin embargo, creemos que las razones que fundamentaron el principal peso comercial en el MERCOSUR, no reposaba la actividad aerotransportada. A tal hecho nos remitimos los grandes intereses industriales que ostentan el Brasil, y lo poco rentable que sería equiparar el tratamiento a los países de la región en esta materia.

“Cabe destacar, no obstante, que no todas las naciones están de acuerdo en que los principios firmados en Asunción se hagan extensivos al transporte aéreo. Tal como consta en el “Libro Blanco, Política para los Servicios de Transporte Aéreo Comercial del Brasil”, de marzo de 1992 y en la discusión o debate originada por la Nota de Estudio Nº 5 considerada por la Asamblea de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en la reunión efectuada en Cancún del 9 al 13 de noviembre de 1992, que constituye prácticamente una Declaración de Política Aeronáutica de dicho país, esta nación es partidaria de mantener los principios de negociaciones y acuerdos bilaterales sin integrar bloques y acuerdos multilaterales de transporte aéreo, teniendo en cuenta que el mercado de transporte aéreo brasileiro implica más de la mitad del total del Continente, por lo cual dicho país, a su juicio, no recibiría las ventajas o contraprestaciones consiguientes, compatibles con los intereses y objetivos comerciales de las empresas del Brasil. Se agrega textualmente en dicha Declaración, que los Acuerdos multilaterales sobre transporte aéreo no garantizan reciprocidad ni derechos proporcionales al potencial de generación del mercado de este país, por lo cual se deberá estudiar cuidadosamente la posible inclusión del transporte aéreo en el marco del MERCOSUR u sus posibles consecuencias”.

“Cabe agregar que durante el tratamiento de la mencionada Nota Nº5, el Brasil alegó que dentro del MERCOSUR el transporte aéreo no se encuentra previsto ni figura como uno de los objetivos del Tratado de Asunción, por lo cual solicitó la exclusión de los términos que consideran al mismo como un Acuerdo o bloque regional sobre transporte aéreo. La Delegación de México se adhirió a dichos conceptos, agregando que el Convenio NAFTA, de Libre Comercio, no implica la posibilidad de un bloque regional y subregional para la explotación de servicios aéreos”.²¹

Esta arrogante posición del Brasil no solo queda sobreentendida en la mesa de negociaciones del MERCOSUR, pues en Argentina causó cierto asombro la tesis sustentada durante las conversaciones de Buenos Aires con el Brasil, en el sentido de que las autoridades del Ministerio de Aeronáutica de ese país (Brasil), eran muy renuentes a que el transporte aéreo sea incluido dentro del subgrupo de transporte y servicios del mecanismo de negociaciones del MERCOSUR.

Esto puso en la mesa de debate la colusiones y los intereses escondidos del que un país como el Brasil, que cuenta con una poderosa industria aérea en la región, chocaban con Argentina, país al que ante tal esquema de pensamiento por Brasil, fue fácil de advertir que su propuesta de Integración se reduce a un acuerdo de transporte subregional, controlado simplemente por las Autoridades Aeronáuticas de Brasil, y limitado a servicios que en principio no competirían con el tráfico regional y excluyendo al cabotaje y a los derechos de ejercer la quinta libertad a otros países mas allá de la región²².

Esta renuencia del Brasil fue mi bien detectada por la Argentina, durante el marco del Acuerdo Sobre Servicios Aéreos Subregionales entre los Gobiernos de la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República del Paraguay y de la

²¹ Bauza Araujo, A. Ob. Cit. pp. 4.

²² Bianchi, J. “Cuestiones Jurídicas que presenta el Transporte Aéreo en el Mercosur”. Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Aeroespacial III. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). Buenos Aires, año 2002, pp. 153.

República Oriental del Uruguay, el 17 de diciembre de 1996, en donde algunos transportadores argentinos, y otros entes oficiales de ese país, reiteraron una vez más que entendían que todo proceso de integración, debía encaminarse a través del marco de las negociaciones del MERCOSUR, y no cuasi-separadas del Tratado de Asunción, con lo cual apuntaba directamente como una alerta al Brasil. Al respecto, Jorge Bianchi nos comenta:

“Se advertía con cierta claridad, que de aceptarse el temperamento del Brasil, sus empresas regionales de tercer nivel, serían las únicas favorecidas, ya que agregarían a sus servicios internos, puntos en los restantes países. Este balance a su favor no puede ser correspondido por los transportadores de los restantes Estados Partes, dado que muchos de ellos, por sus geografías y sus capacidades deben acotar sus operaciones aerocomerciales al tráfico generado en los aeropuertos de sus ciudades capitales.

Así planteadas las cosas, no era un desatino pensar, que algunos Estados intentaran instrumentar alguna cláusula o mecanismo de salva guardia, aunque ésta limitación o restricción, no fuese ni deseada ni querida, por ninguna de las Altas partes Contratantes”.²³

Además de ello, el autor arriba referido concluye que el Sistema de Transporte Subregional, ha sido redactado, dirigido, impulsado y prácticamente impuesto, a los demás países de la Subregión, por la Autoridad Aeronáutica Brasileira. Siendo que de tal modo de acción, surge la finalidad de la doctrina aeropolítica que parece querer perseguir dicha Autoridad Aeronáutica, y que al amparo de un marco de libre capacidad operativa y restringiendo algo los mercados troncales, procura brindar igualdad de oportunidades a grandes empresas como: Rio Sul, TAM, Nordeste, Pantanal, Brasil Central, InterBrasil Star y otras más pequeñas o *Commuter Lines*²⁴.

Esta posición hegemónica del Brasil en el MERCOSUR, nos da una muestra de la enorme competitividad que existe en el mercado de este importante esquema de integración.

²³ Bianchi J. Ob. Cit. pp. 154.

²⁴ Bianchi J. Ob. Cit. pp. 159.

2.2 La Comunidad Andina (CAN) y lo que fue para Venezuela sus prerrogativas en transporte aéreo.

La Comunidad Andina es uno de los procesos de integración más antiguo de Latinoamérica, con una gran estructura legislativa y jurídica, este macro acuerdo suscrito el 26 de mayo de 1969, a través del Acuerdo de Cartagena, congregó una serie de grandes prerrogativas que promovían el comercio entre todas las naciones intervinientes.

Para la materia en estudio, la CAN comenzó a prestar mayor atención a partir del año 1989, cuando los presidentes de sus cinco países miembros decidieron despertarlo del letargo económico y político que había caído durante casi toda la década de los años ochenta.

Para este caso, el Consejo Presidencial Andino adoptó en 1989 un documento titulado “Diseño Estratégico para la Orientación del Grupo Andino”. Este importante documento marcó dos importantes directrices que fueron las que rigieron la política internacional de la CAN. La primera de ellas se basaba en lo interno, en la necesidad de consolidar el mercado ampliado subregional; y en lo externo, la implementación de las mejoras de la articulación económica andina con el contexto internacional. Para Jorge Álvarez Méndez, el tiempo confirmó la vigencia de ambos preceptos y los mandatarios de la llamada subregión supieron entenderlo, procediendo a ratificarlos en la ciudad de Trujillo, Perú, a mediados de 1996.²⁵

Para impulsar esto, el Diseño Estratégico delineó los criterios para alcanzar los objetivos generales que buscaban reimpulsar la CAN. Dos de ellos tienen relación directa con el transporte aéreo, uno representado por la urgencia de perfeccionar la infraestructura, los servicios de transportes y las

²⁵ Méndez Álvarez, J. “El Impacto del Pacto Andino Sobre el Transporte Aéreo Latinoamericano”. Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial IV. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, año 2001, pp. 15.

telecomunicaciones; y el otro en aumentar la fluidez en la circulación de capitales, bienes, servicios y personas dentro de la subregión. Naturalmente se buscaba hacer palpable el plan de modernización de la CAN, y con ello estandarizar su funcionamiento al sistema de integración más cercano al primer mundo.

Los resultados fueron casi que inmediatos, pues primero se enviaron instrucciones a la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), órgano con atribuciones específicamente técnicas de la Comunidad, con miras a analizar y desplegar todo el mejoramiento para la infraestructura y sistema comunicacional -en especial aéreo-, para promover los acuerdos bilaterales o multilaterales que hicieran posible el propósito del plan.

Ya para el año 1990 trascendió la reunión de Ministros de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Grupo Andino, y en ella se tomaron decisiones que hasta el día de hoy no se ha visto precedente alguno. Entre ellas podemos mencionar: el levantar las barreras fronterizas para el transporte terrestre, la eliminación de la reserva de carga en el transporte marítimo, y en el transporte aéreo se acordó aplicar el principio de la múltiple designación entre los países andino, y el otorgamiento, sin restricciones, de las cinco libertades del aire para las aerolíneas de los países integrantes de la comunidad.²⁶

Se creó toda una serie de órganos de coordinación para maximizar el sector de transporte aéreo, como el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), integrado por los Directores Generales de Transporte Aéreo de los países de la comunidad, y con el objeto de generar proyectos de normas comunitarias relativas al sector.

No bastando con ello, desde la primera reunión del CAAA, se contó con la participación en calidad de observadores, y con derecho de voz, a la OACI,

²⁶ Méndez J. Ob. Cit. pp. 16.

de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), y nada menos que del *International Air Transport Association* (mejor conocido como IATA).

Todo esto dio como gran resultado, luego de un corto período de discusiones, que la Comisión del Acuerdo de Cartagena, como instancia legislativa de la Comunidad, dictara la Decisión 297, cuyo texto transforma por completo la lógica comercial del sector aeronáutico andino. Esta decisión se le conoce con el nombre de Integración del Transporte Aéreo en la Subregión Andina, o como también se le denomina Política Aérea Andina de Cielos Abiertos. Luego de ello fueron surgiendo otras decisiones, como la Decisión 320 (llamada Múltiple Designación en el Transporte Aéreo de la Subregión Andina), con la que fue complementando los avances alcanzados por la Decisión 297.

Los resultados no se hicieron esperar, y tal como lo menciona Jorge Álvarez Méndez, el mercado experimentó un gran viraje en la CAN.

