



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 28: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

IMPACTO DE LAS MEDIDAS COERCITIVAS UNILATERALES A LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

[Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de)]

RESUMEN

Desde el año 2017, la República Bolivariana de Venezuela ha sido objeto de la aplicación de Medidas Coercitivas Unilaterales (MCU) por parte de varios países a generando repercusiones en el sector aeronáutico del país. La industria aeronáutica venezolana actualmente tiene dificultades para mantener en operación sus aeronaves y entrenar sus tripulaciones de mando, todo esto por la imposibilidad de adquirir partes y repuestos de aeronaves, contratar servicios, mantener actualizada la literatura técnica y entrenar las tripulaciones de mando en simuladores de vuelo. Otro impacto de estas medidas es la imposibilidad de planificar la modernización de la flota de las aerolíneas, medidas que, por razones políticas, ha tomado el gobierno de los Estados Unidos en contra del Estado venezolano constituyen una amenaza a la seguridad operacional.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar al Consejo, Exhortar a los Estados y a los titulares de certificado tipo a establecer las negociaciones con los operadores venezolanos, a fin de que éstos provean con normalidad los insumos y servicios que garanticen operaciones seguras.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos Estratégicos de Seguridad Operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Anexo 19 – Gestión de la Seguridad Operacional.

¹ Versión en español proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las medidas coercitivas unilaterales impuestas por otros países, a Venezuela por razones de índole político, han afectado de manera lesiva la economía de nuestra nación y en especial al sector aeronáutico

1.2 En el caso de los Estados Unidos, a través de la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC), ha sancionado a empresas estatales Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos S.A. (CONVIASA), la cual es la aerolínea bandera del Estado venezolano.

2. ANÁLISIS

2.1 El alcance de estas medidas en las operaciones de las aerolíneas imposibilitan adquirir equipos, partes, repuestos, literatura técnica de las aeronaves tanto de operaciones de vuelo como de mantenimiento, cartas de navegación, procedimientos instrumentales y base de datos. De igual manera, se han bloqueado las posibilidades para que las tripulaciones de mando de CONVIASA realicen entrenamiento en simulador de Embraer 190 en los países donde están instalados y disponibles estos equipos.

2.2 Las aerolíneas privadas también acusan los devastadores efectos de estas sanciones evidenciadas en la imposibilidad de negociar la adquisición de partes y repuestos directamente con los fabricantes. Las transacciones bancarias para el pago de bienes o servicios de igual manera tienen fuertes restricciones si el recurso financiero proviene de cuentas acreditadas a aerolíneas venezolanas.

2.3 Otro de los efectos del bloqueo económico es la imposibilidad de ejecutar la planificación de modernización de la flota de las aerolíneas venezolanas. La edad promedio de la flota supera los 30 años de tal manera que las operaciones con motores y aviones envejecidos dejan una importante huella de carbono en la atmósfera y hacen las operaciones ineficientes por el alto costo del mantenimiento de estas aeronaves.

2.4 Aun en este escenario adverso para la realización de operaciones seguras de transporte aéreo comercial internacional, la Autoridad Aeronáutica de Venezuela en el marco del Programa de Seguridad Operacional del Estado articulado con el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de los operadores, ha garantizado que los riesgos emergentes como consecuencia de las sanciones se mantengan bajo control.

2.5 No obstante este esfuerzo de mitigación por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela, la negativa de los fabricantes de aeronaves y proveedores de bienes y servicios requeridos por las aerolíneas venezolanas obligan a operar en los bordes o límites permitidos de la seguridad operacional.

2.6 En tal sentido, si los fabricantes BOEING, AIRBUS y EMBRAER niegan la posibilidad de adquirir los insumos mínimos necesarios para operar de manera segura, se infiere que las MCU aplicadas a Venezuela están afectando de manera directa la seguridad operacional de las aerolíneas venezolanas.

2.7 El Convenio de Chicago es la mejor referencia de actuación entre los Estados signatarios, por lo que conducirse al margen de esta carta podría calificarse de condenable. Las Medidas Coercitivas Unilaterales dirigidas a Venezuela no solo comprometen el presente del sistema de aviación mundial, sino que crean un precedente que lesiona la misión y objetivo de la OACI.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se recomienda al Consejo exhortar a los Estados de diseño y fabricación de las empresas BOEING, EMBRAER, AIRBUS, CESSNA, HONEYWELL, JEPPSEN, HONEYWELL, FLIGHT VECTOR, SKYPLAN y FLIGHT SAFETY, a que posibiliten las negociaciones entre las mencionadas empresas con los operadores venezolanos, a fin de éstos provean los insumos que garanticen las operaciones de manera segura por parte de las aerolíneas venezolanas.

— FIN —