

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política****TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES Y SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS
POR VÍA AÉREA**

[Nota presentada por Nicaragua en representación de los 22 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)]

RESUMEN

La presente nota de estudio, retoma la situación que continua presentándose con la transportación ilícita de estupefacientes y sustancias psicotrópicas empleando la vía aérea. En el nuevo escenario las drogas se convierten de hecho en una nueva amenaza a la Seguridad de la Aviación Civil, con el surgimiento de otros delitos conexos que han desencadenado el crimen transnacional organizado, el tráfico de armas, el incremento de la delincuencia y lo más mortal para la humanidad, el terrorismo en todas las formas y manifestaciones. La experiencia acumulada en Latinoamérica y el Caribe con los hechos ocurridos, como son: violación del espacio aéreo, robo y secuestro de aeronaves, suplantación de matrículas, lavado de dinero, tráfico ilegal de personas, etc. demuestran claramente que la aviación civil continua estando amenazada fuertemente por este flagelo internacional.

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

- tomar nota del contenido de la presente Nota de Estudio;
- considerar la actualización correspondiente a la documentación propuesta; y
- aprobar una Resolución que contemple los aspectos descritos en la presente Nota.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico 2 – <i>Seguridad de la Aviación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades referidas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos del Presupuesto del Programa para 2014–2016 y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Declaración de la Conferencia Internacional de las Naciones Unidas sobre el Abuso y el Tráfico Ilícito de Drogas</i> (Viena, 1987), <i>Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas</i> (Viena, 1988), <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Chicago, 1944), Resoluciones de la Asamblea de la OACI (A26-12; A27-12 y A29-16) e Informes del Consejo sobre la aplicación de estas Resoluciones, Recomendaciones de las Asambleas de la CLAC (A8-1; A8-2; A10-2; A10-3; A10-4; A11-4 y A16-6), Anexo 9 – <i>Facilitación</i> y Anexo 17 – <i>Seguridad de la Aviación Civil</i> , Notas de Estudio e Informe Final en DGAC/CAP/97 (Managua, 2013), C/CAR/DCA/13 (La Habana, 2013 y AVSEC/FAL/RG/3 (Lima, 2013)

¹ La versión en español fue proporcionada por la CLAC.

1. ANTECEDENTES

1.1 La OACI, las Organizaciones Regional de Aviación Civil y los Estados a partir, fundamentalmente, de la exhortación de las Naciones Unidas a los organismos especializados a participar activamente en el cumplimiento de las Resoluciones 39/143, 40/121 y 41/127 de la Asamblea General, “Campana Internacional contra el Tráfico de Drogas” y la Declaración de la Conferencia Internacional de las Naciones Unidas sobre el Abuso y el Tráfico Ilícito de Drogas (26 de junio de 1987, Viena), intensificaron más enérgicamente las medidas internacionales y nacionales contra el uso indebido y el tráfico ilícito de drogas.

1.2 No cabe dudas, que todas las Organizaciones Internacionales y los Estados, respaldaron de una forma u otra el llamado de la ONU a realizar una cruzada contra este grave problema, con la adopción de programas y planes de alcance nacional, regional e internacional.

1.3 En el caso de la OACI, este asunto se ha tratado en varias Asambleas, aprobándose Resoluciones, como fueron la A26-12, A27-12 y A29-16, también se ha visto en la Décimo Reunión Departamental de Facilitación, de todo ello ha tenido conocimiento y tareas específicas el Consejo y la estructura de la OACI.

1.4 También la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en varias de sus Asambleas se ha tratado este asunto, aprobándose varias recomendaciones de forma unánime.

1.5 Se debe resaltar además que en muchos de sus discursos el Dr. Assad Kotaite, Presidente por muchos años del Consejo de la OACI, tocó el tráfico ilícito de estupefacientes, como uno de los temas medulares a tener en cuenta para controlar y erradicar.

2. INTRODUCCIÓN

2.1 Los Estados de la región Latinoamericana y Caribeña han estado promoviendo e impulsando iniciativas tanto a nivel subregional, regional y mundial en los diferentes foros para la suscripción de acuerdos de cooperación para la erradicación del tráfico ilícito de drogas; lo que siempre ha tenido una buena acogida y aceptación por todas las delegaciones presentes.

2.2 Durante la IX Cumbre de Jefes de Estado y Gobierno de los Países No Alineados (Septiembre 1989), la delegación de Nicaragua como nación de nuestra región presentó la iniciativa de la aprobación de una Resolución instando a que se apruebe y ratifique la Convención de Viena contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas (Diciembre 1988).

2.3 También muchos de los demás Estados de la región han promovido en cada oportunidad que la Convención de Viena se pusiera en vigor, para así implementar las reformas legales pertinentes que permitirían los ordenamientos jurídicos nacionales.

2.4 Los gobiernos de la región, partes todos de la Convención de Viena, han incorporado como una de sus políticas, la lucha contra el narcotráfico que sirve como barrera a esta actividad delictiva, que es la expresión del compromiso internacional contraído.

2.5 Se han unido voluntades de reforzar la acción y la cooperación en los planos nacional, regional e internacional, para alcanzar la meta de una sociedad libre del uso ilegal de drogas.

3. DESARROLLO

3.1 Los espacios aéreos de muchos de nuestros Estados son utilizados como rutas de tránsito para la transportación ilícita de drogas por vía aérea, utilizando aeronaves y tripulaciones vinculadas a actividades delictivas, presentándose robos de aeronaves, suplantación de matrículas, operación en pistas clandestinas, infringiendo los controles de registro y de seguridad, poniendo en peligro la navegación aérea. Muchas de estas operaciones clandestinas, se escudan bajo el paraguas de las bondades que tiene la aviación general, quebrantando las disposiciones y procedimientos establecidos por las administraciones de aviación civil, transgrediendo la soberanía de los Estados.