“En menos de un año aumentó el número de empresas prestadoras de servicios de transporte aéreo internacional dentro del Grupo Andino, y se multiplicó en un 300%, el tráfico indígena entre los países comunitarios, con el consiguiente aumento de las rutas y frecuencias ofrecidas para viajar entre las capitales andinas. La competencia generó sus efectos sobre las tarifas, las cuales disminuyeron significativamente, y, se incrementó el volumen de pasajeros, pues otros sectores socioeconómicos, los de medianos ingresos, pudieron acceder al uso de este medio de transporte. Todo ello se vio favorecido, además, por la estabilización y mejoramiento relativo de las economías andinas, las cuales potenciaron su intercambio comercial a una tasa inter-anual promedio del 25%, la que durante los últimos siete años ha sido la más alta de la América Latina. De esta manera, se inició otro período histórico para la aviación comercial de los Países Miembros de la Comunidad Andina”²⁷.

Realmente la CAN fue objeto de mucha admiración por ese importante paso que dio en el transporte internacional aeronáutico, pues al contrario del

²⁷ Méndez J. Ob. Cit. pp. 17.

MERCOSUR, sus prerrogativas generaron todo un despliegue que favoreció a muchísimos sectores de la vida cotidiana en la subregión (traslados, interconexión de comunidades, economía, comercio, entre otros). Este empuje hacia la integración y colaboración de países y empresas latinoamericanas de transporte aéreo, fue toda una novedad frente al MERCOSUR, ya que sirvió de plataforma indirecta para su tratamiento con el apoyo de Convenios bilaterales de aeronavegación, cosa que ya incluso se dio en la adopción de formas similares a como lo hicieran Venezuela y Colombia en sus relaciones aeronáuticas; de modo que los acuerdos efectuados por los países de América Central, y la utilización de la fórmula integracionista adoptada por la puesta en funcionamiento de la Corporación Centroamericana de Navegación Aérea (COCESNA) encargada de las comunicaciones y sistemas de protección al vuelo en América Central, fueron el modelo adecuado para que otros procesos de integración tomaran nota de las reuniones de las naciones integrantes del Acuerdo de Cartagena.

Así también, la Decisión N° 297 adoptada por la Comisión del Acuerdo de Cartagena con fecha 16 de mayo de 1991, que tomara ya plena vigencia, estableció para las naciones integrantes de dicho Acuerdo un régimen especial de amplias facilidades, calificado por muchos como revolucionario, concediéndose los Estados Miembros los derechos de primera y segunda libertades del aire, además de los derechos de 3ª, 4ª, y 5ª libertades en los vuelos regulares de transporte aéreo que se realicen dentro de la subregión, trasladando pasajeros, correo y carga. Al mismo tiempo se adoptó un régimen incondicional de libertad para los vuelos no regulares de carga de sus empresas que se realicen dentro de la subregión, y de igual modo los Estados firmantes se comprometieron a revisar los permisos operativos y los acuerdos bilaterales, orientándolos al libre intercambio de derechos aeronáuticos comerciales de carácter intraregional, comprometiéndose además en evitar la doble tributación entre los países miembros y sus empresas de aeronavegación, lo cual fue todo un avance.

Otro de los principios asumidos por la CAN, fue la múltiple designación de empresas en la realización de servicios de transporte regular de pasajeros, correo y carga, garantizando el libre acceso al Mercado. Para este caso, se agregó que las autorizaciones para el transporte no regular de pasajeros, correo y carga dentro de la subregión, se otorgarán automáticamente, sujeto a determinadas condicionantes tales como la de ser realizados entre puntos respecto de los cuales no existan servicios aéreos regulares. De igual modo se determinó que los países miembros se concederán, sujeto a negociaciones bilaterales y bajo forma de compensaciones adecuadas, derechos de tráfico de 5ª libertad en vuelos regulares, y establecerán las condiciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros entre los países de la subregión y terceras naciones.

Finalmente, se estableció que los países miembros adoptarán un régimen de libertad para la realización de los vuelos no regulares de transporte de carga de sus empresas, que se efectúen entre los países de la subregión y terceras naciones.

Cabe destacar, que la denominada Política de Cielos Abiertos Andinos no fue absoluta, ya que igualmente se debían cumplir algunas normas de carácter técnico y administrativo, al igual como sucede con la política, también muy liberal y parecida, adoptada por Chile.

Como corolario al tema de la CAN vinculado al transporte aéreo, es lamentable ver que el mencionado organismo haya vuelto al estado de letargo de los años 80, y al que tanto urgió despertar por los países miembros, pues con la salida de Venezuela²⁸, y lo que significó que Colombia y Perú, adoptaran Acuerdos Bilaterales de Libre comercio con los EUA, el proceso de integración en Latinoamérica volvió a formar parte de una extraña utopía superada por el individualismo estatal.

²⁸ En fecha 19 de abril de 2006, Venezuela anunció su retiro de la CAN como protesta a los acuerdos de libre comercio suscritos por Perú y Colombia.

2.3 La Legislación Aérea en Venezuela

La legislación aeronáutica en Venezuela fue bastante anacrónica en el positivismo de su normativa, pero extrañamente adelantada a su situación fáctica. Haciendo un breve recorrido de su historia, desde ya algunos años atrás, la forma de regulación de algunos aspectos de la materia aeronáutica fueron muy impropios en cuanto a los límites de responsabilidad, pasando primero por la Ley de Aviación (1930), teniendo una reforma en el año 1936, a la que en adelante se llamará Ley de Aviación Civil. No obstante, esto pudiera entenderse por el hecho de que para aquella época no había sido suscrita la Convención de Chicago de 1944, con lo cual, es para el año 1955 donde el Estado venezolano ha venido regulando la materia mediante el ejercicio de su potestad reglamentaria reflejado a través de Resoluciones, con el agravante de que en ciertas ocasiones, su contenido versaba sobre aspectos que por su naturaleza, son de estricta reserva legal, con lo que se excedía el Poder Ejecutivo en las facultades que constitucional y legalmente le han sido asignadas.²⁹

De modo que todas estas anomalías pasaron a ser integradas para el año 2005, con la promulgación de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial N° 38.226. En ella se regularon importantes aspectos que tendían a la modernización del ramo, con la creación estructural del Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC), donde sus distintas oficinas coordinadoras y regulatorias pasaron a ser modernizadas siguiendo el más reciente estándar internacional, sin hacer mención aparte a la importante labor que en Suramérica se ha venido realizando para integrar en forma unísona la materia. De hecho, buena parte de los problemas que ha venido adoleciendo el organismo, han venido siendo las lagunas regulatorias en cuanto al procedimiento de contratos de utilización de aeronaves, lo que ha traído como

²⁹ Eladio Quintero, J. "Venezuela, hacia una legislación moderna y eficaz". Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial I. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, año 1995. pp. 77.

consecuencia la alta corrupción y desmedro político hacia los empresarios que han buscado expandir sus empresas aeronáuticas, pero ya eso entraría a ser analizado en otra perspectiva de la materia.

De modo pues, que siguiendo las asertivas palabras de José Eladio Quintero, Venezuela todavía se encuentra dispersa en su normativa, y poco clara con lo que necesita regular.

*“Como es fácil colegir, actualmente en Venezuela existe una enorme dispersión no siempre armonizada de la normativa jurídico-aeronáutica, conjuntamente con vacíos ostensibles como lo son - por ejemplo la falta de regulación de los contratos de utilización de aeronaves, de la responsabilidad de los organismos de tránsito aéreo o de la ausencia de muchas normas necesarias relativas a la hipoteca de aeronaves, el embargo de las mismas etc., solamente para citar algunos casos. Por ello, pregonamos la necesidad de crear un Cuerpo Jurídico Fundamental, regulador en forma omnicompreensiva del fenómeno aeronáutico y que refleje los cambios tecnológicos y económicos que lo han influenciado, y lo influncian”.*³⁰

2.4 El Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano

Como dijimos anteriormente, Suramérica ha sido pionera de mucho estudio acucioso en la materia, al punto incluso en que la misma ALADA ha sido muy adelantada a la solución de los problemas que aquejan a muchas naciones.

Incluso, durante las primeras Jornadas Académicas de Integración Latino Americana, celebradas en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, en setiembre de 1983, el Presidente de la Asociación presentó el Proyecto de modelo de Código Aeronáutico Civil, y se aprobó por unanimidad una resolución por la que se reconoció al mismo como

³⁰ Quintero J. Ob. Cit. pp. 78.

el único caso de proyecto legislativo integral sobre una materia jurídica en el ámbito latinoamericano.

Posteriormente, en noviembre de 1984, en Mar del Plata, Argentina, la Unión Iberoamericana de Abogados aprobó también unánimemente una resolución por la cual no sólo se reconoció el citado valor del Proyecto, sino que se recomendó a los Gobiernos que lo tengan como base de trabajo para sus futuros estudios de modificación legislativa en la materia, todo ello ante la presentación efectuada por el Miembro Plenario de ALADA (profesor Aldo Armando Cocca), y como una de las propuestas presentadas por la Asociación de Abogados de Buenos Aires.

Esto ha sido envidiable en muchas partes del mundo, por el grado de seriedad con que el continente ha llevado con mucha precisión el estudio en cuestión. Obviamente más allá de fines altruista de integración, están primero los intereses económicos, cuyo baluarte es llevado de la mano por las industrializadas naciones de Argentina y Brasil, pero ya esto es asunto de análisis más adelante. Por lo pronto, podemos concluir que el Código Modelo de Aeronáutica Civil aprobado por la ALADA, como proyecto modelo para otros gobiernos, tomó en muchos aspectos algunas semejanzas con que otras naciones jurídicamente similares (EUA y Canadá), trataron de unificar sus ordenanzas aéreas a pesar de padecer otras diferencias.

“... Los Estados Unidos y Canadá presentan aspectos destacables de uniformidad con estos últimos cuando se comparan sus respectivas leyes, aunque pertenecen al sistema jurídico anglosajón o ‘common law’. Las diferencias más importantes entre los citados sistemas son las siguientes:

- a) Una concepción diferente del rol desempeñado por la ley, así como diferencias significativas en la metodología y en la técnica de elaboración.*
- b) El ordenamiento de las normas jurídicas en divisiones y conceptos diferentes.*

c) La función e importancia del juez, ya que el derecho anglosajón es -desde un punto de vista general- un derecho de origen judicial, o sea que las sentencias dictadas en casos similares anteriores constituyen la fuente en la que, cual regla de validez general, deberán abreviar los jueces para resolver los casos sometidos a su jurisdicción. El principio según el cual las sentencias precedentes tienen el valor de fuente normativa es conocido con el nombre de “stare decisis”, en cuya virtud los jueces deben resolver sus casos siguiendo los criterios que los magistrados de la misma jurisdicción -de igual o mayor jerarquía- han sostenido en asuntos de naturaleza similar o análoga”.³¹

Con ello observamos que, todo intento de legislar universalmente el transporte aeronáutico, no ha sido siempre tarea de importantes éxitos, pues recordemos que para poner en pie la aplicación de distintas normativas que den apertura al mercado, implica también poner en contexto la situación interna con que los Estados expongan en alto riesgo la economía de sus empresas.

