



**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**PLENARIA**

**Cuestión 2: Declaraciones de las delegaciones de los Estados contratantes y de los observadores**

**DESARROLLO DE LA AERONÁUTICA CIVIL  
EN LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**

(Nota presentada por Venezuela)

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Venezuela ha sido Estado Contratante de la OACI desde la entrada en vigor del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de igual forma ha sido miembro del Consejo desde sus inicios en la década de los 50 retomando su participación en el mismo a partir del año de 1980 y de manera alternativa con la República de Colombia desde el año de 1992.

1.2 La República Bolivariana de Venezuela, como Estado Contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ha sido partícipe y actor principal del desarrollo acelerado de la aviación civil internacional, así como testigo de las grandes decisiones que en el seno de la organización se han acordado contribuyendo con sus aportes a garantizar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil a nivel internacional. Asimismo, ha trabajado arduamente para afrontar los cambios que se han producido en la aviación civil a nivel mundial a causa del surgimiento de diversos temas y acontecimientos de reciente data, que han creado un nuevo y desafiante escenario mundial para el transporte aéreo, las Autoridades Aeronáuticas, Operadores Aéreos, Operadores Aeroportuarios, Operadores de Servicios de Navegación Aérea y en general para todos los que forman parte del mundo de la aviación civil.

1.3 Conscientes de estos cambios, hemos obtenido logros de primerísima importancia en el emprendimiento de acciones tendentes a: elevar los estándares de seguridad operacional de la aviación civil a nivel nacional con la consecuente elaboración de la respuesta para los riesgos emergentes; combatir los actos de interferencia ilícita que afectan la seguridad de la aviación civil. Asimismo, se han desarrollado políticas dirigidas al apoyo de la planificación y aplicación de sistemas para las instalaciones y servicios de navegación aérea, aeropuertos, y líneas aéreas; y hemos emprendido acciones tendentes a mitigar el congestionamiento de los aeropuertos y del espacio aéreo; así como la elaboración de nuevas y modernas regulaciones para normar el desarrollo acelerado del transporte aéreo internacional. Todo esto apoyado con una importante inversión económica en la modernización del sistema aeronáutico nacional con apoyo de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI a través del Proyecto de Modernización de Aeropuertos y Gestión del Tránsito Aéreo (MAGTA), el cual nos ha llevado a ocupar un lugar destacado en el ámbito internacional como uno de los Estados que ha realizado mayor inversión en su Sistema de Aviación Civil.

---

<sup>1</sup> Versiones en español e inglés proporcionadas por Venezuela.

1.4 En concordancia con los objetivos estratégicos de la OACI para el quinquenio 2005-2010, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, INAC, ha venido adecuando su misión y visión al logro del desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil en Venezuela, principios estos claramente establecidos en los mencionados objetivos, en función de esta nueva visión la autoridad aeronáutica venezolana ha establecido como norte de sus acciones, mejorar la seguridad operacional de la aviación civil; mejorar la protección de la aviación contra actos de interferencia ilícita; minimizar los efectos perjudiciales de la aviación en el medio ambiente; mejorar la eficiencia y mantener la continuidad de las operaciones de la aviación, todo esto a través del reforzamiento y actualización continua del Ordenamiento Jurídico Aeronáutico Nacional.

## **2. INAC, LOGROS ALCANZADOS. VENEZUELA DE CARA AL FUTURO**

2.1 Atendiendo a los nuevos compromisos que implica el creciente desarrollo de la aviación civil a nivel mundial, el Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura de la República Bolivariana de Venezuela, a través del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil durante el pasado año 2006 y el presente año 2007, ha dirigido sus esfuerzos a la elevación y mantenimiento de altos estándares de la seguridad enmarcados dentro de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y en los preceptos establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para ello ha concretado iniciativas importantes destinadas al refuerzo de la infraestructura aeronáutica, la conformación de un capital humano altamente capacitado, la adecuación de sistemas de tecnología más avanzados que ofrezcan mayor seguridad, y como punto primordial la Humanización del Sistema Aeronáutico en Venezuela.