3.2 La Convención de Viena constituyó la unificación para la cooperación internacional en el combate abierto de todos los países, ante la magnitud y amenaza que representa para la humanidad el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

3.3 Los 182 Estados partes de la Convención de Viena, han puesto en vigor un número considerable de leyes, normas jurídicas, procedimientos, etc. para combatir en todas sus manifestaciones y estadios el tráfico ilícito de drogas.

3.4 En cumplimiento del artículo 10 de la Convención de Viena, la mayoría de los Estados han concretado acuerdos y arreglos bilaterales y/o multilaterales para aumentar la eficacia de la cooperación internacional.

3.5 Siendo la Convención de Viena, un Tratado integrador de un deber común derivado del clamor de los Estados en las Asambleas y otras foros de Naciones Unidas; la aviación civil a pesar de enviar su representante, se ve pobremente reflejada en la misma, apareciendo de forma genérica en el artículo 15 – “Transportistas Comerciales”, sin embargo, si aparece específicamente el “Tráfico Ilícito por Mar” en el artículo 17.

3.6 La OACI al llamado de la ONU, sobre el uso indebido y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas le prestó la atención que merecía el tema, tratándolo en varias Asambleas, donde se aprobaron las Resoluciones correspondientes para que el Consejo a través del Comité de Transporte Aéreo, la Comisión de Aeronavegación, la Décima Reunión Departamental de Facilitación y la Secretaría, dieran cumplimiento a lo dispuesto por las Asambleas. Si bien es cierto que todo este proceso, transcurrió durante todos estos años armónica y consensuadamente, es justo señalar que al final, con el cierre de la 31 Asamblea quedaron pendientes acuerdos convenidos, como fueron; las adecuaciones de normas, preparación de textos de orientación, manuales de prevención, simposios, seminarios, etc. Las Resoluciones A27-12 y A29-16, continúan estando vigentes y estamos llamados a darles cabal cumplimiento.

4. CONCLUSIONES

4.1 Todos los Estados de la región Latinoamericana y Caribeña al igual que todos los Estados contratantes de la OACI aquí presentes, reconocen que la aviación civil sigue estando amenazada, porque a pesar de todo lo realizado continua la tendencia ascendente del consumo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, lo que estimula el tráfico ilícito utilizando, además de otros medios, la aviación civil en todas sus variantes.

4.2 El tráfico ilícito de drogas aporta enormes dividendos financieros que las organizaciones y mafias transnacionales acumulan tal cantidad de dinero que se convierten en grandes fortunas, permitiéndoles penetrar, contaminar y comprar cualquiera de las estructuras de las administraciones públicas y cualquiera de otras actividades lícitas, llegando a la sociedad, incluso a todos sus niveles. Es tal

el poderío que concentran, que aparte del tráfico ilícito de drogas, realizan otras actividades conexas delictivas; como es el tráfico y venta de armas, destinado al crimen organizado y al terrorismo. Ningún país escapa al peligro que se tiende hoy sobre ellos, sin importar su ubicación geográfica o el sistema socio-político que se tenga.

4.3 Debemos reconocer que en la era actual, este es un mal internacional que socaba la seguridad, la estabilidad, la salud y el bienestar de las personas, enajenándolas como seres inservibles y además socaban las bases económicas, culturales y políticas de la sociedad, convirtiéndose de hecho en un grave problema de seguridad nacional.

4.4 La OACI desde su fundación, ha sido una organización de enorme utilidad para el desarrollo de la sociedad, gozando del reconocimiento y prestigio ganado internacionalmente. Su liderazgo en la aviación civil no tiene discusión, porque sin su existencia no imaginamos como funcionaríamos para lograr tan solo lo que dice el Preámbulo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944).

4.5 Lo realizado hasta ahora para combatir este flagelo es palpable, pero no ha sido lo suficientemente efectivo para privar a las organizaciones delictivas que sigan utilizando la aviación civil para sus propósitos ilegales y criminales. Hay un viejo proverbio que dice “rectificar es de sabios”, puesto que hacerlo corresponde a decir que hoy sabemos más que lo sabíamos ayer.

5. SE INVITA A LA ASAMBLEA:

5.1 Considerar la información contenida en esta nota,

5.2 Encargar a la OACI que considerando lo planteado en esta Nota de Estudio se analice todo lo que se puede hacer para la inclusión de normas y recomendaciones a los Anexos, textos de orientación, manuales, etc., que contengan toda la información requerida para la correcta interpretación por los Estados. Además que se editen y distribuyan en los idiomas oficiales de la OACI,

5.3 Elaborar, según lo establecido, un documento jurídico vinculante que logre fortalecer la cooperación internacional, que entre otros aspectos recoja; la coordinación e intercambio de información sobre aeronaves y personas vinculados a actos que atenten contra la aviación civil,

5.4 Establecer normas que regulen con mayor efectividad y permitan el seguimiento de la aviación general en todos los aspectos,

5.5 Que se planifiquen los fondos necesarios, según disponga la Asamblea, teniendo en cuenta la prioridad estratégica de la tarea,

5.6 Solicita a la Asamblea que apruebe por consenso la elaboración de una Resolución conteniendo lo tratado en esta Nota de Estudio para ser presentada para su aprobación en esta Asamblea.