

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 39: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica****RESPONSABILIDADES DE LOS ESTADOS EN EL CONTROL, VIGILANCIA Y SUPERVISIÓN DE LAS ACTIVIDADES QUE DESARROLLAN LOS PRESTADORES DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS AEROPORTUARIOS, PARA LA EFECTIVA APLICACIÓN DE LOS ACUERDOS BILATERALES EN GARANTÍA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

[Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de)]

**RESUMEN**

En esta nota se hace referencia a una serie de acciones emprendidas por los prestadores de servicios especializados aeroportuarios de determinados países firmantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (El Convenio), que resultan contrarios al espíritu y contenido de dicho documento, así como los compromisos y responsabilidades de los Estados partes al momento de refrendar los Acuerdos sobre Servicios Aéreos (ASA) y los Memorándum (MoU), teniendo presente que son los Estados los titulares de los derechos aerocomerciales que se intercambian de manera recíproca con la firma de estos acuerdos bilaterales.

Visto que el Artículo 28 del Convenio “Instalaciones y Servicios y Sistemas Normalizados para la Navegación Aérea”, obliga a los Estados y no a las empresas prestadoras de los servicios especializados aeroportuarios, a disponer de los servicios e instalaciones que faciliten la navegación aérea internacional, actividad que de acuerdo con los principios contenidos en el Convenio debe realizarse a objeto de fortalecer los lazos de amistad entre las naciones. De igual forma el artículo 4 *ejusdem* compromete a los Estados a no permitir el empleo de la aviación civil para fines incompatibles al Convenio, responsabilidad que recae sobre las autoridades de los países en ejercicio del principio de soberanía contenido en el artículo 1 del Convenio. Con base a estas consideraciones, elevamos a la Asamblea la presente nota de estudio en los términos que se exponen en el cuerpo de la misma.

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

- tomar cuenta de esta nota de estudio;
- en base al Convenio de Chicago, se asegure el respeto por parte de los Estados Contratantes, de los derechos aerocomerciales de otros Estados; y
- solicitar pronunciamiento del Consejo sobre la obligación que tienen los Estados de garantizar la existencia de Servicios e Instalaciones aeroportuarias dispuestas, sin restricciones, para facilitar la operación segura de las aeronaves en vuelos internacionales.

<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>	La negativa de los prestadores de servicios especializados aeroportuarios en atender las aeronaves de aviación comercial internacional de los Estados partes, demora y obstaculiza de manera premeditada el correcto desarrollo de la aviación civil internacional, ocasionando pérdidas económicas a los explotadores aéreos por demoras, pérdida de conexiones, protección de pasajeros, pérdida de slots, incremento de los costos en los servicios, entre otros aspectos relacionados con la permanencia de las aeronaves fuera de su aeropuerto base.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i>

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de).

## 1 INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el Convenio), se fundamenta en una serie de principios dirigidos a garantizar el desarrollo de la aviación civil internacional como herramienta que permita crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, reafirmando a su vez que su uso abusivo o arbitrario puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general (Preámbulo), de igual manera dispone que los servicios de transporte aéreo internacional deben desarrollarse sobre la base de igualdad de oportunidades.

1.2 Con el objeto de garantizar el cumplimiento de los principios que fundamentan el Convenio, se crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo de carácter internacional, adscrito a la Organización de las Naciones Unidas, que dentro de sus funciones principales tiene la obligación de vigilar el desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la aviación civil internacional, lo que abarca, entre otros aspectos verificar que exista igualdad de oportunidades en el servicio de transporte aéreo internacional, procurando evitar las prácticas discriminatorias, promoviendo de esta forma la paz y la amistad entre los Estados firmantes.

1.3 La República Bolivariana de Venezuela, como firmante del Convenio y Estado miembro de la OACI, ha demostrado su compromiso en el cumplimiento de las obligaciones que genera su membrecía en esa organización, lo cual ha quedado demostrado en el respeto que mantiene en relación con Normas y Métodos Recomendados (SARPS), contribuyendo con ello al desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la aviación civil internacional.

1.4 La República Bolivariana de Venezuela, ha mostrado una actitud proactiva en la organización, la cual se refleja en la constante cooperación y asistencia que presta de manera recíproca a otros Estados. De igual forma, a fin de propiciar un servicio de transporte aéreo internacional bajo los estándares de la OACI, el Estado venezolano ha suscrito una serie de acuerdos bilaterales [Acuerdos sobre Servicios Aéreos (ASA) y Memorándum de Entendimiento (MoU)] con otros Estados partes, documentos que, como corresponde, son depositados ante la sede de ese organismo, por ser dicha institución internacional la encargada vigilar su cumplimiento dentro de los parámetros acordados internacionalmente. Sin embargo, pese a que la República Bolivariana de Venezuela cumple de manera adecuada sus compromisos internacionales, existe un trato no adecuado por parte de determinados Estados, los cuales han permitido que empresas con personalidad jurídica privada impidan el acceso a los explotadores aéreos venezolanos a los servicios aeroportuarios necesarios para garantizar la seguridad operacional de la navegación aérea internacional, poniendo en riesgo a la misma.

## 2. **CONSIDERACIONES RELACIONADAS CON LAS OBLIGACIONES QUE ASUMEN LOS ESTADOS CON LA SUSCRIPCIÓN DE ACUERDOS BILATERALES EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y LOS EFECTOS QUE GENERA EL INCUMPLIMIENTO DE LOS MISMOS**

2.1 A continuación se exponen una serie de consideraciones en concordancia con el Convenio, que sirven de base a los planteamientos que se expresan en la presente nota de estudio.