2.2 La República Bolivariana de Venezuela, a través del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) ha adecuado el ordenamiento jurídico a las nuevas exigencias y dinanismos que comporta el sector aeronáutico a nivel internacional, así como soportado el proceso de reestructuración organizacional que fue la base para la constitución del actual Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, reafirmando su personalidad jurídica a través de una autonomía financiera, técnica, y la calificación de ente de seguridad de Estado, con la entrada en vigencia de la nueva Ley de Aeronáutica Civil en febrero de 2006.

2.3 Como parte de una estrategia destinada a mejorar e integrar la infraestructura aeronáutica en el territorio nacional se está ejecutando el Proyecto de Modernización de Aeropuertos y Gestión del Tránsito Aéreo (MAGTA) con el apoyo de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI, que nos permitirá ofrecer un nivel de seguridad operacional sin precedentes y consolidar el legítimo y efectivo control del espacio aéreo venezolano.

2.4 Sobre este particular, el INAC conjuntamente con el Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAAIM) en el marco del Proyecto Maiquetía 2000, comenzó en el año 2006 la puesta en marcha de la construcción de un nuevo Centro de Gestión de Tránsito Aéreo y Oficina de Control de Aproximación, el cual inició sus actividades el 25 de junio de 2007, y con el que se garantiza la automatización de los sectores 1 y 2 de la FIR Maiquetía y el Control de Aproximación de Maiquetía, así como el tratamiento automático de los planes de vuelo de la torre. La automatización total del sistema de tránsito aéreo nacional será completada una vez que finalice la instalación e integración de los radares incluidos en el proyecto MAGTA. Luego de la constatación de todos aquellos aspectos necesarios para la puesta en marcha de este nuevo Centro de Control de Gestión del Tránsito Aéreo, se estima dejar en funcionamiento el antiguo centro de control de Maiquetía por un periodo aproximado de seis (6) meses con el fin de garantizar una respuesta expedita y oportuna como plan de contingencia, ante cualquier circunstancia que pueda afectar el funcionamiento correcto del nuevo centro de control.

2.5 Para atender la transición del suministro de los servicios de Tránsito Aéreo, el INAC tiene en ejecución un plan de acción dirigido armonizar las acciones para lograr una transición segura, que garantice la continuidad de la prestación de los servicios sin degradar la seguridad en las operaciones. Este plan de activación contempla entrenamiento de personal, actualización de la información de los videos mapas bajo el modelo WGS-84, verificación constante del sistema radar, adecuación del Software, obtención de material bibliográfico para el apoyo al entrenamiento, instalación de la señal remota de los radares de Margarita y Barquisimeto, a través del sistema SEDA, así como la integración del nuevo radar de Maracaibo, instalación de telefonía a través del sistema AERONET, instalación de nuevos radios para las comunicaciones aeroterrestres, inclusión de los planes de vuelo repetitivo, entre otros.

2.6 En el contexto nacional, es importante destacar que en el año 2006, se inició el proceso de certificación de los aeropuertos del país comenzando con el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, el cual se encuentra próximo a lograr la certificación, y a este respecto hemos celebrado dos seminarios regionales sobre certificación como parte de una campaña de concientización para asegurar el logro de este objetivo y promover la implementación de los estándares de seguridad operacional por parte de los aeropuertos que son actores vitales para el desarrollo seguro y ordenado del sector aeronáutico nacional. Asimismo, se ha adelantado satisfactoriamente el proceso de certificación de las líneas aéreas nacionales.

2.7 Con el objeto de profundizar en la formación de profesionales integrales en el área de la aviación civil, se elevó el Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil “Miguel Rodríguez”, (CIAC) de Venezuela, a nivel de Instituto Universitario Tecnológico de Aeronáutica Civil (IUTAC) lo cual contribuirá a garantizar la eficiencia, calidad y seguridad requerida en las operaciones aeronáuticas aeroportuarias, asimismo, este Instituto Tecnológico de Aeronáutica Civil está por concluir la última fase para la certificación TRAINAIR de la OACI, luego de la aceptación como miembro temporal de este programa OACI en el año 2006.