Este importante mercado del transporte aeronáutico implica el análisis de aristas endógenas y exógenas, en donde el turismo juega un papel muy relevante en el traslado de personas, ya que a diferencia del transporte marítimo (cuyo traslado de mercancías es su principal fuerte), el rol fundamental del transporte aéreo se debe fuertemente al traslado de personas, llevando implícito el estudio de las zonas a donde mayormente se trasladan, el censo estadístico del motivo por el cual lo hacen, y también las preferencias con que estos buscan al escoger una línea aérea para la realización de determinado viaje.

Por ello, el siguiente capítulo intentará explicar alguno de los aspectos fundamentales de la economía del transporte aéreo, pasando por la arista política, y todas las implicaciones que motivan a un Estado en hacer las propuestas adecuadas para la expansión de su parque empresarial aéreo.

³¹ Folchi M. “La Unificación Legislativa del Derecho Aeronáutico en América y el Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano”. 40 años de Alada. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, año 2000. pp. 137.

CAPÍTULO III

EL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

Como toda actividad comercial, la industria aeronáutica estimula en interesantes proporciones la actividad económica en muchos sectores; esto debido a que la interconexión de personas y bienes, permite la buena marcha de otras áreas que se hallan en la Región, tales como el turismo y el comercio de mercaderías.

3.1 El Turismo en el Transporte Aéreo.

El Turismo es probablemente una de las maneras más rentables de generar ingresos en un Estado, quedando en cumplir nada menos por parte de ese Estado receptor, con una serie de condiciones que permitan que el ingreso de los extranjeros sea seguro, óptimo y fluido, con lo que básicamente el principal eje económico a prestar es el servicio en atención a prestar, y la seguridad personal de los visitantes.

Por lo general, y para el caso de Venezuela, el elemento promocional que estimula su turismo viene dado por sus bellezas naturales, sus playas (isla de Margarita, Los Roques), y sus magníficas selvas (Canaima, Amazonas, Orinoco). Lamentablemente esto no basta para que un turismo sea efectivamente fluido, pues existen muchos elementos que juegan a favor o en contra de ese llamado que al mundo se hace para hacer de Venezuela un gran destino turístico.

Pensemos por un momento en el turismo nacional e internacional, con el cual el eje principal de análisis a este trabajo es el transporte aéreo. Este servicio primero debe contar con una selecta y diversificada variedad de

servicios para garantizar su disponibilidad, y su accesibilidad en cuanto a precios se refiere.

Al respecto, se ha escrito variados artículos que tocan de una manera u otra el tema del turismo, bajo un enfoque más estadístico y dirigido a formular recomendaciones, entre ellos, podemos hacer énfasis en el artículo de Francisco Mayorga, quien hace inicio a sus anotaciones de la siguiente manera:

“De la ya clásica definición del turismo que brindaron al mundo, hace más de cuarenta años los profesores suizos Hunziker y Krampf, la cual me permito leerles, dice:

‘Es el conjunto de relaciones y manifestaciones que se originan del viaje y de la estancia de forasteros, siempre que de la estancia no se origine el establecimiento ni esté vinculada a una actividad remunerada’.

Y también en esa tan simple expresión de nuestro co-relator, cuando dijo con magnífica sencillez que “El turismo es posada y camino”. Allí se encuentran -sin duda alguna- las raíces mismas de la necesidad de coordinar ambas actividades.

Tanto en el transporte como los demás componentes turísticos, que conforman el turismo, es impensable lograr un desarrollo turístico nacional o regional si no se cuenta con medios de transporte idóneos, así como tampoco es concebible un desarrollo y expansión de los servicios aéreos, sin la existencia de variados atractivos e infraestructura turística”.³²

Esto nos obliga a enfocar que buena parte del turismo de un Estado lo desarrolla su propia comunidad, aun cuando esto no siempre obedece a una regla, pues entendemos que ciertas comunidades no gozan de una solvencia económica como para disfrutar su propio atractivo turístico.

³² Mayorga F. “Turismo y Transporte Aéreo, necesidad de una política coordinada”. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, año 1993. pp. 143.

Pero remitiéndonos en particular a Venezuela, podemos observar que el turismo se diversifica por regiones, y que incluso buena parte de sus turistas (en ciertas zonas del país) con más venezolanos que extranjeros. Observemos pues la situación en las principales playas del país donde el transporte aéreo es determinante, tal sería el caso de Porlamar (la Isla de Margarita), donde su incuestionable fama en el Caribe y en Suramérica, la ponen en el foco de atención para el turismo internacional. En esta zona el turismo es la principal fuente de ingreso de la comunidad, y en donde la industria aeronáutica de Venezuela tiene un importante peso.

Sin embargo, podemos ver casos en que la isla ha tenido fuertes impactos debido a la crisis económica y a la situación de inseguridad delictiva, pero sin ánimos de desviar la atención, observemos el precedente de la expropiación por la revocatoria de concesión del aeropuerto en el año 2005, cuyo operador aeroportuario era la empresa Chilena IDC, y su socio *Flughafen Zürich*.³³

Esta medida que devino en una desagradable condena por parte del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI), por la suma de \$ 33.000.000,00 puso en evidencia el cambio en la dinámica del turismo en el país, al que el Estado pasó a controlar muy buena parte de los espacios turísticos en el territorio, por su importante eje económico³⁴.

Estos hechos alarmaron enormemente al sector privado en general, cuya preocupación fue inmediatamente dirigida a crear alianzas masivas con pequeñas cadenas hoteleras a lo largo y ancho del país, de modo que tanto el traslado aéreo como el hospedaje se cubrieran en una sola tarifa. Así lo afirmó José Yapur, Presidente de la Cámara de Turismo de Nueva Esparta, quien dijo:

³³ Ver <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=128910>

³⁴ Sobre estos ejemplos tenemos la expropiación de los hoteles Hilton, Intercontinental, Campamento Canaima, entre otros, y la creación de la Empresa Venezolana de Turismo S.A VENETUR.

“Los hoteles no se han quedado en los laureles. La mayoría han pasado por recientes remodelaciones y se las han ingeniado al establecer alianzas con agencias de viajes y aerolíneas para garantizar a los turistas que al reservar la habitación consigan disponibilidad de pasajes aéreos”.³⁵

Esta complicada situación ha despertado la creatividad del sector, en la que muy bien se muestra el alto nivel lucrativo que representa para cualquier empresario, y la importante atención que amerita para lo que deviene en el turismo internacional como fuente directa de ingresos al Estado y a la comunidad susceptible de turismo.

Evidentemente las aerolíneas juegan un papel muy importante, al punto incluso en que Venezuela ha logrado mantener bajo serias dificultades, un parque aeronáutico medianamente estable pero tristemente competitivo por la situación económica que aqueja al sector. Actualmente cuenta con 32 empresas aéreas nacionales certificadas para operaciones aéreas en el territorio nacional, entre las que podemos nombrar las siguientes:

Nombre de la Empresa	Tipo de Operación	Destinos Autorizados
Aeropostal	Operaciones de pasajeros, carga y correo en el ámbito nacional sujeta a itinerario.	Barquisimeto, Maracaibo, Porlamar, Puerto Ordaz, Maiquetía, Valencia, Maturín.
	Operaciones de pasajeros, carga y correo en el ámbito nacional e internacional no sujeta a itinerario.	Puerto España, Barcelona.
Aerotuy	Operaciones de pasajeros carga y correo en el ámbito nacional sujeta a	Porlamar, Los Roques.

³⁵ Ver <http://www.conseturismo.com/Noticias5.html>

	itinerario. Operaciones de pasajeros, carga y correo en el ámbito nacional e internacional no sujeta a itinerario.	Territorio Nacional, Centroamérica, Norteamérica, Suramérica e Islas del Caribe.
Aserca Airlines	Operaciones de pasajeros, carga y correo en el ámbito nacional e internacional sujeta a itinerario.	Valencia, Barquisimeto, Las Piedras-Punto Fijo, Barcelona, Puerto Ordaz, Maracaibo, Santo Domingo del Táchira, Maturín, Porlamar, Maiquetía, Aruba.
Avior Airlines	Operaciones de pasajeros, carga y correo en el ámbito nacional e internacional sujeta a itinerario. Operaciones de pasajeros, carga y correo en el ámbito nacional no sujeta a itinerario.	Barquisimeto, Porlamar, Maiquetía, Barinas, Barcelona, Curazao, Aruba, Miami. Valencia
Conviasa	Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional e internacional sujeta a itinerario. Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional e internacional no sujeta a itinerario.	Porlamar, Maiquetía, Puerto Ordaz, Maturín, Barcelona, Maracaibo, El Vigía, Barinas, Las Piedras-Punto Fijo, Santo Domingo del Táchira, San Tomé, Valera, Puerto Ayacucho, Grenada, Cabimas- Oro Negro, Canaima, Cumaná, Coro, Puerto España, Buenos Aires, España, Bogotá,

		Saint Vicent.
Estelar Latinoamericana	Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional e internacional no sujeta a itinerario.	Porlamar, Cumaná, Valencia, Maracaibo, Barinas, San Antonio del Táchira, Santo Domingo del Táchira, Barquisimeto, Puerto Ordaz, El Vigía, Cancún, Trinidad y Tobago, Curazao, Aruba, Punta Cana.
Rutas Aéreas de Venezuela, S.A (La Venezolana)	Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional e internacional sujeta a itinerario. Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional no sujeta a itinerario.	Maracaibo, Maiquetía, Porlamar, Maturín, Cumaná, Panamá, Aruba, Santo Domingo (R.D). Puerto Ordaz, San Antonio del Táchira.
Laser	Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional sujeta a itinerario. Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito internacional no sujeta a itinerario.	Santo Domingo del Táchira, Porlamar, Maiquetía, Maracaibo, Valencia, El Vigía, Puerto España, Punta Cana, Aruba.
Perla Airlines	Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional e internacional no sujeta a itinerario.	Porlamar, Barcelona, Maiquetía, Santo Domingo del Táchira, Maracaibo, Trinidad y Tobago.
	Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el	Porlamar, Santo Domingo del Táchira, Maturín,

