



COMITÉ JURÍDICO – 39º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 25 – 28 de junio de 2024)

Cuestión 2: Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico

EFFECTOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE MEDIDAS COERCITIVAS UNILATERALES A ESTADOS

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)¹

1. ANTECEDENTES

1.1 Es de especial conocimiento para quienes formamos parte de la OACI, que el sistema de transporte aéreo internacional tiene un impacto significativo en el desarrollo integral de los Estados, adicionalmente existe un principio básico, establecido en los preceptos de la carta de las Naciones Unidas y que forma parte fundamental del espíritu de los Organismos Multilaterales y se refiere al principio de soberanía e igualdad entre los Estados.

1.2 No obstante, existen medidas que aplican algunos Estados, contrarias al Convenio de Aviación Civil Internacional y el Convenio sobre Tráfico Aéreo Internacional, colocando al sector aeronáutico en un nivel de vulnerabilidad muy alto y con un impacto negativo en actividades conexas tales como el turismo y el libre comercio, afectando el bienestar de sus poblaciones y generando graves daños en sus economías.

1.3 Esta práctica no deseada, limitan entre otros aspectos la adquisición de tecnología, publicaciones, entrenamiento, mejoramiento de la infraestructura aeronáutica, la conectividad y regularidad del transporte aéreo, limitando inclusive el cumplimiento de los SARPS y PANS, colocando en riesgo el desarrollo seguro y ordenado del Estado que recibe estas acciones unilaterales.

2. ANÁLISIS

2.1 El crecimiento de la industria del transporte aéreo genera grandes beneficios económico para los Estados, le permite alcanzar sus objetivos estratégicos, así como el desarrollo integral de las naciones.

2.2 El Plan Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, es determinante para el desarrollo sostenible del sector, y es de suma importancia que se fortalezca la competencia leal, es decir, el trato no discriminatorio a Estados y de sus compañías de transporte aéreo.

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

2.3 El Convenio de Chicago establece en su artículo 44 “f” y “g” respectivamente, lo siguiente:

“Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga una oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional”

“Evitar la discriminación entre Estados contratantes”

2.4 Durante varias Asambleas y otras reuniones desarrolladas en la OACI, este tema ha sido planteado por diferentes Estados Contratantes quienes han sido perjudicados por tales medidas, sin embargo, esta práctica sigue estando presente afectando el desarrollo sostenible del sector.

3. CONSECUENCIAS DE LAS MEDIDAS UNILATERALES APLICADOS A LA AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS

3.1 Las medidas coercitivas unilaterales que afectan al transporte aéreo internacional representan una grave violación del derecho internacional y tienen impactos económicos, sociales y humanitarios, como lo son:

3.1.1 Impide la gestión de un servicio público de transporte aéreo regular, eficaz, ecológico y económico, motivado a que se cierran rutas y destinos, vulnerando de manera directa a los usuarios de este medio de transporte, afectando la economía de los Estados y sus líneas aéreas.

3.1.2 La sostenibilidad del sistema de transporte aéreo se ve altamente afectada, visto que se impacta en la regularidad del servicio, la conectividad, el intercambio comercial, entre otros factores, que son difíciles de recuperar si las medidas que se adopten se prolongan en el tiempo, ocasionando que las líneas aéreas de los Estados afectados sean menos competitivas causando graves daños a su patrimonio y promoviendo un marco de competencia desleal.

3.1.3 Disminución de empleos directos, indirectos e inducidos, así como la libre movilidad de personas y mercancías.

3.1.4 Otras de las consecuencias es el cierre de rutas, lo cual perjudica la conectividad entre diferentes destinos internacionales, lo que se traduce en una pérdida del mercado natural de los Estados, generando unas distorsiones no deseadas en el sector, tales como incremento de los boletos aéreos, tiempos de conexión muy largos, realizar escalas innecesarias, entre otros, que impactan negativamente a los usuarios del transporte aéreo.

3.1.5 Impone barreras al crecimiento integral de los pueblos, genera importante afectación en el sector turismo, el cual dinamiza el comercio mundial, promueve la inclusión social y el intercambio cultural internacional.

3.1.6 Afectación para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que fueron adoptados por las Naciones Unidas en 2015, con el objeto de poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad sin ningún tipo de distinción.

3.1.7 Las medidas impuestas a Estados dificulta la adquisición de nuevas tecnologías, tales como aeronaves más eficientes en su performance lo cual limita alcanzar objetivos de la OACI, como por ejemplo medidas adoptadas en el Anexo 16 Protección Ambiental. Así como, la modernización de los sistemas de navegación aérea.

3.1.8 Los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas están estrechamente relacionados con los Objetivos Estratégicos de la OACI, motivado a que permiten hacer sinergias y contribuir a alcanzar 15 de los 17 ODS².

3.1.9 Estas limitaciones impiden participar en el Objetivo aspiracional a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional (LTAG) aprobado en la 41 Asamblea General de la Organización, para la protección del medio ambiente.

