



COMITÉ JURÍDICO – 39º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 25 – 28 de junio de 2024)

Cuestión 7: Otros asuntos

LAS MEDIDAS COERCITIVAS DE CARÁCTER UNILATERAL SE CONSTITUYE EN UNA AMENAZA A LA SEGURIDAD GENERAL

(Nota Presentada por la República Bolivariana de Venezuela)¹

RESUMEN

En esta nota se enuncia de manera precisa las razones que tiene el Estado venezolano para considerar la aplicación de medidas coercitivas unilaterales, como una amenaza a la seguridad general, toda vez que causan fricción entre los Estados partes del Convenio al resultar contrarias a la cooperación entre los pueblos del mundo y vulnerar la seguridad operacional al presionar de manera directa a prestadores de servicios aeronáuticos y empresas destinadas al desarrollo de las actividades económicas e industriales de la aviación civil, y aquellas que se desempeñan en los campos de la instrucción y capacitación, mantenimiento y certificación, la adquisición de aeronaves, partes, equipos y repuestos, así como el acceso a la literatura técnica que dictan los fabricantes, aspectos que influyen en la seguridad, orden y eficiencia de la aviación civil internacional, todo ello en atención a que tales medidas obstaculizan el acceso a nuevas tecnologías que garantizan el cumplimiento de los Normas y Métodos Recomendados (SARPS), dictados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y ponen en riesgo el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, toda vez que esta práctica arbitraria resulta contraria a los Principios que propugna la Convención de Aviación Civil Internacional.

Decisión del Comité: Se invita al Comité Jurídico a considerar los siguientes puntos:

- Tomar nota y atender la presente información.
- Solicitar que se emprenda por órgano del Consejo una investigación basada en el contenido del artículo. 55 literales (c), (d) y (e) del Convenio de Chicago.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los cinco (05) objetivos estratégicos de la OACI.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Impacta el crecimiento y desarrollo económico de la industria aeronáutica.
<i>Referencias:</i>	Convenio de Chicago (Doc. 7300) Lista de la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Bolivariana de Venezuela.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La República Bolivariana de Venezuela, Estado contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), está convencida que los principios que rigen dicho Convenio desarrollan de forma segura y sistemática la aviación civil internacional, permitiendo que los servicios destinados al transporte aéreo internacional se apliquen sobre la base de la igualdad de oportunidades para las diferentes Líneas Aéreas de cada Estado, con el objeto de que operen de manera eficaz, ordenada y con las menores interrupciones y obstáculos posibles. En este orden, el Estado venezolano se encuentra comprometido con el cumplimiento de las normas y métodos recomendados que emanan de la OACI, lo que ha quedado demostrando en el resultado de las diferentes auditorias y demás actividades desarrolladas por la OACI en coordinación con la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela; ahora bien, las disposiciones, principios y postulados que dieron origen al Convenio de Aviación Civil Internacional, se mantienen vigente con el firme propósito de promover y mantener la paz y la amistad entre las naciones y pueblos del mundo, y aconseja evitar las fricciones y estimular la cooperación entre ellos.

1.2 No obstante, actualmente recae sobre el Estado venezolano y otros Estados miembros de la Organización un conjunto de medidas coercitivas adoptadas unilateralmente, que contravienen los principios establecidos en el Convenio de Chicago y repercuten negativamente en la normal convivencia de los Estados. Tales medidas, inciden negativamente en el desarrollo y desempeño de la aviación civil internacional, toda vez que vulneran la seguridad operacional, obstaculizan la capacidad y desarrollo de la navegación aérea y detienen el continuo crecimiento económico del transporte aéreo, principios garantizados por esta Organización.

2. CONSIDERACIONES RELACIONADAS CON LAS MEDIDAS COERCITIVAS DE CARÁCTER UNILATERAL QUE CONSTITUYEN UNA AMENAZA A LA SEGURIDAD GENERAL

2.1 Seguidamente se plantean algunas consideraciones que sirven de fundamento a la presente Nota de Estudio.

2.1.1 Es necesario que el Comité Jurídico tome en cuenta la importancia que tiene para la aviación civil el desarrollo del transporte aéreo internacional, especialmente en los países en crecimiento, donde deberían concursar en igualdad de condiciones y oportunidades los Estados contratantes, sin más limitaciones que el cumplimiento de las normas que rigen la materia.

2.1.2 En tal sentido, nos permitimos informar ante el Comité Jurídico que las medidas adoptadas de manera unilateral, contra los Estados afectan el desarrollo de las líneas aéreas que operan internacionalmente, y a las otras empresas que prestan servicios aeronáuticos y de soporte a la aviación civil internacional, como es el caso de las organizaciones de mantenimiento aeronáutico, explotadores de servicios aeroportuarios y centros de instrucción y de entrenamiento aeronáutico, las medidas coercitivas unilaterales que aplican un Estado contratante, trasgreden y entorpecen de manera constante las relaciones de las diferentes empresas con los prestadores de servicios aeronáuticos de otros Estados, estas empresas se sienten amenazadas ante la posible imposición de medidas similares que pueden implementarse contra ellas, en tal razón, este factor le impide a las empresas que desarrollan actividades aeronáuticas en un Estado sancionado a negociar libremente con otras empresas del mundo, conducta que socaba la capacidad técnica requerida para prestar servicios a la industria aeronáutica tanto en el ámbito nacional como internacional que opera desde y hacia el territorio de un Estado bajo el régimen que imponen tales medidas, toda vez que se prohíbe a los proveedores negociar con libertad los bienes y servicios e insumos o materiales necesarios, para la atención en tierra de las aeronaves y mantener los equipos operativos en su total capacidad, a fin de garantizar la prestación ininterrumpida del servicio de transporte aéreo internacional.

