



DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea

3.3: Octava edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

REVISIÓN NÚM. 1

EFFECTOS DE LAS DECISIONES GEOPOLÍTICAS EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y EL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP)

[Nota presentada por Irán (República Islámica del)]

RESUMEN

En esta nota se presentan los efectos que tienen las decisiones geopolíticas en las operaciones de aviación civil y en la planificación de la navegación aérea a nivel mundial. El texto y el espíritu del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) apoyan el desarrollo de la aviación civil, que contribuye a construir la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo; según el Convenio, cualquier abuso en este sentido supondrá una amenaza para la seguridad internacional. Además, no cabe duda de que sin una cooperación internacional adecuada no sería posible implementar un Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP). Los problemas geopolíticos actuales han contribuido a la imposición de sanciones unilaterales que, a su vez, impiden a las naciones y a las poblaciones civiles acceder a las instalaciones y servicios internacionales. La situación afecta, en última instancia, al desarrollo de las naciones y dificulta la implementación de planes mundiales en algunas zonas del mundo. Esta situación ha impuesto una carga innecesaria y ajena a la aviación civil internacional y a la población civil, que parece ser ilegítima y contraria al alma del Convenio.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar los efectos de las sanciones unilaterales en la población civil y la aviación civil internacional, además de las consecuencias conexas en la planificación mundial y regional actual y futura;
- b) considerar la adopción de medidas para encontrar una solución internacional con el objetivo de que la población civil y las actividades que son meramente de aviación civil internacional, como los planes mundiales de la OACI relacionados, no se vean afectados por sanciones unilaterales o internacionales; y
- c) considerar la posibilidad de organizar un grupo de trabajo para estudiar y recomendar soluciones a este problema.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil internacional se estableció para construir un marco donde se armonicen las normas y los reglamentos en todo el mundo. Los Estados deberían esforzarse por cumplir las normas y métodos recomendados internacionales. La implementación armonizada de las normas y de las operaciones de aviación civil internacional en general no es posible sin cooperación, que a su vez puede crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos. Además, cuando la aviación civil internacional no se ve afectada por cuestiones políticas innecesarias, automáticamente se puede crear un entendimiento entre las naciones y los pueblos ya que se genera una convergencia entre las naciones; por otro lado, las sanciones bloquean la cooperación en el ámbito de la aviación civil y que la población civil afectada reciba los servicios necesarios adecuados, lo que dificulta los planes internacionales.

2. ANÁLISIS

2.1 En algunos casos, las acciones políticas impiden que la población civil y el sector de la aviación civil internacional reciban, de los mecanismos internacionales, servicios esenciales para el desarrollo con el fin de mantener la seguridad de las operaciones regionales e internacionales. También dificultan las operaciones internacionales en condiciones de seguridad y/o los planes mundiales, como el Plan Mundial de Navegación Aérea y los planes regionales de navegación aérea. En el informe de final con las conclusiones del MIDANPIRG21/RASG11, puntos 5.3.38, 5.3.39, 5.3.40, se menciona un ejemplo en relación con la monitorización de la altura de los aviones matriculados en el Irán, que durante mucho tiempo no han podido obtener la licencia de la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC), lo que ha causado preocupación entre los Estados de la Región Oriente Medio (MID) de la OACI.

2.2 Asimismo, el acceso a los planes de creación de capacidad de la OACI está bloqueado debido a sanciones unilaterales que impiden las transferencias financieras.

2.3 En el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional se estipula que:

“Considerando que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general.”

Si bien no se puede hacer caso omiso del papel que juega la aviación civil internacional en la amistad y el entendimiento entre las naciones, los problemas geopolíticos de algunas partes del mundo han tenido una fuerte repercusión negativa en la planificación de la aviación civil internacional debido a sanciones unilaterales abusivas por parte de los Estados que administran y poseen empresas de la industria de la aviación, que han supuesto un bloqueo de la tecnología y las actividades empresariales, sin considerar las repercusiones de dichas sanciones en la población civil y la aviación civil internacional. Tales acciones han socavado la amistad y el entendimiento entre las naciones, lo que, a su vez, provoca la degradación de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación internacional.

2.4 Además, en el artículo 4 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional se menciona lo siguiente:

“Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.”

En la actualidad, las decisiones políticas de imponer sanciones a otros Estados, adoptadas por Estados que administran las entidades que prestan servicios y tecnologías conexas a la industria de la aviación, o que tienen influencia en esas entidades, han contribuido a crear problemas al sector de la aviación. Tales sanciones estatales han empujado a las industrias de la aviación civil a actuar contra el texto y el espíritu del "Convenio sobre Aviación Civil Internacional". En efecto, esas acciones podrían considerarse contrarias al espíritu y el texto del Convenio de Chicago.

2.5 El artículo 44 del Convenio de Chicago dispone, entre otras cosas, lo siguiente:

“Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico; y
- c) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.”

Dado que el artículo 44 del Convenio de Chicago menciona claramente los objetivos de la OACI de fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo la OACI y sus Estados miembros deberían examinar cualquier medida contraria a ese desenvolvimiento ordenado y actuar en consecuencia. El desarrollo ordenado de la aviación civil internacional de las naciones no es posible cuando las sanciones lo impiden. Está claro que ningún plan global puede garantizar un desarrollo ordenado bajo tales sanciones.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la OACI y a los Estados miembros a considerar que los servicios y respaldos que constituyen actividades meramente civiles deberían quedar legítimamente excluidos de las sanciones. Esta cooperación de las entidades concernidas puede ayudar a construir la amistad y el entendimiento entre las naciones.

3.2 En cuanto al GANP, tales restricciones deberían tenerse en cuenta para las revisiones anteriores y posteriores.

3.3 Se debe concebir y aplicar una solución internacional para el problema mencionado. Un grupo de trabajo sobre convergencia puede ser un punto de partida para estudiar y recomendar métodos encaminados a resolver el problema.