



CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

Cuestión 2: Mejora de la seguridad aeronáutica

Tema 2.5: Intensificación de la vigilancia de la seguridad operacional

PROCESO DE RECATEGORIZACIÓN DE VENEZUELA POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN (FAA)

(Nota presentada por Venezuela)

RESUMEN

Esta nota de información, describe brevemente las acciones tomadas por la República Bolivariana de Venezuela, dirigidas a lograr la restitución de las condiciones de igualdad, reciprocidad y justas oportunidades para los operadores aéreos venezolanos previstas por el Convenio Bilateral suscrito entre Venezuela y los Estados Unidos, firmado el 14 de agosto de 1953, y vulnerado unilateralmente con la imposición de la Categoría 2 por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo, desde sus inicios, ha sorteado tiempos difíciles y turbulentos que han modificado el rumbo mismo de la humanidad, caracterizada en décadas pasadas por crisis políticas que devinieron en conflictos bélicos; en décadas más recientes por períodos de recesión económica y derrumbes financieros; y en los últimos años por ataques terroristas que crearon miedos e incertidumbre en los usuarios del transporte aéreo. Actualmente, estas amenazas aún cuando han sido mitigadas, siguen latentes y se encuentran acompañadas de nuevos y crecientes desafíos para la aviación civil internacional, tales como la necesidad apremiante de elevar los estándares de seguridad de la aviación civil a nivel mundial y la consecuente elaboración de la respuesta por parte de la autoridades aeronáuticas de los Estados parte para superar con éxito este nuevo y desafiante escenario mundial para el sector.

1.2 Con fundamento en la protección de la seguridad operacional, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América estableció en agosto del año 1992 el Programa de Evaluación de la Seguridad Aeronáutica Internacional (IASA), con el propósito de determinar el grado de

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por Venezuela.

cumplimiento de los Estados, cuyas aerolíneas operaban a los Estados Unidos, respecto de las normas y métodos recomendados (SARPS) propuestos por la OACI. En el marco de este programa, el 2 de noviembre de 1995, la FAA calificó a Venezuela en Categoría 2 al considerar que nuestro país no cumplía con las obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional contenidas en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, bajo el siguiente razonamiento:

- a) el Gobierno no ha desarrollado e implantado una ley de aviación civil adecuada, ni ha establecido reglamentos de acuerdo con las normas internacionales de seguridad operacional propuestas por la OACI;
- b) la autoridad de aviación carece de experiencia técnica y/o de los recursos necesarios para expedir licencias o supervisar la aviación de acuerdo con las normas internacionales de seguridad operacional; y
- c) la autoridad de aviación carece de capacidad para certificar, supervisar e imponer a sus transportistas operaciones acordes con las normas internacionales de seguridad operacional propuestas por la OACI.

1.3 Desde entonces, la República Bolivariana de Venezuela, consciente de la necesidad de aumentar los estándares de seguridad operacional que imponen los nuevos cambios que se han producido a nivel internacional, considera de primerísima importancia y naturaleza perentoria, respaldar el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), sobre cuya base, luego de conocer el resultado de la auditoría practicada a nuestro país en el año 1999, presentó un plan de acción para superar las deficiencias encontradas con ocasión de la referida auditoría.

1.4 El plan de acción estaba orientado a cumplir con las obligaciones técnicas que se derivan de su condición de Estado parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y más específicamente con aquellas normas dirigidas al programa de certificación y vigilancia continua de los explotadores de servicios públicos de transporte aéreo comercial nacional e internacional; así como a la revisión y reformulación de su legislación aeronáutica básica, incorporando normas y métodos recomendados sobre seguridad operacional, contenidos en los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de lo cual puede dar fe la auditoría practicada por el equipo de la OACI, en junio del 2004.

2. ANÁLISIS

2.1 Cumplido el esfuerzo necesario para superar las discrepancias que arrojó la auditoría de 1999, y compartiendo las razones que imponen un mejor y mayor control de la seguridad operacional, la República Bolivariana de Venezuela, considera llegado el momento, realizar un análisis de la categoría unilateral que le fuera impuesta, bajo argumentos de carácter jurídico, que se desprende del hecho de que la sanción aplicada por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de América, se fundamenta en el incumplimiento de obligaciones derivadas de la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos. En otras palabras, se invoca el incumplimiento de los Anexos al citado Convenio y se aplica el derecho interno de los Estados Unidos de América, hecho irregular puesto que tal invocación obliga a solucionar el inconveniente surgido entre ambos Estados, por la aplicación de ese mismo Convenio, elevando la controversia a la consideración del Consejo de la OACI, tal como lo prevé el Artículo 84 de su texto, y si la decisión adoptada por el Consejo, no satisficiera el interés o el derecho de alguno de los Estados en el problema, el asunto podría ser objeto de apelación y quedaría sometido a un tribunal *ad hoc* aceptado por ambos Estados, a la Corte Permanente de Justicia Internacional, hoy Tribunal Internacional de Justicia, o en su defecto, a un procedimiento de arbitraje como lo establece el Artículo 85 del Convenio. De ello se desprende la imposibilidad, por interpretación de los artículos citados del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que una de las partes aplique su

