Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/130
24/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

SOBRE LA DISCRIMINACIÓN DE DOBLE RASERO CONTRA LOS ESTADOS MIEMBROS QUE OBSTACULIZA LA CONECTIVIDAD MUNDIAL, EL DESARROLLO ECONÓMICO Y LA RESILIENCIA

(Nota presentada por la República Popular Democrática de Corea)

RESUMEN

En esta nota se analiza la discriminación de doble rasero a la que se somete a los Estados miembros, que obstaculiza la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia del transporte aéreo, y se describen las siguientes acciones.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:
a) tomar nota del contenido especificado en esta nota;
b) reflejar en su declaración que claramente existe discriminación en el ámbito de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) contra Estados miembros, que obstaculiza la conectividad mundial del transporte aéreo, y que tales actos discriminatorios tienen un efecto negativo en la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia; y
c) presentar a la Asamblea y al Consejo de la OACI medidas prácticas para poner fin a la discriminación que impide el sano desarrollo de la aviación civil.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.*
Repercusiones financieras:	Ninguna.
Referencias:	Ninguna.

1. ANTECEDENTES

1.1 Esta conferencia ha postulado como tema el “Transporte aéreo: impulsar la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia en un mundo dinámico”. En la actualidad, sin embargo, existe discriminación de doble rasero contra Estados miembros cual obstaculiza el logro de los objetivos de ese tema en el ámbito de la aviación civil internacional.

1.2 Algunos Estados miembros, incluidos los Estados Unidos, discriminan a otros Estados miembros, en violación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), a fin de concretar sus objetivos políticos y abusando de sus ventajas técnicas en materia de aviación civil. Algunos Estados miembros enfrentan discriminación de doble rasero en los servicios técnicos que se les prestan y en las actividades de cooperación en las que participan, como la aplicación de normas internacionales, la compra de aeronaves y repuestos, y el uso de servicios internacionales de navegación aérea (Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas [SITA], Servicio Seguro de Información de Datos de Aviación [SADIS], Collins Aerospace, etc.)

1.3 La decisión de evitar actividades técnicas en la República Popular Democrática de Corea (RPDC) (véase C-DEC 223/4) es un ejemplo clásico de la discriminación de doble rasero que obstaculiza la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia del transporte aéreo. Este es el error más grave que se ha cometido en los 80 años de existencia de la Organización de Aviación Civil Internacional en detrimento de sus Estados miembros.

2. ANÁLISIS

2.1 La conferencia ha establecido como tema principal el impulso de la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia en la aviación civil a fin de lograr los objetivos fundamentales del Convenio de Chicago.

2.2 El artículo 44 del Convenio de Chicago dispone que, para lograr el desenvolvimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo y para satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico, es necesario evitar la discriminación entre Estados contratantes.

2.3 La discriminación de doble rasero contra Estados miembros perpetrada por algunos Estados miembros, como los Estados Unidos, tiene un efecto negativo en la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia del transporte aéreo, especialmente en la seguridad de la aviación.

2.4 Como consecuencia de decisiones contradictorias e ilegales adoptadas por el Consejo de la OACI, la aplicación internacional del Programa de Desarrollo Cooperativo de la Seguridad Operacional y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad – Asia septentrional (COSCAP-NA), del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) y de la Red Privada Virtual Aeronáutica Común (CRV) ha sido objeto de limitaciones, y en 2024 la Organización se vio forzada a cancelar el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) previsto para sus Estados miembros.

2.5 Durante los últimos diez años, tras la celebración de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI, la RPDC reconstruyó el aeropuerto internacional de Pyongyang y el aeropuerto internacional de Wonsan–Kalma de conformidad con las normas internacionales, y actualmente avanza con la construcción de aeropuertos civiles, como el aeropuerto de Samjiyon y el aeropuerto de Uiju, siguiendo una planificación y de conformidad con las normas internacionales.

2.6 La RPDC ha desarrollado y puesto en funcionamiento la capacidad de supervisión del sistema de vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) para la navegación en la región de información de vuelo Pyongyang, ha adoptado la reglamentación de búsqueda y salvamento por vía aérea, a lo que se suma la creación y funcionamiento del Comité Coordinador No Permanente de Búsqueda y Salvamento por Vía Aérea, ha desarrollado y puesto en uso maletines de vuelo electrónicos, pantallas de cristal líquido (LCD) y comunicaciones por enlace de datos controlador(a)-piloto/a (CPDLC) tales como AIRCOM, y ha dado importantes pasos para mejorar la seguridad operacional de los vuelos mediante iniciativas dirigidas a distribuir información meteorológica relativa a las operaciones (OPMET), incluida la información sobre fenómenos meteorológicos en ruta y otros fenómenos atmosféricos que puedan afectar la seguridad de las operaciones de las aeronaves (SIGMET) con un modelo de intercambio de información meteorológica (IWXXMD) y, más recientemente, un sistema de tratamiento de mensajes automatizado (AMHS).

2.7 Todas estas iniciativas ponen claramente de manifiesto que la RPDC está cumpliendo sus obligaciones como miembro de la OACI, gracias a los logros de su propio equipo técnico.

— FIN —