

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN ECONÓMICA****Cuestión 43: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica****REPERCUSIÓN DE LAS MEDIDAS COERCITIVAS UNILATERALES
EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL DEL SUDÁN**

(Nota presentada por el Sudán)

RESUMEN

En esta nota se informa a la comunidad de la aviación civil internacional sobre determinadas repercusiones de las medidas económicas impuestas unilateralmente por los Estados Unidos de América al Sudán desde 1997. Se invita por este medio a la comunidad de la aviación civil internacional, representada por la Asamblea de la OACI, a tomar decisiones y actuar para evitar este tipo de medidas unilaterales, que afectan directamente a la política de la OACI de “no dejar a ningún país atrás” en el camino del desarrollo y el progreso de la aviación civil internacional.

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

- tomar nota de lo referido en la presente sobre la repercusión de las medidas unilaterales en la aviación civil del Sudán, en particular el desarrollo del sector de aviación civil del país;
- considerar la conveniencia de actualizar la Resolución A38-14 (*Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*) para que los Estados se abstengan de tomar medidas que puedan afectar a los derechos de otros Estados contratantes o limitar su capacidad de desarrollar en forma sostenible su sector de transporte aéreo; y
- encargar al Consejo que examine todos los aspectos relativos a este asunto e informe sus conclusiones y recomendaciones al 40º período de sesiones de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico D – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300, Convenio de Chicago de 1944)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i> <i>Resolución A38-14, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> <i>Informe del Relator Especial sobre las repercusiones negativas de las medidas coercitivas unilaterales en el disfrute de los derechos humanos, presentado ante la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de agosto de 2015</i> <i>Resolución A/RES/41/128 de la Asamblea General de las Naciones Unidas con la Declaración sobre el derecho al desarrollo, adoptada el 4 de diciembre de 1986</i>

¹ La versión en árabe fue proporcionada por Sudán.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Sudán sufre los efectos de un bloqueo económico asfixiante que afecta a la situación económica, social y financiera del país y obstaculiza los esfuerzos para lograr un desarrollo sostenible en general y del sector del transporte aéreo en particular. En 1997, el Poder Ejecutivo de Estados Unidos de América dictó el Decreto 13067, imponiendo el bloqueo de todos los activos del Sudán en los Estados Unidos y un bloqueo económico “integral” de todas las operaciones comerciales, incluido el intercambio de mercancías y productos primarios, y la exportación de productos de origen estadounidense, incluida la tecnología de la información, a persona alguna (física o moral) en el Sudán o que sea nacional del Sudán. En 2006, se prorrogó y amplió el alcance de estas medidas mediante el Decreto 13400. En el mismo año, la entonces provincia de Sudán del Sur se vio exceptuada de la aplicación de las medidas citadas en virtud del Decreto 13412.

2. CONSIDERACIONES DE ORDEN JURÍDICO

2.1 Según la Resolución 27/21 del Consejo de Derechos Humanos, las medidas coercitivas unilaterales incluyen, entre otras, las medidas económicas y políticas que un Estado o grupo de Estados impone sobre otro para subordinar el ejercicio de sus derechos soberanos con la intención de forzar un cambio específico en su política. Jurídicamente, toda medida que no es adoptada por el Consejo de Seguridad con arreglo al artículo 41 de la Carta de las Naciones Unidas debe considerarse una medida unilateral.

2.2 Sin dejar de reconocer que las medidas integrales de parte de los Estados Unidos tienen como objetivo la totalidad del sistema económico y financiero del país, es preciso enfatizar que las mismas son contrarias a la Declaración sobre el derecho al desarrollo de 1986, y en particular su Artículo 3, que estipula que “los Estados tienen el deber de cooperar mutuamente para lograr el desarrollo y eliminar los obstáculos al desarrollo.” También contravienen el Preámbulo de la Carta de las Naciones Unidas, que llama a observar los derechos fundamentales de los Estados y las personas y la administración de justicia respetando los derechos y obligaciones que surgen de las convenciones y las normas del derecho internacional, y su Artículo 55 c).

2.3 Estas medidas constituyen una violación clara y flagrante de los principios fundamentales del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En tanto partes al Convenio, el Sudán y los Estados Unidos tienen el deber de respetar los derechos de los demás Estados contratantes, incluido el derecho al desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil en el futuro y las mismas oportunidades para todos los Estados contratantes de participar efectivamente en el sistema de transporte aéreo internacional y explotar servicios de transporte aéreo internacional de manera segura y económica.