2.8 En cuanto a la actuación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil en materia aerocomercial durante los últimos dos años se ha desarrollado una estrategia cónsona con los lineamientos de la política exterior de la República Bolivariana de Venezuela, así como los intereses que como país debemos resguardar y asegurar en pro del desarrollo ordenado, seguro y eficiente del transporte aéreo bajo los principios de igualdad de oportunidades.

2.9 Alineados a esta estrategia, y con el interés de fomentar el acceso de las líneas aéreas nacionales al mercado internacional, el cual por mucho tiempo estuvo restringido por medidas unilaterales discriminatorias impuestas a nuestro país, el Gobierno nacional basado en el reconocimiento que la OACI había hecho a Venezuela ubicándonos por encima de la media mundial en cuanto al cumplimiento de las normas y métodos recomendados, inició una serie de acciones con el apoyo de la industria aeronáutica que dieron como resultado que hoy podamos contar con la designación de la Categoría 1 por parte de la FAA, aspecto que le ha abierto la posibilidad a nuestras líneas aéreas de incorporarse a un mercado más justo y equilibrado.

### **3. LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA COMO ACTOR AERONÁUTICO INTERNACIONAL**

3.1 Un aspecto que es valioso resaltar durante el año 2006 y en el primer semestre de 2007 es el recibimiento de varias visitas de oficiales de la OACI en las que se han evaluado positivamente los trabajos que hemos desarrollado para la mejora de áreas vinculadas a Aeropuertos, Sistemas de Información Aeronáutica, Seguridad de la Aviación, Gestión del Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento, Meteorología y el Centro de Instrucción de Aviación Civil. Todas estas enmarcadas en el programa de visitas a los Estados de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

3.2 Por otra parte, el INAC reforzando el interés de brindar mayor participación de los actores involucrados con la Aeronáutica Civil venezolana, recibió en este año 2007 la visita del comité técnico de la Asociación Internacional de Transportistas Aéreos (IATA), con el objeto de conocer el estatus de las acciones acometidas por el INAC en las áreas de seguridad aeronáutica, servicios de navegación aérea e infraestructura aeroportuaria de acuerdo a las observaciones realizadas en anteriores visitas a nuestro país, expresando su satisfacción por los avances que evidencian el proceso de modernización que está viviendo Venezuela en materia aeronáutica para garantizar mayores niveles de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

3.3 Asimismo, Venezuela el pasado mes de mayo de 2007, recibió la visita del Presidente del Consejo de la OACI, Ing. Roberto Kobeh González, quien manifestó su conformidad con los logros obtenidos por nuestro país en el desarrollo de la aeronáutica civil y particularmente el posicionamiento que hemos alcanzado gracias a la ejecución del proyecto MAGTA ubicándonos como una de las naciones con mayor capacidad tecnológica que nos permite enfrentar adecuadamente el crecimiento del tráfico aéreo.

3.4 En función a este reconocimiento y entendiendo que de la OACI emanan las líneas de acción que rigen la aeronáutica mundial, el Instituto ha hecho el esfuerzo de mantener una presencia permanente en las actividades convocadas por esta organización, participando activamente en las reuniones técnicas enmarcadas en el Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS) así como, seminarios, talleres y foros convocados para los países de la Región CAR/SAM, con el fin de ir adaptando continuamente las exigencias técnicas internacionales al sistema aeronáutico nacional.

3.5 Asimismo, con el objeto de apoyar el trabajo de la OACI y la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, a la cual está acreditada nuestro país, hemos sido sede y anfitrión de importantes eventos para la región tales como la realización en el mes de junio de 2007 de la Décima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/10) en la cual se dieron cita las más altas autoridades aeronáuticas para discutir temas vinculados a las áreas de seguridad operacional, navegación aérea, aeropuertos, entre otros. En el marco del GREPECAS se realizó en la ciudad de Caracas, la Décima Reunión del Sub-Grupo AIS/MAP, congregándose en este foro técnico representantes en el área con el objeto de avanzar hacia la nueva gestión de la información aeronáutica AIM. Asimismo, se realizó el Taller sobre programa de calidad para la Seguridad de la aviación, AVSEC, para Colombia, Panamá y Venezuela, el cual arrojó como resultado el diseño de un Programa Nacional de Control de Calidad para la Seguridad de la Aviación, así como el suministro de herramientas para su ejecución de acuerdo a las necesidades internas de cada país, requerimiento éste de la OACI, en el marco del Programa Universal de Auditorías USAP; y con la finalidad de contribuir al cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la OACI incluidos en el Anexo 14 "Aeródromos" se realizó a principios del presente mes de septiembre el Curso Regional de Implantación de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de la OACI.