Rutaca	ámbito nacional e internacional sujeta a itinerario.	Ciudad Bolívar, Puerto Ordaz, Curazao, Punta Cana.
Santa Bárbara Airlines (SBA)	Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional e internacional sujeta a itinerario.	Panamá, Miami, Tenerife
Alianza Glancelot C.A (Albatros)	Operaciones de pasajeros, carga y correo, en el ámbito nacional sujeta a itinerario. Operaciones de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario.	Porlamar, Carúpano, Maturín, Maiquetía, Tucupita, Maracay. Territorio Nacional, Suramérica e Islas del Caribe.
Vensecar Internacional	Servicio Regular Exclusivo de carga	Territorio Nacional, Panamá, Puerto España, Bogotá, Miami, Barbados, Aruba, Curazao, Santo Domingo (R.D)
Solar Cargo	Operación de carga no sujeta a itinerario	Territorio Nacional e Internacional
Transcarga Intl. Airways C.A	Operación de Carga no sujeta a itinerario	Territorio Nacional, Centroamérica, Suramérica e Islas del Caribe.
Comercial de Aviación C.A. COMERAVIA	Operación de pasajeros y carga no sujeta a itinerario.	Territorio Nacional, Centroamérica, Suramérica e Islas del Caribe.
Transportes Nacionales C.A- TRANACA	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional
Servicios Aéreos Mineros	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a	Territorio Nacional

C.A-SERAMI	itinerario	
Lloyd Aviation C.A	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional
Chapi Air C.A	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional
Transmandu C.A	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional
Sundance Air Venezuela C.A	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional, Centroamérica, Suramérica e Islas del Caribe
Servicios Aéreos Sucre C.A- SASCA	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional
Aeropanamericano C.A	Servicios de valores	Territorio Nacional
Aereotécnica	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional e Internacional
Aerotransporte Convalles	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional
Aerotransporte La Montaña	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional
Consorcio Helitec	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional e Internacional
Transporte Amazonair	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional e Internacional
Helicópteros del Caribe (HELICA)	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional e Internacional

Airwaves Services & Support	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional e Internacional
Jet Global	Operación de pasajeros, carga y correo no sujeta a itinerario	Territorio Nacional e Internacional

Cuadro elaborado por el INAC³⁶

3.2 La Importancia en la Explotación Aeroportuaria

Los aeropuertos juegan un rol muy importante en la economía aerotransportada de un Estado. Al igual que un buque requiere de un puerto, la aeronave requiere de una instalación que permita su llegada o salida hacia un determinado destino, pero no solo de eso se constituye un aeropuerto.

De la analogía hecha al buque con su puerto, el aeropuerto lo compone la realización de un gran número de operaciones que garantizan la seguridad y la fluidez con que una aeronave realiza su correspondiente parada, bien sea por descarga o carga de pasajeros, como también el traslado de mercancías o demás operaciones aéreas.

“...el aeropuerto es una parte principal de la infraestructura aeronáutica.

Ahora bien, la actividad aeronáutica implica un desplazamiento de un lugar a otro por lo que se requiere un sistema de infraestructura en el lugar de salida y otro en el de llegada, sin perjuicio de los sistemas de seguimiento y ayuda durante el vuelo.

Advertimos entonces una primer (sic) característica: solo se puede concebir a un aeropuerto contemporáneo como integrante de una red aeroportuaria tanto nacional como internacional. Para que exista actividad aérea se requieren por lo menos dos o más aeropuertos”.³⁷

³⁶ Ver http://www.inac.gob.ve/art/template3/listado_empresas_certificadas_abr_2013.pdf

³⁷ Pollak Varela, J. “Aeropuertos, Aspectos Jurídicos”. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, año 1993, pp. 159.

Al mismo tiempo, las operaciones realizadas en un aeropuerto tienen un rol muy importante en la medición comercial de un Estado, por lo que el tráfico constante de personas refleja la afluencia comercial y turística de la zona.

“También se constata que el transporte de cosas o personas que se realiza por el modo aéreo no tiene al aeropuerto como lugar de destino final, sino simplemente, éste es un lugar de tránsito. De esto se desprende una segunda conclusión: el sistema aeroportuario es un sistema integrado a otras redes terrestres o acuáticas (transporte carretero, marítimo, fluvial, lacustre o ferroviario, o inclusive otras redes aéreas). En consecuencia, no se concibe entonces un aeropuerto sin una correcta compatibilización con las otras redes.

De esto se desprende una segunda conclusión: el sistema aeroportuario es simplemente una zona de tránsito.

Las conclusiones antes expuestas nos llevan a establecer la existencia de dos principios que deben presidir la actividad aeroportuaria, sin perjuicio de la existencia de otros principios a los cuales deberá recurrir el legislador y el intérprete:

a) El sistema aeroportuario es un sistema físico necesario para que el avión pueda despegar o aterrizar, posibilitando la actividad aeronáutica.

En consecuencia, para que pueda funcionar adecuadamente se requiere que el sistema sea seguro.

Las primeras disposiciones jurídicas deben orientarse a contemplar este aspecto. Es un principio fundamental y no puede ceder su lugar frente a ningún otro; si no existe seguridad, los demás principios no tienen real vigencia o sentido.

b) Tutelando el aspecto seguridad se destaca aquel principio que apunta a la función. El aeropuerto es un lugar de tránsito y en consecuencia toda la organización jurídico-administrativa que se construya alrededor del sistema debe tenerlo presente. El tránsito requiere una tendencia a facilitar el mismo y hacerlo lo más fluido posible. No desconocemos que ese principio debe compatibilizarse con otros referidos al control de migraciones, sanidad, tráfico de bienes prohibidos, seguridad fiscal y del comercio exterior etc. que hacen que en algunas circunstancias se frene la velocidad del desplazamiento. Pero todas estas últimas necesidades deben compatibilizarse con la necesaria fluidez del tránsito de forma tal que no haya exigencias más allá de lo estrictamente necesario.

*De ello se concluye que el sistema aeroportuario es un sistema de apoyo al comercio exterior y al turismo*³⁸.

Las mediciones a tal rendimiento económico son muchísimas, y solo basta con observar la dinámica que se desarrolla en tales instalaciones, como para convencerse del estímulo que despierta un aeropuerto. Entre estos estigmas podríamos mencionar la promoción turística de otros destinos que hagan atractivo el viaje interno en el país, con lo que las líneas aéreas nacionales y los hoteles, garantizan una importante captación de usuarios al servicio.

Los aeropuertos también son un excelente lugar para la publicidad de productos, sean estos de orden internacional como una simple gaseosa, o incluso productos de marca nacional que estimulen la curiosidad del turista extranjero. También podríamos mencionar el servicio de transporte terrestre para el traslado de correos o ciertas mercancías, en fin, se trata de un gran número de actividades que sin duda alguna mejoran en buena parte la actividad comercial donde se asienta el aeropuerto.

Estas importantes actividades también provocan el interés por los Estados en crear asociaciones para generar mayor intercambio comercial entre determinadas regiones.

“También los aeropuertos han sido tomados como punto de referencia en las diferentes decisiones dictadas por la Comunidad Económica Europea para la distribución de capacidades y acceso a los mercados comunitarios.

*En consecuencia, el uso público internacional se puede reglamentar a través de la designación de aeropuertos internacionales”.*³⁹

Este intercambio comercial en diferentes Estados implica también la aplicación de muchas prerrogativas de seguridad que buscan el resguardo de

³⁸ *Ídem*

³⁹ Pollak J. Ob. Cit. pp. 160.

la integridad de una nación. Sin embargo estas medidas nunca deben llegar al punto en obstaculizar la fluidez de las operaciones aeroportuarias.

“En este caso el uso del bien aeropuerto está fuertemente reglamentado por los requerimientos de la seguridad aeronáutica, de la seguridad de otros bienes a tutelar como las normas de migración y aduana, las reglas que rigen el comercio exterior y de las relaciones aeronáuticas propiamente dichas. Cabe señalar que la Autoridad Aeroportuaria no concede habilitaciones para operar: esto está a cargo de la Autoridad Aeronáutica. El titular del aeropuerto debe constatar si quien lo utiliza está debidamente habilitado.

En primer lugar la aeronave debe estar debidamente habilitada con sus certificados y seguros vigentes. Asimismo sus tripulantes también deben estar debidamente habilitados.

Si se refiere a un servicio internacional, el aeropuerto debe estar considerado como tal de acuerdo a lo dispuesto en el art. 68 de la Convención de Chicago.

Dicho uso puede comprender solamente escalas técnicas o también comerciales. Ello surgirá de los permisos que tenga la empresa que opere, así como de los diversos convenios bilaterales.

La operación comercial puede comprender derechos de 3ª libertad, 3ª y 4ª libertad, 5ª libertad y 6ª libertad.

Pero en definitiva, la forma y extensión con que se pueden usar por las diversas empresas aeronáuticas dependerá del organismo aeronáutico encargado de administrar el transporte aéreo comercial”.⁴⁰

Además de ello, un aeropuerto también ostenta una serie de obligaciones asumidas por el operador aeroportuario emergente de contratos, y el cumplimiento de ellos puede generar responsabilidad. Las situaciones y formas convencionales, tanto con los operadores aeronáuticos como con los operadores terrestres, son muy variadas. Uno de ellos es el contrato de hangaraje que se celebra entre el titular de una aeronave y el operador del

⁴⁰ Pollak J. Ob. Cit. pp. 163.

aeropuerto para la guarda del avión. Otro tanto sucede con los depósitos de mercaderías en los que se interna la mercadería que llega o que va a salir⁴¹.

En un interesante trabajo de Roberto Salinas⁴², el mismo nos señala la estructura de costos que por lo general integran el servicio de un aeropuerto, explicando un poco su naturaleza. En él hace referencia al Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, el cual le corresponde el 89 % de la totalidad de la carga. Los ingresos que percibe la Dirección General de Aeropuerto Civil (DGAC), se generan por los siguientes conceptos:

- Tasas Aeronáuticas 32 %
- Derechos de embarque 33 %
- Concesiones 30 %
- Otros derechos 5 %⁴³

Los recursos se distribuyen de acuerdo a la siguiente estructura:

- Gastos en personal 38 %
- Gastos de funcionamiento 24 %
- Inversión en desarrollo 35 %
- Transferencia y otros 3 %

Nos indica de manera muy importante, que la DGAC en los años noventa ha logrado el autofinanciamiento y realizado inversiones en obras de infraestructura mayor, como la construcción de la terminal del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de un valor aproximado a U\$S 50.000.000.

