



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 39: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica

**INCIDENCIA DE MEDIDAS UNILATERALES ADOPTADAS CONTRA
EL ESTADO VENEZOLANO QUE AFECTAN EL DESARROLLO SEGURO, ORDENADO
Y EFICIENTE DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

[Nota Presentada por Venezuela (República Bolivariana de)]

RESUMEN

En esta nota se describen diferentes acciones de carácter unilateral adoptadas contra del Estado Venezolano y que afectan el desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la aviación civil internacional, toda vez que obstaculiza el acceso a nuevas tecnologías que garantizan el cumplimiento de los SARPS (Normas y Métodos Recomendados), dictados por la Organización de Aviación civil Internacional (OACI), así como la adquisición de equipos aéreos, componentes, partes, repuestos, herramientas, literatura técnica, además afectan la instrucción y capacitación del personal aeronáutico, acciones que pudieran poner en riesgo el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la OACI, toda vez que esta práctica arbitraria y unilateral resulta contraria a los Principios que dieron origen al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

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

- a) tomar nota de la presente información;
- b) solicitar que se emprenda por órgano del Consejo una investigación basado en el contenido del artículo 55 literales (c), (d) y (e) del Convenio de Chicago; y
- c) requerir ante el Consejo la realización de una investigación sobre casos similares que pudieran estar ocurriendo y que afecten al transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio de Chicago</i> (Doc 7300) Lista de la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La República Bolivariana de Venezuela, Estado contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), está segura que los Principios que rigen dicho Convenio permiten el desarrollo seguro y sistemático de 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, ordenado 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 (SARPS) que emanan de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), lo que ha quedado demostrando en los resultados 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, aconsejando evitar las fricciones y estimular la cooperación entre ellos.

1.2 No obstante, actualmente recae sobre el Estado venezolano un conjunto de medidas arbitrarias adoptadas unilateralmente, mismas que contravienen los Principios establecidos en el Convenio de Chicago y repercuten negativamente en el normal desempeño de la aviación civil venezolana e impacta de forma directa en el desarrollo 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 INCIDENCIA DE MEDIDAS UNILATERALES Y EXTRATERRITORIALES ADOPTADAS CONTRA EL ESTADO VENEZOLANO QUE AFECTAN EL DESARROLLO SEGURO, ORDENADO Y EFICIENTE DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

2.1 Seguidamente se plantean algunas consideraciones que sirven de fundamento a la presente nota de estudio.

2.1.1 Es necesario que la Comisión Económica tome en cuenta la importancia que tiene para la aviación civil el desarrollo del transporte aéreo internacional, especialmente en los países en crecimiento, donde concursan 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 la Comisión Económica que las medidas adoptadas de manera unilateral, contra las Líneas Aéreas de nacionalidad venezolana y otras empresas que prestan servicios aeronáuticos en nuestro territorio, como las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico, explotadores de servicios aeroportuarios, entre otras, por parte de un Estado contratante, trasgreden y entorpecen de manera constante las normales relaciones de estas empresas con los prestadores de servicios aeronáuticos de otros Estados, quienes se sienten amenazados ante la posible imposición de medidas similares que pueden implementarse contra ellas, en tal razón este factor le impide a las empresas nacionales negociar libremente con otras empresas del mundo, conducta que socaba la capacidad de técnica de estas para prestar servicios a la industria aeronáutica nacional e internacional que opera desde y hacia la República Bolivariana de Venezuela, toda vez que no se permite la libertad o posibilidad de acudir a los proveedores de bienes y servicios que puedan abastecer los insumos o materiales necesarios, para 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, vulneran la seguridad operacional de la aviación civil internacional y contraviene en gran medida el principio consagrado en el artículo 4 del Convenio que expresamente dispone que: “*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 de 1944, que seguidamente se exponen:

“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 internacionales;

(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.”

2.1.4 Las medidas unilaterales a que se refiere esta nota de estudio, niegan a las Líneas Aéreas de nacionalidad venezolana 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 nuestras empresas para participar en igualdad de condiciones en el mercado del transporte aéreo internacional de pasajeros carga y correo.

2.1.5 Asimismo, tales medidas son usadas para influir sobre empresas aéreas de otros Estados para impedir que sobrevuelen la región de información de vuelo (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.

2.1.6 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 operacional, puesto que originan fricciones y desestimula el intercambio o adquisición de las capacidades técnica de que depende el normal desarrollo de la navegación aérea y del transporte aéreo internacional, ya que restringen y afectan las operaciones aéreas de los explotadores aéreos de nacionalidad venezolana y consecuentemente coartan el derecho del Estado venezolano y las empresas nacionales en desarrollar de manera segura el sector aeronáutico y la aviación civil nacional e internacional, así como las oportunidades comerciales de las líneas aéreas en el campo internacional, lo que genera desigualdad y dificulta la competencia leal y en 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.

2.1.7 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 con empresas de nacionalidad venezolana; 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 de nacionalidad venezolana, por lo que se hace conveniente que la Comisión tome nota de las presentes consideraciones y evalúe en función de estos argumentos, solicitar ante el Consejo una investigación basada 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 a la Comisión Económica 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, a la facilitación y al desarrollo económico del transporte aéreo internacional, tome una decisión tal y como se expresa en el resumen de la nota.