derecho interno, para impedir a la otra parte los derechos que le correspondan en un acuerdo internacional, porque ello es absolutamente contrario a los principios y normas del derecho internacional, que impiden alegar el derecho interno de un Estado para eximirse de cumplir una obligación internacional. Esta norma se recoge en el Artículo 27 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de la cual, si bien no es parte Venezuela, sus normas tienen carácter vinculante por tratarse de costumbres internacionales, avaladas por la práctica de los Estados y recogida por la citada Convención. De manera que, la Autoridad Aeronáutica de Venezuela, al asumir el pasado 24 y 25 de febrero del año en curso la decisión de notificar la reducción de frecuencias de operación a algunas aerolíneas estadounidenses de carga y pasajeros que prestan servicios hacia y desde el territorio nacional, no hizo otra cosa que retomar el status quo establecido por las partes con fundamento en el Convenio Bilateral de fecha 14 de agosto de 1953, con el sano propósito de reestablecer las justas e iguales oportunidades, que bajo el marco de una capacidad adecuada a la demanda, garantice el derecho de sus operadores nacionales como lo dispone los literales b), c) y d) de la Sección IV del Convenio de Transporte Aéreo suscrito entre ambos países.

2.2 Nuestro país ha manifestado de manera reiterada su preocupación sobre este asunto y lo ha hecho del conocimiento público en los diversos escenarios ofrecidos por organismos relacionados con la aviación civil a nivel regional e internacional, y, es oportuno hacerlo en esta Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica, atendiendo a los principios de veracidad y oportunidad consagrados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, para que la comunidad aeronáutica internacional, aquí presente, tenga claro y cierto conocimiento de los fundamentos legales que motivaron la decisión, sin perjuicio de activar, como lo hemos hecho, mecanismos de diálogo para la búsqueda de caminos de entendimiento que hagan posible una solución justa y equitativa para ambas partes, equilibrando de esta manera, las relaciones aerocomerciales que rigen actualmente entre Venezuela y los Estados Unidos de América, razón por la cual consideramos propicio, oportuno y justo el marco de la presente reunión para abordar el tema propuesto.

2.3 Por último insistimos en que los retos que enfrenta el transporte aéreo, han sido y seguirán siendo los retos propios de la Organización de Aviación Civil Internacional, organismo que ha contribuido desde su fundación a sentar las bases para el desarrollo continuo del transporte aéreo en áreas tan sensibles como la seguridad operacional, y la República Bolivariana de Venezuela, a través del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, respalda las decisiones que se tomen en su seno, convencida de que habrán de estar signadas por la ecuanimidad, la armonía, la justicia y la cooperación mutua entre todos los 189 Estados que hoy conforman la OACI, para que el objetivo que le impone el Convenio a la organización internacional, haga posible y no ilusorio el respeto al derecho de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.

3. CONCLUSIONES

3.1 Tomando en consideración todo lo anteriormente expuesto, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de la República Bolivariana de Venezuela, insta a los señores delegados de los países asistentes a la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica a:

- a) considerar la experiencia de la República Bolivariana de Venezuela, en cuanto a las acciones nacionales relacionadas con la actualización técnica y la evaluación de viabilidad política, en pro de lograr que la certificación operacional sea competencia exclusiva de la OACI, estableciendo criterios universales en cuanto a los procedimientos que deben emplearse con tal fin, y aglutinando experiencias de países certificados, y el establecimiento e implantación de mecanismos que

conlleven al logro de resultados positivos para el sano ejercicio de los derechos aerocomerciales que corresponden a todos los pueblos;

- b) reconocer las acciones técnicas, jurídicas y políticas emprendidas por la República Bolivariana de Venezuela, dirigidas a cumplir con los altos estándares de seguridad operacional establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional, y procurar que el espíritu de la Resolución 2625 de la Asamblea General de las Naciones Unidas se haga presente en el marco de las relaciones entre los Estados, y garantice la cooperación y el bienestar de todos los pueblos del mundo; y
- c) respaldar las recientes acciones tomadas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil relativas a la reducción de frecuencias de operación de aerolíneas estadounidenses de carga y pasajeros hacia y desde el territorio venezolano, en respeto a las normas del Convenio Bilateral suscrito entre ambos países el 14 de agosto de 1953, como mecanismo para la restitución a las líneas aéreas venezolanas de los derechos que bajo principios de igualdad, reciprocidad y justas oportunidades les corresponden en el marco de las relaciones entre ambos Estados.

— FIN —