⁴¹ *Ídem*.

⁴² Barrientos Salinas, R. "La Explotación Comercial de los Aeropuertos". Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, año 1993. pp. 167.

⁴³ El autor nos advierte que en Chile no existen impuestos al ticket aéreo.

Lo más impactante, es la enorme diferencia que el referido autor nos señala en los últimos años de los 70, cuando el aporte del Estado a la DGAC correspondía al 60 % de los ingresos totales.

- Gastos en personal 54 %
- Gastos de funcionamiento 26 %
- Inversión en desarrollo 18 %
- Transferencia y otros 2 %

Estos datos, que a pesar de ser de vieja data, hacen reflexionar a cualquier estudioso sobre la gran diferencia que significa magnificar la expansión comercial de un aeropuerto, y las ventajas que esto representa para evitar su concurrente subsidio por parte del Estado, algo a lo que siempre se debe evitar para toparse con el retraso de una economía.

A pesar de que en Venezuela no se goza de una estadística actual que permita evaluar su desempeño aeroportuario, lamentablemente las noticias no han sido foco de verdadero avance para la nueva tendencia comercial aeroportuaria, y sencillamente vemos como el Estado prefiere inclinarse en crear cargas fiscales y parafiscales para generar mayor ingreso para el mantenimiento de sus operaciones e instalaciones.

“La Asociación de Líneas Aéreas en Venezuela (ALAV) expresa su preocupación y desacuerdo con la reciente decisión del Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAAIM) sobre el nuevo procedimiento del cobro de tasas aeroportuarias, que a partir del 1 de diciembre van a ser recolectadas por la empresa Aerotasas 2004. Desde 2001 la tasa ha estado incluida en el boleto y ha sido cobrada por las líneas aéreas, facilitando el procedimiento del embarque en los aeropuertos.

‘El agravante más inmediato de la situación está en que la decisión fue comunicada a las líneas aéreas con tan sólo 8 días de anticipación a su entrada en vigencia, en temporada alta y cuando casi la totalidad de los boletos para viajar durante el mes de diciembre y enero han sido vendidos a través del sistema de

agencias de viaje', precisa Humberto Figuera, vicepresidente ejecutivo de ALAV".⁴⁴

Esto supone una terrible contradicción a lo que con otros países se refiere al procedimiento de recaudación de tasas aeroportuarias, con lo que Venezuela entra en fuertes contradicciones sobre el respeto de los convenios internacionales y los principios de reciprocidad que son inherentes a ellos en el transporte internacional.

De cualquier forma, aun cuando el cuadro estadístico que a continuación se transcriben, datan del año 1989, podremos observar la seria importancia que envuelve la actividad económica de un aeropuerto para una nación.

Estado Ciudad Aeropuerto	<u>Datos Financieros</u>	<i>Total de gastos \$ 000 EUA</i>	<i>Ingresos como % de los gastos</i>	<u>Tráfico</u>	<u>Ingresos y gastos Totales por Unidad de Tráfico</u>	Gastos \$ EUA
Argentina Buenos Aires Ezeiza	28.389	54.760	52	2.576	11.021	21.258
Brasil Belén Brasilia Foz do Iguazú Manaus Porto Alegre Recife Rio de Janeiro Salvador Sao Paulo	2.648 9.111 1.897 22.680 6.081 6.405 66.194 6.625	4,617 9.552 6.954 12.771 4.435 8.145 71.714 8.295	57 95 27 178 137 79 92 80	1.322 2.854 613 2.459 1.790 1.635 1.011 1.972	2003 3.192 3.095 9.223 3.397 3.917 7.346 3.360	3.492 3.347 11.344 5.194 2.478 4.982 7.959 1.206

⁴⁴ Ver <http://www.800guia.com/cgi-bin/articuloview.pl?listado=alav&volumen=institucion&codigo=251105>

Guarulhos	75.832	55.077	138	9.560	7.932	5.761
Viracopos	15.312	11.761	130	693	22.095	16.971
Chile						
Santiago	19.831	6.068	327	2.562	7.740	2.368
Colombia						
Barranquilla	3.983	2.698	148	863	4.615	3.114
Bogotá	26.903	13.636	197	5.894	1.564	2.314
Calí	4.661	2.874	162	1.506	3.095	1.908
Cartagena	2.434	1.097	222	-	-	-
Medellín	5.091	2.810	181	1.905	2.672	1.475
San Andrés	1.624	716	227	730	2.225	981
Costa Rica						
San José	4.754	2.652	148	1.530	3.107	1.733
El Salvador						
San Salvador						
San Salvador						
Int.	6.194	7.964	78	572	10.829	13.923
Llopongo	55	521	11	-	-	-
México						
Acapulco	12.310	6.306	195	1.605	7.670	3.929
Cancún	20.379	8.394	243	2.026	10.059	4.143
Cozumel	3.102	1.934	160	289	10.734	6.692
Guadalajara	19.026	8.251	231	3.322	5.727	2.484
Mazatlán	7.439	4.074	183	829	8.973	4.914
Mérida	3.026	2.425	125	-	-	-
México City	75.958	33.445	227	12.423	6.114	2.692
Monterrey	7.238	4.282	169	1.371	5.279	3.123
Puerto Vallarta	11.501	5.514	209	1.409	8.163	3.913
Tijuana	6.211	4358	143	1.435	4.328	3.037
Venezuela						
Caracas	20.101	10.502	154	7.717	3.001	2.527

Cuadro elaborado por Roberto Barriento Salinas⁴⁵.

⁴⁵ Barrientos R. Ob. Cit. pp. 210.

Como es de observar, Venezuela para aquella época poseía un solo destino (Caracas), como principal terminal internacional de la nación. Lamentablemente, si hacemos un recorrido en la historia hasta nuestros actuales días, y con todo lo que ha significado internacionalizar los terminales aéreos de Valencia, Maracaibo, Porlamar, entre otros, el aeropuerto de Maiquetía sigue siendo el único terminal que por excelencia maneja el mayor volumen receptivo de pasajeros extranjeros en el país, algo de lo que inquieta mucho hoy en día el porvenir del país.

3.3 La Importancia Económica en las Asociaciones Comerciales y la Expansión de Líneas Aéreas

Sin duda alguna, la economía es el eje principal que dinamiza cualquier actividad en la vida del hombre, y evidentemente el transporte aéreo es uno de ellos. Esto significa que el valor agregado a tal actividad empieza desde la construcción y puesta en marcha de una aeronave, hasta el intrincado mundo que envuelve su utilidad en el mercado aéreo.

Para las grandes industrias de fabricación de aeronaves, estar al día e incluso más allá de los avances del presente, representa un reto, inversión de dinero, y sobre todo mucha investigación. Esta demanda es motivada por la constante exigencia que las mismas aerolíneas pretenden maximizar su rendimiento a través de la eficiencia, bajo costo, y mayor capacidad.

Aviones cada vez más grandes y más rápidos hacen de este mercado muy competitivo, de modo que las empresas compiten de forma más agresiva por crear el modelo de aeronave adecuado para las exigencias de la industria aérea.

A esto podemos agregar algunas características que en el sector señalan Philippe Malaval y Christophe Bénaroya, en donde hacen una lista con

ciertas prerrogativas que son seguidas de manera muy minuciosa. Por ello, transcribimos el extracto de su trabajo.

“There are certain specificities in the aeronautics and space sector regardless of country or period of observation:

- A high level of technology with a multitude of special skills for the design of highly complex aircraft and satellites. Research is the driving force behind progress in the aeronautics and space market.*
- A never-ending need for capital, necessary for developing and applying new technologies in response to customer requirements. Research and development centers around the software, miniaturization, calculations and alloys sector.*
- A high strategic importance for the country: outside civil applications, the aeronautics and space sector is militarily highly sensitive.*
- Governmental authorities are heavily involved in new programs. In fact this is a stumbling block between the United States and the European Union who are accused of lending support to their aeronautics and space sector. The truth is that audits made by English speaking companies since the 1960's, clearly show that aid given to American companies is far higher than total accorded by Europe and the European States. An important difference lies in the mechanism chosen: the European programs work using reimbursable, short term loans (17 years maximum) which cannot exceed 33 % of the program's total cost (1992 Bilateral Agreement between the United States and the European Union). American aid is much less clear cut because it is mainly through the Department of Defense (DoD) which finances technological improvement programs, sufficiently wide to cover not only the military but also the civil version of a new aircraft (Lawrence and Braddon, 1998). The EEL V program (Evolutive Expandable Launch Vehicle) which was started in the mid 1990's, applied to a family of new generation launchers, Delta 4 (Boing) and Atlas 5 (Lockheed Martin). It relied on an annual finance packet of a billion dollars from NASA and the American Air Force, plus a captive market of about twenty military launches per year.*
- A high concentration of constructors and integrators, as much in the States as in Europe. The 1990's were marked by an increase in the grouping together of companies whether by alliances or mergers. The alliances are*

sometimes one-off agreements for a particular project such as a new engine or aircraft; however they can develop into the setting up of a long-term organization. For the moment there are about a dozen main companies in the aeronautics sector with the Boeing/Airbus dipole for large capacity civil aircraft.

- *A high concentration of customers within the airline companies and even more so in freight transport, with a total of less than 300 potential customers on the civil market.*
- *The progressive disengagement of the State within the capitalistic structure of firms in the sector, culminating in the total or partial privatization of national companies”.*⁴⁶

De modo que podemos observar, que buena parte de los avances llevados por la industria aeronáutica son realizados por EUA y Europa, y que dicho mercado es tan competitivo como el de las líneas aéreas. Sin embargo, países como Brasil tienen una importante industria que hace fuerte presencia en la región y en el mundo, la Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A (EMBRAER) es probablemente el símbolo más distintivo de su orgullo nacional en la industria aeronáutica, comprometiéndose en la realización de enormes proyectos que compiten con grandes empresas mundiales. Signo de ello es la reciente adquisición de Conviasa por un lote de 20 aviones (modelo E-190), con lo cual la seriedad de esta empresa para este tipo de ventas de gran envergadura, es una clara muestra de su fortaleza industrial.⁴⁷

En este aspecto, el factor industrializador de la materia es un asunto realmente muy complejo como para hacer consideración en este trabajo, pero en la economía de un Estado representa un muy importante baluarte para la pujante economía de un mercado tan competitivo como el aeronáutico.