2.1.3 Cabe agregar, que la aplicación de medidas unilaterales y extraterritoriales, por parte de Estados contratantes a otros miembros de esta Organización, vulnera la seguridad operacional de la aviación civil internacional y contraviene en gran medida el principio consagrado en el artículo 4 del Convenio que expresamente consagra: “*Los Estados contratantes convienen en no usar la aviación civil para fin alguno que sea incompatibles con los propósitos de esta Convención*”, así como a los objetivos estratégicos fijados por la Organización a través de las normas consagradas en el Convenio de Chicago, que dispone:

“Parte II, Organismo Internacional de Aviación Civil. Capítulo VII, El Organismo, Artículo 44:

Objetivos- Los fines y objetivos del Organismo serán el fomento de los principios de la técnica de la navegación aérea internacional y el fomento del desarrollo y perfeccionamiento del transporte aéreo internacional, a fin de:

- (a) Asegurar el progreso seguro y sistemático de la Aviación Civil Internacional en el mundo;*
- (f) Garantizar que los derechos de los Estados contratantes se respeten plenamente, y que todo Estado contratante tenga oportunidad razonable de explotar líneas aéreas internacional;*
- (g) Evitar la discriminación entre Estados contratantes;*
- (h) Fomentar la seguridad de los vuelos en la Navegación Aérea Internacional;*
- (i) Fomentar el desarrollo general de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos”*

Las medidas unilaterales a que se refiere esta nota de estudio, niegan a las líneas aéreas de los Estados y a otras empresas del sector aéreo la posibilidad de mantener libres relaciones comerciales con empresas de otros Estados fabricantes de aeronaves y suplidores de partes, repuestos, software, manuales técnicos así como otros bienes y servicios, asunto que ha venido limitando la capacidad que tienen las empresas para participar en igualdad de condiciones en el mercado del transporte aéreo internacional de pasajeros carga y correo.

Así mismo, tales medidas son usadas para influir sobre empresas aéreas de otros Estados con el objeto de impedir que sobrevuelen en el caso propio de la República Bolivariana de Venezuela la FIR Maiquetía o en rutas que interconecten las ciudades de sus países de manera directa con ciudades venezolanas y viceversa, afectando claramente la navegación aérea internacional y con ello la seguridad operacional y el desarrollo de la actividad aeronáutica en la región.

2.1.4 Es evidente entonces, que las referidas medidas unilaterales incluyen sanciones económicas, que promueven el abuso de un Estado frente a otro y constituyen una amenaza a la seguridad general, puesto que originan fricciones entre los Estados y desaniman el intercambio o adquisición de las capacidades técnicas de las que depende el desarrollo de la navegación aérea y del transporte aéreo internacional, ya que restringen y afectan las operaciones aéreas de los explotadores aéreos y consecuentemente coartan el derecho de los Estados y las empresas en desarrollar de manera segura el sector aeronáutico internacional, así como las oportunidades comerciales de las líneas aéreas, lo que genera desequilibrio y dificulta la competencia leal y la igualdad de condiciones de los explotadores aéreos, fin último de los diferentes documentos técnicos emanados del seno de la Dirección de Transporte Aéreo de la OACI.

2.1.5 En el marco de las anteriores consideraciones, las referidas medidas unilaterales, que incluso prohíben a los fabricantes de aeronave proveer a los explotadores aéreos la literatura técnica actualizada para los equipos aéreos, emanan de la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro (OFAC) de los Estados Unidos de Norteamérica (Estado Contratante), organismo que se ha erigido en una especie de juez internacional que impone medidas contrarias al Derecho Público Internacional, lo que implica de hecho y de derecho un bloqueo de activos y la prohibición de celebrar cualquier tipo de transacción, directa o indirecta entre empresas de los Estados cuestionados; tales medidas unilaterales afectan tanto el intercambio de bienes, como el de servicios; así mismo, el comentado régimen prohíbe cualquier actividad que facilite, de alguna forma, las transacciones comerciales con empresas, por lo que se hace conveniente que el Comité tome nota de las presentes consideraciones y evalúe en función de estos argumentos, solicitar ante el Consejo una investigación basado en las funciones consagradas en el texto del Convenio de Chicago según lo previsto en su Capítulo IX, “El Consejo”, Funciones del Consejo que expresamente consagra las siguientes funciones:

“Artículo 54: El Consejo procederá a:

(n) Examinar todo asunto relativo al convenio que le someta a su consideración un Estado contratante;

“Artículo 55: Funciones permisibles del Consejo.

El Consejo podrá:

(...)

(c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional., comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre estos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea.

(d) Estudiar toda cuestión que afecte la organización y la operación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y la operación de servicios aéreos internacionales en rutas troncales, y presentara la asamblea planes en relación a estos.

(e) Investigar a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pudiera presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

3. CONCLUSIONES

3.1 Se solicita al Comité Jurídico que vista la afectación que tales medidas unilaterales, causan a la seguridad operacional, a la capacidad y eficiencia de la navegación aérea internacional, a la seguridad de la aviación civil, a la facilitación y desarrollo económico del transporte aéreo internacional, lo que constituye en una amenaza a la seguridad general de las naciones y pueblos del mundo, tome una decisión en consonancia con el contenido expresado en el resumen de la nota.