3.6 En este mismo orden de ideas, en el próximo mes de octubre de 2007, se celebrará bajo la organización del INAC y promovido por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), con el apoyo de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo, (ALTA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos de Latinoamérica y el Caribe (ACI-LAC), en la isla de Margarita el Tercer Coloquio Regional de Transporte Aéreo, en el cual se darán cita representantes del sector aeronáutico nacional e internacional, con el objeto de continuar impulsando el proceso de integración en la Región Latinoamericana.

3.7 Adicionalmente, en procura de alcanzar una mayor ampliación de nuestra participación en el mercado internacional, el Instituto ha llevado a cabo una serie de negociaciones bilaterales

destinadas a fortalecer mercados ya existentes y a la apertura de relaciones aerocomerciales con países que desde el punto de vista comercial y político son estratégicos para nuestro país.

3.8 En ese orden, se está en proceso de renegociación con Panamá, Canadá, Paraguay, Perú, Bolivia, Argentina, Jamaica, España, Italia y Ecuador. Asimismo, estamos en proceso de apertura de relaciones aerocomerciales con Indonesia, Emiratos Árabes y China y ya se han suscrito Acuerdos bilaterales con Irán, Qatar, Siria, Argelia, Rusia, Portugal, Uruguay, Brasil, Cuba y Nicaragua.

3.9 En la esfera de la cooperación regional es importante destacar que el INAC, con base en la necesidad de consolidar los vínculos entre países hermanos, en el marco de la Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA) suscribió un Convenio de Cooperación con Cuba, y en los últimos dos años, se han ejecutado satisfactoriamente programas de asesorías, asistencia técnica y de colaboración en las áreas técnicas relacionadas a la Seguridad de la Aviación, los Servicios a la Navegación Aérea, Registro Aeronáutico, Sistemas de Información, así como la capacitación profesional, lo cual representa una ampliación de las relaciones bilaterales fomentando los lazos de cooperación que contribuirán de forma efectiva a alcanzar un mayor nivel de integración regional e internacional. Estas iniciativas se están ampliando con Bolivia y Nicaragua, países que recientemente se han incorporado a este mecanismo de integración regional.

3.10 En el ámbito de los organismos internacionales, Venezuela como miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, (CLAC), impulsó el fortalecimiento de su presencia en el esquema de integración, a través de iniciativas dirigidas a la armonización de procedimientos técnicos vinculados al sector del Transporte Aéreo, y en consonancia con esta actuación se ha reforzado su presencia en el marco de los trabajos que en esta área se desarrollan en la Asociación de Estados del Caribe, (AEC).

3.11 Lo anteriormente expuesto es sólo una parte del trabajo que durante el año 2006 y lo que ha transcurrido en el 2007 se ha venido desarrollando en pro de la modernización del sistema aeronáutico nacional y la necesidad de garantizar la seguridad en nuestro espacio aéreo. Todavía tenemos muchas metas y proyectos por materializar, y lo que ya hoy son hechos mañana formarán parte de una gran realidad, porque el compromiso seguirá siendo el desarrollo del sector aeronáutico nacional.

#### **4. LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA EN EL CONSEJO DE LA OACI**

4.1 La República Bolivariana de Venezuela está presentando formalmente su candidatura al Grupo II del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre este particular consideramos que la presencia de Venezuela en el Consejo apoyará a que las decisiones tomadas en el seno de este organismo se caractericen por la ecuanimidad, la armonía y la cooperación mutua entre todos los 189 Estados Contratantes que hoy conforman la OACI, garantizando con sus aportes el cumplimiento de los altos propósitos enunciados en el preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en un ambiente signado por la diversidad de culturas, percepciones políticas y situaciones económicas.