Retomando el factor económico de las líneas aéreas, históricamente las mismas siempre han tenido altos y bajos en sus ciclos de vida comercial,

⁴⁶ Malaval P. y Bénaroya C. “Aerospace Marketing Management”. Kluwer Academic Publishers. Massachusetts, año 2002. pp. 1 y 2.

⁴⁷ Ver <http://www.elmundo.com.ve/noticias/economia/politicas-publicas/conviasa-completo-flota-de-aviones-embraer-adquiri.aspx>

incluso para la época en que fueron implementadas las políticas del New Deal (1933-1938) y la política regulatoria en EUA, Daniel Yergin nos dice:

“Las compañías aéreas eran un buen ejemplo de este plan, había quien montaba un buen negocio de este tipo, eficiente y competitivo, e iba a la quiebra, entraban nuevos inversores, te la arruinaban nuevamente, era muy inestable. Por lo que el New Deal dijo: vamos a estabilizar esta industria, fijaremos los precios que podrán cobrar por los pasajes, fijaremos las rutas aéreas, y con este sistema se pretendía eliminar el fenómeno del auge y desplome de las líneas aéreas. Cabe destacar que este plan fue la idea con la cual se pretendía solucionar el problema en todos los campos económicos de Estados Unidos”.⁴⁸

Esta tendencia fue ampliamente estudiada al ver la fragilidad con que los ciclos de vida económica de las empresas aéreas, se acortaban por los altos costos que implicaban las inversiones al mantenimiento operativo de las líneas aéreas. Stephen Breyer considera justificada esa necesidad de regular el sector, pues con ello se evitaban los grandes saltos de precio que aquejaban al sector.

“La otra cara de la moneda, es que para el año 1974, se sintió la necesidad de regular nuevamente el sector, y al verificarse la lista de compañías aéreas en el país, seguían las mismas que fueron creadas en 1938, y no había ni una sola nueva compañía creada. Lo que en teoría había era invertir en 5% de su tiempo en refrenar los precios demasiado bajos, y el 95% en refrenar los precios demasiado altos. Conservar los precios altos”.⁴⁹

Para el caso de Venezuela, el análisis nunca ha sido ordenado porque precisamente la historia del país tampoco ha llevado una secuencia lógica en su desarrollo. Tampoco excusamos a que las crisis mundiales hayan tenido un rol interviniente en la economía de Venezuela, sobre todo cuando su principal fuente económica en los últimos tiempos ha sido el petróleo.

⁴⁸ Ver <https://www.youtube.com/watch?v=cD2u437fGJM>

⁴⁹ Ídem.

“El cuadro de la crisis múltiple y el mal desarrollo de la economía mundial se manifiesta (sic) en un retroceso de los países en desarrollo, con reveses experimentados en sus procesos de desarrollo. Este fenómeno se ha agudizado desde el último decenio, cuando las tensiones a que ha estado sometida la economía mundial ha exacerbado las dificultades, han hecho más angustiosos los problemas de la deuda, se han deprimido mucho más los precios de los productos básicos, los conflictos comerciales se han generalizado y la inestabilidad de los tipos de cambio se ha convertido en endemia”.⁵⁰

En primer lugar, la moneda con el cual opera el mercado de las líneas aéreas es el dólar americano, esto evidentemente se debe al costo en mantenimiento de las aeronaves, cuyos principales centros de construcción están ubicados en los países desarrollados. Simultáneamente a eso, el mercado de las líneas aéreas es un mercado altamente activo, por lo que la fluidez en todo el proceso de operaciones y gastos debe ser recurrente y nunca detenido.

Si trasladamos dicha consideración a la dinámica venezolana, nos toparemos con un verdadero caos en su estructura económica. La primera distorsión la tenemos en el rígido control cambiario que la nación padece desde el año 2003, con ello tenemos toda la avalancha de problemas que con ello implica atender un sector que simplemente se ve condicionado a la aprobación del organismo que otorga las divisas Centro Nacional de Comercio Exterior (CENCOEX).

Independientemente de cual sea el fin de tal control cambiario (político o económico), el mercado aeronáutico simplemente opera con torpeza, y lo más grave aún, es que se expone a altísimos niveles de riesgo en cuanto la operación de sus aeronaves, pero supongamos que tal previsión es

⁵⁰ Castellanos, D. “Las Relaciones Económicas Internacionales y la Estructura Económica Internacional”. Visión desde la perspectiva de los países en desarrollo. Tesis 9, Academia Nacional de Ciencias Económicas. Caracas 1994. Edición Márquez y Asociados. pp. 138.

ampliamente asumida por el INAC, cuyo rol podamos asumir que es ejecutado con eficiencia, no obstante, el verdadero problema radica en el desmoronamiento de la industria nacional, y en el desprestigio que representa al país poner en situación de pérdida a las líneas aéreas internacionales que operan en el país.

Incluso podemos ver con preocupación que el tema ha sido abordado constantemente desde la óptica política, y de la que incluso se hacen actos inaugurales con extrañas rutas exóticas⁵¹ como para dar la impresión de que el país se interconecta cada día más con el mundo. Simplemente la inversión extranjera, y lo que ello atañe (el desarrollo nacional), requieren de ciertas condiciones para evitar situaciones tan graves como las que actualmente vive el país.

La inversión extranjera basa mucho su estudio en la mitigación del daño, o mejor conocido como cálculo de riesgos. Identificar estos elementos que involucren un riesgo, es un asunto que amerita la observación de la conducta política de un gobierno, como la de su forma legislativa en regular la actividad económica. Ninguna empresa someterá a pérdida su inversión en un Estado en el que no perciba seguridad de su dinero.

“An important part of the successful closing of a project financing is the risk structuring process. It is during this process that risks are identified, analyzed, quantified, mitigated, and allocated so that no individual risk threatens the development, construction, or operation of the project in such a way that the project unable to generate sufficient revenues to repay the project debt, pay operating expenses, and provide an attractive equity return to investors”.⁵²

Para seguir el ejemplo de un país ejemplar en inversión extranjera, EUA es un gran modelo para su referencia. Dicho país promueve el desarrollo de su

⁵¹ http://www.el-nacional.com/politica/Maduro-anuncio-reactivacion-vuelo-Caracas-Teheran_0_553744661.html

⁵² Hoffman L. “*The Law and Business of International Project Finance*”. Third Edition, Cambridge University Press, año 2008. pp. 27

expansión aeronáutica, debido a su política de registro de matrículas de aeronaves, cuyo ordenamiento jurídico permite el registro de dos propietarios.

“Los Estados Unidos es uno de los países donde más cambio ha habido en la industria del comercio aéreo durante estos 30 años. Dos áreas donde los cambios se están sintiendo profundamente forman la base de este breve estudio: la inversión extranjera, y la tenencia por extranjeros de aviones registrados en los Estados Unidos.

La ley vigente en los Estados Unidos, promulgada a través del decreto “Federal Aviation Act” de 1958 (49 U.S.C. § 1401(b)), regula la matrícula de aviones para dos clases de propietarios: ciudadanos norteamericanos, o sea individuos o sociedades anónimas, por un lado, y por el otro, los clasificados como no ciudadanos. Aunque la inscripción de aviones cuyos propietarios son extranjeros no está prohibida en los Estados Unidos, cabe notar que en la práctica hay restricciones que muchas veces hacen necesario emplear una subsidiaria u otro intermediario con capacidad jurídica en los Estados Unidos para efectuar la matrícula. Cabe notar, también, que esta práctica es perfectamente legal y además reconocida y aprobada por la Agencia Federal Aeronáutica (el FAA) y el Departamento de Transportes.

Propietarios que son ciudadanos norteamericanos o ciudadanos de otros países que residen permanentemente en los Estados Unidos pueden registrar aviones sin ningún impedimento. Según el Código de Reglamentos Federales (14 CFR § 47.2), el término “ciudadano de los Estados Unidos” significa cualquiera de las siguientes personas o entidades: en primer lugar, una persona que es ciudadana nacida o naturalizada de los Estados Unidos; segundo, una sociedad cuyos socios son, en su totalidad, personas ciudadanas de los Estados Unidos; y tercero, una sociedad anónima constituida de acuerdo a las leyes de los Estados Unidos, cuyo presidente y por lo menos dos terceras partes de la junta directiva y de los demás oficiales son ciudadanos de los Estados Unidos, y de la cual por lo menos el 75 por ciento de las acciones con derecho de voto son propiedad de, o controladas por, personas ciudadanas de los Estados Unidos. Por razones de seguridad nacional lo que tradicionalmente ha interesado al Departamento de Transportes de los Estados Unidos en la aplicación de la ley respecto a la participación extranjera en aerolíneas estadounidenses es el grado de control del extranjero sobre la compañía”.⁵³

⁵³ Harper G. “Cambios en la ley Estadounidense: Inversión Extranjera en Líneas Aéreas de Dominio Extranjero”. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, año 1993. pp. 215.

Esta política cuasi abierta estimula en un grado muy considerable la operatividad de muchas compañías a lo largo y ancho de los EUA. Sin embargo, esto no es solo uno de los mecanismos con los que un Estado busca fortalecer su expansión aérea.

El MERCOSUR también tiene una dinámica comercial de carga muy interesante prestada por las grandes economías que componen el grupo. En el intercambio comercial Argentina-Brasil, por ejemplo, la utilización de los fletes aéreos creció un 45 %, del cual se estima que el mercado global de cargas desde Argentina hacia Brasil arroja una cifra aproximada de 720.000 kilogramos mensuales, según estimaciones de la IATA.⁵⁴

El tráfico carguero de Argentina, con sus socios del MERCOSUR y del Acuerdo Subregional comprendió el 33,74 % de sus exportaciones e importaciones. Los productos transportados se intercambiaron con Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. El 32,95 % con el resto de los países del continente, incluido los EUA, y el 31,71 % con Europa. Con esto es posible deducir que el MERCOSUR ha estimulado un crecimiento de la oferta aérea de bodegas para el transporte de mercaderías en alrededor de un 45 % en los últimos tres años.⁵⁵

Además de ello, las alianzas comerciales de líneas aéreas (*OneWorld*, *Star Alliance*, y *Sky Team*) representan otro importante ejemplo de la manera más efectiva de hacer efectivo el servicio, a muy bajo costo. Pues hacer frente a conglomerados como la empresa Iberia, quien realiza mantenimiento aeronáutico a su propia flota y a la de otras 100 empresas más, incluidas algunas de las más importantes de Europa, en su base de mantenimiento de La Muñoza, en Barajas, complican el panorama para cualquier empresa que no goza de tal capacidad operativa, pues siguiendo el ejemplo de Iberia, es el

⁵⁴ El dato estadístico ofrecido por el IATA, fue transcrito por el jurista Joaquin Bianchi, en su trabajo "Cuestiones Jurídicas que presenta el Transporte Aéreo en el Mercosur".