2.2 Se debe tener presente que los acuerdos bilaterales, para su aceptación, deben ser suscritos por las autoridades competentes de cada país, ya que en ellos se negocian y se intercambian derechos aerocomerciales que son propiedad de cada Estado, ello en ejercicio del principio de soberanía consagrado en el artículo 1 del Convenio, situación que excluye de manera directa a los particulares, transformándose estos últimos en simples concesionarios en quienes las autoridades de los países firmantes delegan la prestación de los servicios necesarios para garantizar la navegación aérea internacional, esto en consonancia con el contenido del artículo 28 del Convenio, "Instalaciones y Servicios y Sistemas Normalizados para la Navegación Aérea".

2.3 Lo anterior supone que una vez suscrito el acuerdo bilateral del que se trate, las autoridades de los Estados son las responsables de verificar en cumplimiento de los compromisos adquiridos, ya que si bien los servicios aeroportuarios esenciales para el correcto desarrollo de la navegación aérea internacional pueden ser concesionados o delegados en terceras personas de naturaleza jurídica privada, es el Estado quien suscribe el acuerdo bilateral y con ello asume las responsabilidades y las obligaciones que esto genera para el país. Aunado a ello, es norma en materia aeronáutica que todo prestador de servicio especializado aeroportuario debe, para poder ejercer la actividad, poseer las certificaciones, habilitaciones y permisos emitidos por las autoridades correspondientes, quienes a través del programa de vigilancia continua de la seguridad operacional, están comprometidos a constatar que los servicios aeroportuarios se presten bajo los estándares que exige la aviación comercial, máxime si anterior a la operación de una aeronave en vuelos internacionales los Estados a través de la Autoridad Aeronáutica, verifica la idoneidad técnica de la operación.

2.4 En este orden de ideas, se observa con suma preocupación que ciertos Estados miembros, pese a la suscripción de convenios bilaterales con el Estado venezolano, al momento de la implementación de los acuerdos alcanzados permiten, de manera irregular, que empresas de carácter privado nieguen la prestación de los servicios especializados aeroportuarios a los explotadores aéreos venezolanos, sin que se tome en consideración lo que establece el artículo 28 del Convenio, que textualmente expresa: “Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio”.

2.5 Sobre la base de la cita anterior, son los Estados y no los particulares los que se obligan a garantizar los servicios esenciales para el desarrollo de la aviación civil internacional bajo los estándares de seguridad operacional exigidos por la OACI, por consiguiente son ellos (Estados), los que deben procurar que las empresas en quienes se delegue una actividad esencial para el desarrollo seguro de la aviación civil internacional respondan a los principios, las normas y los métodos recomendados por la OACI, ya que el no cumplimiento del contenido del Convenio lo hace ineficaz y coloca en desigualdad a los países, afectando de manera significativa los derechos aerocomerciales de los Estados.

2.6 La acción unilateral de los prestadores de servicios aeroportuarios al negarse a realizar las actividades para la cuales fueron certificados por las Autoridades Aeronáuticas de los Estados, compromete las obligaciones de éstos últimos (Estados) en garantizar la seguridad operacional, además que deja en manos de terceros particulares sus propias responsabilidades, relajando de manera arbitraria los compromisos adquiridos con la suscripción de los ASA y los MoU, además de poner en riesgo la seguridad operacional de los explotadores aéreos venezolanos, limitando los derechos aerocomerciales de un Estado contratante del Convenio de manera discriminatoria.

2.7 Por las razones de hecho y derecho explanadas en esta nota de estudio, el Estado venezolano considera pertinente que el Consejo analice la situación planeada y tome las acciones que correspondan de conformidad con las “Funciones Obligatorias del Consejo” establecidas los literales j), k) y n) del artículo 54 del Convenio y las “Funciones Facultativas del Consejo” contenidas en los literales c), d) y e) del artículo 55 *ejusdem*, requiriendo de manera muy respetuosa, que cualquier pronunciamiento sea de manera oportuna a fin de detener este tipo de práctica que afecta la libre competencia y el justo equilibrio en las relaciones aerocomerciales de los Estados miembros de la OACI.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 Finalmente, con base a las consideraciones expuestas en esta nota de estudio, la República Bolivariana de Venezuela invita al Consejo a analizar objetivamente el contenido de este documento y tome las decisiones pertinentes dirigidas a aclarar los siguientes aspectos, que se consideran de gran relevancia para el desarrollo seguro, ordenado y eficiente de la aviación civil internacional:

- a) ¿Quiénes son los responsables por el cumplimiento de las obligaciones asumidas por los Estados, con la suscripción de los acuerdos bilaterales y multilaterales en materia de aviación civil internacional, tales como Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ASA y MoU?
- b) ¿Cuál es la función de los prestadores de servicios especializados aeroportuarios, certificados por las Autoridades Aeronáuticas de los Estados, en la instrumentación del contenido del artículo 28 del Convenio de Chicago?
- c) ¿Puede un prestador de servicios especializados aeroportuarios, certificado por la autoridad aeronáutica de un Estado, negarse a ofrecer los servicios esenciales a un explotador aéreo de un Estado, cuando este se encuentra ejerciendo los derechos aerocomerciales aprobados por el país de destino final del vuelo, con base a las obligaciones derivadas de un acuerdo bilateral?
- d) Requerir del Consejo el pronunciamiento en relación a la vulneración de las obligaciones asumidas por los Estados, cuando estas son afectadas por parte de los particulares, en detrimento de la seguridad operacional.