



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

#### Cuestión 36: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica

#### LAS SANCIONES Y SUS EFECTOS EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

#### RESUMEN

La República Bolivariana de Venezuela ha sido objeto de diversas sanciones económicas que se han acentuado en el primer semestre del 2019, generando una serie de consecuencias negativas que impactan directamente su conectividad y las relaciones aerocomerciales con otros Estados, al tiempo que lesiona los intereses particulares de las empresas de transporte aéreo designadas en el marco de acuerdos aerocomerciales bilaterales suscritos con Estados miembros de dicha comunidad y menoscaba la libre competencia que debe caracterizar las operaciones de aviación civil internacional en beneficio de los usuarios.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> (Tercera edición 2008) (Doc 9587) <i>Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional</i> (Segunda edición 2004) (Doc 9626) Sanciones Internacionales de dudosa legalidad – Dr. Jorge Álvarez Méndez (2018)

### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, vigente desde 1947 y ratificado por la República Bolivariana de Venezuela desde entonces, es una pieza maestra del Derecho Internacional, que expone con justicia y equidad los principios fundamentales que consagra su texto. El Preámbulo del citado Convenio obliga a la aplicación de sus normas como garantía de la paz y la seguridad internacional y aboga por la solución de los desacuerdos que surjan por la interpretación y aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI.

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Venezuela.

1.2 La República Bolivariana de Venezuela reconoce que el establecimiento de servicios de transporte aéreo es un instrumento eficaz y necesario para el desarrollo, a través de la promoción del turismo y las relaciones comerciales con otros países, como elemento estratégico para la diversificación de la economía del país, dado el papel decisivo que juega actualmente el transporte aéreo a nivel mundial.

1.3 El sector aeronáutico en Venezuela representa un área fundamental para generar desarrollo facilitando las conexiones para el traslado pasajeros y carga. No obstante, este sector se ha visto fuertemente afectado por diversas sanciones, que en su mayoría obedecen a decisiones de índole político, no debiendo ser incorporadas a los asuntos de naturaleza técnica que caracterizan al sector aéreo, con el firme propósito de debilitar la conectividad interna y externa, deteriorando la imagen de nuestro país.

## 2. EFECTOS DE LOS BLOQUEOS EN EL SECTOR AERONÁUTICO DE VENEZUELA

2.1 Las sanciones aplicadas a un Estado por otro de manera unilateral, afectan el ejercicio de los derechos aerocomerciales que corresponden al Estado sancionado en una relación bilateral o multilateral, al tiempo que lesionan los interés particulares de las empresas de transporte aéreo designadas y menoscaba la libre competencia que debe caracterizar las operaciones de aviación civil internacional en beneficio de los usuarios.

2.2 Tales medidas contradicen ampliamente los preceptos establecidos en el Convenio de Chicago, en relación a que los servicios internacionales de transporte aéreo deben realizarse sobre una base de igualdad de oportunidades, de un modo sano y económico. A tales efectos, las sanciones dirigidas al sector aeronáutico de la República Bolivariana de Venezuela, implican el debilitamiento de la conectividad interna y externa, buscando el efecto crítico del aislamiento del Estado, desmotivando de esta manera, la inversión extranjera en dicho sector. Esto ha quedado en evidencia, con el cese de operaciones desde y hacia el Estado venezolano de dieciocho (18) líneas aéreas extranjeras desde el año 2014 hasta la presente. Adicionalmente, en lo que va del año 2019, dos (02) líneas aéreas extranjeras cesaron sus operaciones hacia nuestro país, motivado a medidas carentes de fundamentos técnicos, adoptadas unilateralmente por otros Estados. En este orden de ideas es importante mencionar, que producto de las recientes suspensiones, se ha estimado una afectación que alcanza los 198 572 pasajeros, lo cual representa un 31,5% del total de la movilización del mercado internacional en Venezuela.

2.3 En lo que respecta al transporte de carga por vía aérea, la considerable suspensión de vuelos, especialmente hacia Norteamérica, en el cual se transportó un estimado de 1 541 589,90 kilos para el primer trimestre del año 2019, lo que representa un 40% del mercado total de carga aérea del país, ha generado impactos negativos limitando el acceso a los bienes y servicios, señalando como ejemplo el traslado de componentes, repuestos, y piezas de aeronaves.

2.4 Sin embargo, es importante destacar que aún bajo las circunstancias antes descritas, los actores que forman parte del sistema aeronáutico de la República Bolivariana de Venezuela (Autoridad Aeronáutica, Autoridades Aeroportuarias, Líneas aéreas, entre otros) han centrado sus mayores esfuerzos logrando mantener óptimos estándares de seguridad, siendo esto reconocido internacionalmente por diversos organismos e instituciones internacionales, y avalado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). No en vano, nuestro país ha alcanzado altos porcentajes de cumplimiento en lo que respecta a las auditorías USOAP (93,51%) y USAP (89,49%), demostrando la sostenibilidad de nuestros sistemas en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación respectivamente.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 De persistir en el corto, mediano y largo plazo las agresiones hacia el Estado venezolano, pudiésemos estar ante la presencia de un escenario en donde se afecte gravemente la dinámica económica vinculada al sector aeronáutico, limitando los avances que ha venido alcanzando la República Bolivariana de Venezuela, junto al resto de los países de la región Caribe-Suramérica (CARSAM), y en general respecto a los países que, en el contexto mundial, realizan fuertes inversiones para la utilización de la aeronáutica como soporte y medio para una dinámica económica intensamente competitiva, lo que contrasta con la visión del órgano rector en materia de aviación civil internacional: “*Ningún país se queda atrás*”.

3.2 Durante su vigésimo quinto período de sesiones, la Asamblea General de las Naciones Unidas dictó la Resolución 2625, de 24 de octubre de 1970, denominada: *Declaración sobre los principios de derecho internacional referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre los Estados de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas*, de indudable fuerza jurídica y moral, que en uno de sus párrafos expresa el deber de los Estados “de cooperar en las esferas económicas, social y cultural, así como en la esfera de la ciencia y tecnología, y promover el progreso de la cultura y la enseñanza en el mundo. Los Estados deben cooperar para promover el crecimiento económico en todo el mundo, particularmente en los países en desarrollo” única vía para consolidar la paz, la fraternidad, el progreso y la esperanza en nuestra convulsionada pero interesante sociedad internacional.

— FIN —