⁵⁵ Bianchi, J. "Cuestiones Jurídicas que presenta el Transporte Aéreo en el Mercosur". Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Aeroespacial III. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). Buenos Aires, año 2002. pp. 163.

primer operador de *handling* (asistencia a aviones y pasajeros) en todos los aeropuertos del Reino de España, teniendo incluso a más de 200 compañías aéreas como clientes, sin duda alguna algo por demás difícil de competir.

Estos leviatanes industriales no solo tienen un gran número de activos que controlan el servicio mecánico de las aeronaves, sino también que gozan de importantes participaciones accionarias en otras empresas (Iberia fue fundadora y tiene todavía un porcentaje de la propiedad de Amadeus⁵⁶). Controlan también, en asociación con otras empresas el servicio de alimentos para expendio en las aeronaves (Iberia junto con Swissair creó Iberswiss⁵⁷), y participan en el negocio de los viajes turísticos.

También podemos señalar que Suramérica ha tenido también sus grandes expansiones en este aspecto inversionista, por ejemplo, Aerolíneas Argentinas no sólo encabeza el mercado aéreo de Argentina, sino que también es la línea aérea más utilizada en Uruguay para viajar al extranjero, dada la quiebra de la antigua compañía uruguaya llamada Pluna, como así también es la aerolínea que más destinos sirve en el Mercosur (excluyendo a Brasil por su política cerrada). Esto también representa un signo de comparación y reflexión con Venezuela, pues siendo propiedad del Estado argentino, es la mayor aerolínea estatal de Latinoamérica y el Hemisferio Sur, y el cuarto operador más importante de Suramérica.

Sin lugar a dudas, el universo comercial de las líneas aéreas es tan infinito como su propia naturaleza en viajar, de modo que esto pone una vez más en el centro de atención analizar qué sucede con Venezuela frente a este complejo mundo que muestra con orgullo la fortaleza económica de una nación.

⁵⁶ Amadeus posee el sistema de reservas informáticas líder del mundo.

⁵⁷ Iberswiss fue una empresa que producía más de 14 millones de bandejas de comida al año y que posteriormente vendió a Gate Gourmet, una de las empresas líderes en el sector del catering aéreo.

Para ello, se hace vital y necesario desmembrar los entuertos industriales que aquejan al país, y entender en forma clara y honesta por qué Venezuela gozó de forma muy corta su período de gloria comercial en esta región del continente.

3.4 La Proyección del Desarrollo Aeronáutico en Venezuela

Para poder analizar la proyección de un Estado, se debe partir del examen de su historia, su diagnóstico actual, y por ende hacia donde se dirige con su actuar. Venezuela representa el caso excepcional de toda la Región. En primer lugar se trata de un país monoprodutor, del que desde el año 1875 ha vivido del petróleo.

La fisonomía económica de su parque industrial privado ha sido tímida, pero arrojando interesantes resultados como es el caso del sector bancario (Banesco, Mercantil, Provincial, entre otros), y el caso de la industria de alimentos como la reconocida empresas Polar.⁵⁸

Su parque empresarial de gran envergadura viene soportado por el propio Estado, debido a que siendo este el propietario, el manejo burocrático del mismo ha hecho que su rendimiento no haya sido el más eficiente.

Su comportamiento o código político es bastante complicado, pues el país ostenta una gran pugna política entre grandes sectores, donde simplemente la satisfacción de los intereses económicos de la nación, es totalmente asumido por el propio Estado. Esto genera serias distorsiones hacia su estabilidad y poco atractivo a la inversión extranjera.

⁵⁸ Lucca Arráiz, R. "Empresas Venezolanas, Nueve historia titánicas". Editorial Alfa, Caracas, 2013.

Sin embargo, su posición geográfica y su proyección hacia el Caribe hacen que el sector aeronáutico sea una excelente oportunidad para posicionar su servicio, obligando a que el país brinde con mayor exigencia un servicio adecuado en su plataforma aeroportuaria y su expansión empresarial.

Sin embargo, por tratarse el presente título hacia la proyección del sector, vemos con preocupación que los principales terminales aéreos del país, como el Aeropuerto Internacional de Maiquetía “Simón Bolívar” (en adelante IAIM), se encuentra en un regular estado de funcionamiento, adoleciendo de serios problemas como el abastecimiento de agua, la criminalidad en el robo de equipajes como en el espacio público del aeropuerto, el detrimento de los servicios de alimentación, el irregular transporte terrestre que presta servicio en sus adyacencias, y la escandalosa publicidad partidista que ciega por completo el verdadero atractivo de la nación.⁵⁹

El problema con las líneas aéreas es otra gran preocupación, muchas de las empresas han deplorado su servicio a unos niveles en los que la puntualidad dejó de ser una virtud a la hora de volar. Esto ha traído consigo en que el Estado haya aumentado su poder fiscalizador, trayendo incluso la participación Órganos fiscalizadores como el INDEPABIS⁶⁰ e incluso a abocarse al problema la propia Defensoría del Pueblo.⁶¹

Sin embargo, el problema no se origina en lo que parece saltar a la vista. Pues la verdadera expansión de la que gozó Venezuela en los años setenta, fue con la ayuda del Estado, quien promocionó bajo un esquema de eficiencia el estímulo en la creación de distintas líneas aéreas (públicas y privadas) que permitieran interconectar cada días más la nación con otras partes del mundo.

⁵⁹ Ver <http://www.eluniversal.com/sucesos/120501/asesinan-a-hombre-en-el-aeropuerto-de-maiquetia>

⁶⁰ Ver <http://www.notitarde.com/Pais/Inac-Indepabis-y-el-MP-inspeccionaron-aerolineas-en-el-Aeropuerto-de-Maiquetia-279179/2013/11/07/279179>

⁶¹ Ver <http://www.eluniversal.com/economia/150207/defensoria-y-aerolineas-firmaron-acuerdos-para-optimizacion-de-servici>

El control cambiario implementado en el año 2003, ha sido también otra de las nefastas manifestaciones de buena parte de las irregularidades en el sector. La falta de acceso a la divisa americana complica y compromete en buena parte las operaciones realizadas en el país, sin dejar a un lado la muy penosa situación que las líneas aéreas trasnacionales están teniendo con el Estado, al no poder repatriar sus ingresos a la casa matriz⁶². Esto también ha traído como consecuencia aún más grave, la retirada del país de muchas rutas aéreas, y la poca disponibilidad de boletos aéreos en el mercado, con lo cual se crea un mercado negro y un sobreprecio en los boletos aéreos, y la pérdida de la interconectividad en Venezuela con el resto del mundo. Estos terribles males que padece el país, han puesto a muchas empresas nacionales a pensar sobre la necesidad de expandirse o desaparecer, y aunque parezca más extraño aún, los resultados han venido siendo relativamente positivos a la vista, cuando se observa a líneas aéreas como Avior, adquieren más aeronaves para ofrecer distintas rutas aéreas en el exterior.⁶³

La propuesta a una solución perdurable en el tiempo, parece estar centrada en la voluntad política, pero creemos que aún hay oportunidad de direccionar o corregir mucho de los errores formulados en el seno legislativo, para atraer la inversión extranjera y estimular la sana competencia para una mayor oferta en el mercado, sencillamente es inconcebible que el Estado pueda fortalecer su industria aeronáutica, cuando el mismo se cierra y perjudica a las pocas empresas que hacen vida en el territorio.

Respetar la ganancia y el mejor acceso a las divisas en el sector es una prioridad necesaria para las empresas aéreas, pero también creemos que es positivo con que el Estado fiscalice las irregularidades que algunas empresas comienzan a mostrar, pues no se hace justificable que un servicio simplemente se excuse de su mal funcionamiento. La eficiencia es una vocación, sea cual fuere el problema que compromete la operación.

⁶² Ver <http://www.eluniversal.com/economia/141001/ordenan-resolver-de-raiz-la-crisis-de-lineas-aereas>

⁶³ <http://www.eluniversal.com/economia/150717/avior-comprara-12-aviones-para-ampliar-rutas-internacionales>

CONCLUSIONES

El transporte aéreo en Venezuela sigue siendo una asignatura pendiente para el Estado, pues un programa justo de incentivos podría desarrollar aún más la industria nacional y su expansión en el mercado internacional. Por tal razón se hace ineludible estudiar aspectos de orden geopolítico donde se evite incurrir en la inútil discusión, en saber si es el Estado quien debe tener mayor participación que la empresa privada.

Para poder lograr tal avance, es necesaria la concertación seria y constante entre el Estado y la empresa privada, donde uno de ellos (El Estado) se comporte como principal tutor en estimular a todas las líneas aéreas, en que estas consigan mantener su operatividad sin tener ningún tipo de obstáculo burocrático, y con ello seguir creciendo sin ningún tipo de riesgo.

Al mismo tiempo, se encuentra prudente que cada vez que el Estado muestre interés en formar parte de algún acuerdo de integración económica, haga cita a la Cámara que represente buena parte de las empresas más importantes que hagan vida en el país, con el objeto de que estas se unan al estudio de los riesgos o beneficios que consigan experimentar ante tal propuesta.

De igual modo, en virtud de que el Estado cuenta con una importante participación en la industria (tal y como lo hace a través de CONVIASA), sería eficaz en que trabaje de manera conjunta y coordinada con otras empresas de capital privado, de modo de que así consigan mayor despliegue de rutas a nivel mundial, e incluso puedan compartir el mismo uso de algún tipo de aeronave, con el propósito de generar uniformidad en el mantenimiento de estas.

En esto la Fuerza Armada de Venezuela ha intentado avanzar con la creación del Centro de Mantenimiento y Reparación de Helicópteros

Multipropósito (CEMAREH), pero la ineficiencia y la irregularidad de los proyectos han entorpecido el establecimiento de dichas plantas de mantenimiento, con lo cual el problema parece ser más de orden burocrático en el país.

Con todo esto, la perspectiva jurídica con que Venezuela debe afrontar su expansión es de la mano con el sector privado, y además de ello, crear los mecanismos con que la inversión a todas las empresas nacionales sean sólidas y seguras en otras áreas de la Región. Preferiblemente se optaría por hacer presencia en el Caribe, región a la que por su cercanía territorial y desventaja económica frente a Venezuela, haría del país una gran oportunidad para servir de puente hacia los Estados Unidos de América.