3.1.10 Alcanzar un índice de competitividad aceptable como lo establece la nota A40-WP 274, resulta poco factible para los Estados que han sido perjudicados por las limitaciones que ellas generan y que perjudican al desarrollo del sector de transporte aéreo. Además, de limitarlos a alcanzar los beneficios de este importante medio de transporte.

3.2 El Estado venezolano ha sido limitado por este tipo de medidas por sanciones de orden político y económico de manera unilateral y ha afectado el sistema de transporte aéreo de manera apreciable. Cabe destacar que la República Bolivariana de Venezuela presentó una nota informativa WP/487 durante la 40 Asamblea General de la OACI celebrada en el 2019, donde expresamos nuestras preocupaciones y limitaciones que generan este tipo de medidas. Adicionalmente, queremos manifestar que el Estado venezolano ha realizado grandes esfuerzos para cumplir con las normas y métodos recomendados, donde ha alcanzado niveles de más del 90 % de cumplimiento en las auditorías USOAP y USAP. De igual forma, destacamos el compromiso de nuestro Estado de seguir contribuyendo al desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil.

3.3 De igual forma, contamos con un hecho público sobre el cual, cursa una denuncia ante el Consejo, referido a una aeronave de matrícula venezolana que, durante un vuelo comercial en el año 2022, le fue negada realizar escalas técnicas para abastecimiento de combustible y posteriormente fue objeto de hurto y destrucción en su totalidad bajo actuaciones unilaterales e ilegales, violando significativamente el Convenio de Chicago.

4. ROL Y LIDERAZGO DE LA OACI

4.1 Reconocemos el liderazgo de la OACI en estos asuntos de gran importancia para los Estados Contratantes, para que estos alcancen sus objetivos como naciones libres y soberanas, de manera que la Organización siga velando por los preceptos y el espíritu que dieron origen al Convenio de Chicago, donde claramente quedó plasmado el interés de evitar toda disensión entre las naciones y la promoción de la cooperación mutua para el logro de la paz mundial.

4.2 Sin embargo, en Asambleas anteriores se ha decidido que se utilicen los “buenos oficios” del Presidente del Consejo de la OACI, a fin de alcanzar soluciones convenientes, de las cuales aún no se han obtenido los resultados esperados y el problema sigue presente.

4.3 Razones por las cuales, reiteramos el papel determinante que juega la OACI, conforme al principio de derecho internacional que debe aplicar en la búsqueda de soluciones satisfactorias, y que su vez, no limiten a los Estados a alcanzar los objetivos estratégicos establecidos por la Organización, los objetivos de cada Estado, las metas establecidas del sistema de transporte aéreo y demás actividades conexas, Además, alcanzar los objetivos de otros entes del sistema de Naciones Unidas, como por ejemplo los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS.

² “La Organización está plenamente comprometida a trabajar en estrecha cooperación con los Estados y otros órganos de las Naciones Unidas para apoyar los objetivos conexos.” (Fuente OACI).

4.4 La Organización de Aviación Civil Internacional debería asumir un rol más proactivo a fin de mediar entre las partes, buscar soluciones constructivas basadas en los casos donde han sido impuestas sanciones a Estados, los cuales son países en vías de desarrollo y buscar soluciones para evitar que esta práctica no se siga realizando, motivado a que está afectando la sostenibilidad del transporte aéreo.

4.5 La OACI, debe promover asistencia a aquellos Estados que han sido objeto de medidas unilaterales, que vulneran su capacidad de proveer servicios de transporte aéreo competitivo, con el solo objeto de robustecer su sistema de transporte aéreo.

4.6 Incrementar la Cooperación entre Estados Contratantes es una pieza clave en un sistema de transporte aéreo global que permita a los Estados alcanzar sus objetivos y metas. De esta forma podemos seguir contribuyendo a contar con un sistema de transporte cada día más económico, eficiente, seguro y ecológico del mundo.

5. MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ JURÍDICO

5.1 Se invita al Comité Jurídico a reafirmar los principios del Derecho Internacional y la Carta de las Naciones Unidas sobre los principios de soberanía e igualdad entre los Estados y a condenar enérgicamente las medidas coercitivas unilaterales que afectan al transporte aéreo, por representar acciones ilegales que atentan contra la desarrollo económico y social de una nación.

- a) Instar a los Estados a que eviten tomar medidas extraterritoriales y unilaterales que afecten al sector de transporte aéreo de los Estados;
- b) Solicitar al Comité se realice una investigación de los diferentes casos que afecten la navegación de la aviación civil internacional de Estados Contratantes afectados, y que no han podido ser resueltos de acuerdo al artículo 55 inciso “e” del Convenio, que establece investigar, a petición de cualquier estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional;
- c) Solicitar a la OACI a que incremente la asistencia a aquellos Estados que han sido objeto de sanciones, a fin de solventar posibles deficiencias en su sistema de transporte aéreo;
- d) Exhortar a los Estados a que incrementen los niveles de cooperación a fin de solventar cualquier situación que afecte al desarrollo del sector aeronáutico y sus daños colaterales; y
- e) Promover el diálogo y la cooperación internacional para encontrar soluciones justas para aquellos países afectados.