Se debe también asegurar en que Venezuela obtenga el mayor número de Libertades Aéreas en países de la región (República Dominicana, Cuba, Jamaica, entre otros), poniendo así en gran ventaja la competencia con otras grandes líneas aéreas, ya que bloques de integración como el MERCOSUR pueden representar un enorme desafío lleno de terribles consecuencias para la industria nacional. Sin embargo, esto no significa en que Venezuela pueda obtener provecho en el MERCOSUR, pues podrían establecerse rutas aéreas desde zonas como Manaos hacia variados destinos del Caribe, y con ello dominar buena parte de la ruta comercial aérea de la región del Amazonas Sudamericano.

Asimismo, se hace indispensable reconsiderar la inviabilidad que ha traído el control cambiario al sector, pues el mercado de la aviación se desarrolla a través de la divisa americana, con lo cual el mercado se encuentra por demás vulnerado y comprometido ante el gran perjuicio que trae para muchas empresas transnacionales repatriar sus ganancias al exterior, como el llevar a cabo el trabajo de mantenimiento de las aeronaves en la industria nacional.

Nuestra recomendación se acerca más en estimular económicamente el sector, sin que el Estado pierda el rol regulatorio en el establecimiento de tarifas de vuelo, como en los aspectos de seguridad aeronáutica. Por ello, creemos que no se trata de reinventar lo que ha funcionado en el pasado, sino de mirar a un futuro donde el Estado cuida de lo suyo con resultados prácticos y funcionales, pues como señaló Michel Foucault, el progreso va de la mano a la perpetuidad de lo que siempre ha funcionado.

“No basta, pues, seguir la trama teleológica que hace posible un progreso; es necesario aislar, en el interior de la historia, un acontecimiento que tendrá valor de signo.

*¿Signo de qué? Signo de la existencia de una causa, de una causa permanente que en el curso entero de la historia misma ha guiado a los hombres por la vía del progreso. Causa constante de la que hay que mostrar, pues, que ha actuado en otro tiempo, que actúa ahora, y que actuará en otro tiempo sucesivo. Por consiguiente, el acontecimiento que podrá permitirnos decidir si hay progreso, será un signo rememorativum, demonstrativum, prognostikon. Es necesario que sea un signo que indique que esto ha sido siempre sido (es el signo rememorativo), un signo que haga patente que las cosas sucedan actualmente de esta forma (es el signo demostrativo), que muestre en fin que esto sucederá ininterrumpidamente de esta manera (signo pronóstico). Y de este modo podremos estar seguros de que la causa que hace posible el progreso no ha actuado simplemente en un momento dado, sino que garantiza una tendencia general del género humano en su totalidad a caminar por la senda del progreso”.*⁶⁴

Así pues, saludamos con importancia el análisis al tema desde todas las aristas posibles de incluir, ya que su importancia en la economía de los servicios en Venezuela, se hace hasta necesaria por el desplazamiento que está teniendo el petróleo en Venezuela, como principal fuente de ingreso económico de su población.

⁶⁴ Foucault M. “Sobre la Ilustración”. Clásicos del pensamiento, Editorial Tecnos, Madrid, Segunda versión, 2007, pp. 60-61.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Álvarez Méndez, Jorge: *El Impacto del Pacto Andino Sobre el Transporte Aéreo Latinoamericano*. Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial IV. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, 2001.

Arráiz Lucca, Rafael: *Empresas Venezolanas, nuevas historias titánicas*, Editorial Alfa, Caracas, 2013.

Arrocha Olabuenaga Pablo, Uribe Granados Patricia, y Morales González María de los Ángeles: *Derecho Internacional Público, una visión casuística*. Editorial Limusa, México, 2011.

Albornoz Valeri, Paúl: *Curso de Derecho Comercial Internacional*, Segunda Edición, Ediciones Liber, Caracas-Bogotá, 2009.

Bauza Araujo, Alvaro: *El Impacto de los Acuerdos Regionales de Libre Comercio en la Expansión de la Industria del Transporte de Carga Aérea*. Revista de Aviación Comercial Turismo Derecho Aeronáutico y Espacial. Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). Buenos Aires, 1993.

Brender Ackerman, Carlos: *El Contrato de Transporte Aéreo*. Ediciones Paredes, Caracas, 2010.

Barrientos Salinas, Roberto: *La Explotación Comercial de los Aeropuertos*. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, 1993.

Bianchi, Jorge: *Cuestiones Jurídicas que presenta el Transporte Aéreo en el Mercosur*. Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Aeroespacial III. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). Buenos Aires, 2002.

Broude Tomer, Busch Marc, y Porges Amelia: *The Politics of International Economic Law*, Cambridge University Press, 2011.

Castellanos, Diego Luis: *Las Relaciones Económicas Internacionales y la Estructura Económica Internacional, visión desde la perspectiva de los países en desarrollo*. Academia Nacional de Ciencias Económicas, Caracas, 1994.

Capella Belisario, Freddy: *Derecho del Transporte Aéreo*, Universidad Marítima del Caribe, Catia La Mar-Venezuela, 2008.

Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, publicado en Gaceta Oficial de Venezuela N° 24.837 en fecha 28 de septiembre de 1955.

Convenio de Chicago de 1944, publicado en Gaceta Oficial de Venezuela N° 22.352, en fecha 3 de julio de 1947.

Coronil Ímber, Fernando: *El Estado Mágico, naturaleza, dinero y modernidad en Venezuela*, Editorial Alfa, Caracas, 2013.

Davey William, y Jackson John: *The Future International Economic Law*, Oxford University Press, 2008.

Eladio Quintero, José: *Venezuela, hacia una legislación moderna y eficaz*. Temas de Aviación Comercial y Derecho Aeronáutico y Espacial I. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Buenos Aires, 1995.

Esper, Mariano: *Uniones Transitorias de Empresas*, LexisNexis Argentina S.A, Buenos Aires, 2006.

Folchi, Mario, Meléndez, Manuel, Lupetti Gustavo, Del Castillo, Eduardo, González Diego: *Bases para una legislación aeroportuaria en América Latina*, XXXIV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutica y Espacial, Casa Editrice Dott, Antonio Milani (CEDAM), Sassari, 2010.

Folchi Mario: *La Unificación Legislativa del Derecho Aeronáutico en América y el Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano*. 40 años de Alada. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, 2000.

Fleury Fernando Paulo, Wanke Peter, y Figueiredo Fossati Kleber: *Logística Empresarial, a perspectiva Brasileira, Coleção Coppead de Administração*, Editora Atlas, Sao Paulo, 2000.

Harper George: Cambios en la ley Estadounidense: *Inversión Extranjera en Líneas Aéreas de Dominio Extranjero*. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, 1993.

Hoffman Scott Lazard: *The Law and Business of International Project Finance*. Third Edition, Cambridge University Press, 2008.

Kelly Janet, y Romero Carlos: *Venezuela y Estados Unidos. Coincidencias y Conflictos*, Ediciones IESA, Editorial CEC, S.A, Caracas, 2005.

Krugman Paul y Obstfeld Maurice: *Economía Internacional, Teoría y Política*. Traducido por Moreno Yago, Quinta Edición, editorial Pearson Educación, España, 2006.

Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial N° 38.226, en fecha 12 de junio de 2005, y reformada en Gaceta Oficial N° 39.140, en fecha 17 de marzo de 2009.

Ley de Política Social e Integral del Transporte Aéreo (publicada en Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.933, en fecha 21 de octubre de 2009).

Malaval Philippe, y Bénaroya Christophe: *Aerospace Marketing Management*, Kluwer Academic Publishers, Massachusetts, 2002.

Mayorga Francisco: *Turismo y Transporte Aéreo, necesidad de una política coordinada*. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, 1993.

Nola, Michael: *Fundamentals of Air Traffic Control*, Fifth Edition, Delmar Cengage Learning, Clifton Park- New York, 2011.

Pollak Varela, José: *Aeropuertos, Aspectos Jurídicos*. Revista de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, y sus cuatro décadas de vida académica. Buenos Aires, 1993.

Protocolo de Ouro Preto, Decisión 13/97 del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

Rejado Cuerno, Cristina: *Aeronavegabilidad y Certificación de Aeronaves*, Paraninfo Cengage Learning, Madrid, 2008.

Sornarajah, Muthucumaraswamy: *The International Law on Foreign Investment*, Third Edition, Cambridge University Press, 2010.

Taylor Peter y Flint Colin: *Geografía Política, economía-mundo, estado-nación y localidad*, Trama Editorial, Madrid, 2000.

Uzcátegui Astrid, y De Jesús Inés María: *Venezuela ante el Mercosur*, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad de Los Andes, Universidad Católica Andrés Bello, Series Estudios 106, Caracas, 2013.

Uzcátegui Astrid, y De Jesús Inés María: *Venezuela ante el Mercosur*, Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad de Los Andes, Universidad Católica Andrés Bello, Volumen II, Colección Centenario 1915-2015, Mérida, 2015.

Vallenilla Harwich, Nikita: *Inversiones Extranjeras en Venezuela siglo XIX*, Tomo I y II, Academia Nacional de Ciencias Económicas, Caracas, 1992.

Wells Alexander, y Chadbourne Bruce: *Introduction to Aviation Insurance and Risk Management*, Third Edition, Krieger Publishing Company, Malabar-Florida, 2007.

Zubiri de Salinas, Mercedes: *La Responsabilidad Civil del Transportista en el Contrato de Pasaje Marítimo*, José María Bosch Editor, S.A, Barcelona, 1995.

Sitios en Internet de los que se obtuvieron materiales

<http://www.iata.org/Pages/default.aspx> (página web de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional).

<http://alada.org/> (página web de la Asociación latinoamericana de Derecho Aeronáutico).

<http://www.eluniversal.com/> (página web del diario El Universal).

<http://www.aviacioncivil.com.ve/> (página web del grupo de entusiastas de Aviación Civil en Venezuela).

<http://www.inac.gob.ve/home.php> (página web del Instituto Nacional de Aviación Civil de Venezuela).

<http://turismoι.com.ve/asociacion-de-lineas-aereas-de-venezuela-alav.html>
(página web de la Asociación de líneas aéreas de Venezuela).

<http://www.conseturismo.com/nosotros.html> (página web del Consejo Superior de Turismo en Venezuela).

<http://www.faa.gov/> (página web de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América).

<http://www.mercosur.int/> (página web del MERCOSUR).

<http://www.comunidadandina.org/> (página web de la CAN).