2.4 Asimismo, las medidas son por naturaleza discriminatorias contra al Sudán y violatorias de los párrafos a), c), d), f), g), h) e i) del Artículo 44 del Convenio. Las medidas claramente infringen el derecho inherente del Sudán en su condición de Estado contratante dentro del sistema de aviación civil internacional, derecho que la OACI debe proteger. Tampoco guardan coherencia con la política de la OACI de trabajar en pos de la sostenibilidad del transporte aéreo internacional para todos los Estados contratantes, como se declara en el preámbulo del Convenio de Chicago.

3. REPERCUSIÓN DE LAS MEDIDAS EN LA SOSTENIBILIDAD DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

3.1 Es bien conocido que para alcanzar un nivel aceptable de seguridad operacional en la aviación es preciso cumplir íntegramente diversos elementos que la comunidad de la aviación civil internacional considera necesarios y críticos. En general, las medidas coercitivas tienen un efecto grave y evidente en la efectiva aplicación de los elementos críticos de seguridad operacional, tanto directa como

indirectamente, como se refleja en las conclusiones de las auditorías que la OACI realizó entre 2000 y 2012.

3.2 Es claro que el bloqueo ha afectado a la capacidad del Estado de obtener equipo de navegación y la correspondiente tecnología de la información. El Estado debe procurar medios alternativos que pueden no ser idóneos para sostener su plan estratégico de refuerzo y perfeccionamiento de la seguridad operacional de la aviación. Asimismo, el Sudán no ha podido obtener equipo avanzado de navegación y seguridad de la aviación ni equipo de búsqueda y salvamento, puesto que prácticamente todos los sistemas disponibles contienen un componente o pieza estadounidense en su proceso de fabricación. El bloqueo también ha afectado a elementos habilitantes de la seguridad operacional: acceso a la asistencia técnica, intercambio de información de seguridad operacional, recursos humanos calificados y especialización técnica. El Estado ha visto así reducida su capacidad de cumplir los objetivos de su estrategia de mejora continua con arreglo al Plan global para la seguridad operacional de la aviación.

3.3 El bloqueo ha repercutido en el estado y antigüedad promedio de las aeronaves que vuelan en el Sudán. Si bien la matrícula sudanesa contiene aeronaves muy variadas, el hecho de que sólo se exploten unos pocos tipos de esas aeronaves ha significado perder la oportunidad de reducir costos y sacar provecho de otras ventajas económicas. La antigüedad promedio de las aeronaves supera los 20 años, y esto repercute en los costos de seguro, la disponibilidad de tripulaciones y técnicos de mantenimiento, dificultando el mantenimiento adecuado. La mayoría de las aeronaves comerciales sudanesas (ocho aparatos) han quedado ya fuera de servicio por la dificultad para obtener piezas de repuesto.

3.4 En su dimensión ambiental, el bloqueo ha contribuido directamente al aumento de emisiones y de ruido en razón de los tipos y antigüedad de las aeronaves que vuelan en el espacio aéreo sudanés, que consumen más combustible y en consecuencia afectan al oxígeno del aire y aumentan los niveles de ruido durante el despegue y el aterrizaje. Esta situación ha repercutido a su vez en la calidad del aire local en los alrededores de los aeródromos y contribuido a la liberación de gases de efecto invernadero. El bloqueo ha socavado también la capacidad del Estado de importar equipo para controlar y reducir los niveles de ruido.

4. REPERCUSIÓN EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO

4.1 El sobrecosto de la explotación de aeronaves nacionales provocado directa o indirectamente por el bloqueo se estima en 2,0 millones USD por año. Como resultado, las empresas de aviación civil han perdido competitividad por las dificultades para acceder a aeronaves modernas y piezas de repuesto a precio razonable y el aumento de sus costos de explotación. La participación de las líneas aéreas nacionales en el mercado de aviación sudanés se desplomó al 2%, después de haber llegado al 90% en los años previos al bloqueo. Como consecuencia, los transportistas extranjeros dominan el sector, inclinando la balanza de pagos del Sudán en favor de sus países de origen. Lo mismo ha sucedido con el equipo y los servicios de navegación aérea, lo que afecta a los derechos que se cobran para recuperar los costos. De los datos disponibles surge con claridad que el tráfico que transita el espacio aéreo está disminuyendo como consecuencia de esta situación.

4.2 Las líneas aéreas nacionales del Sudán sufren muchas complicaciones con los sistemas computarizados de reservas y la emisión de billetes. También tienen problemas por el aumento de los costos de formación de tripulaciones, técnicos de mantenimiento y personal técnico, además de las dificultades para girar dinero a fin de liquidar obligaciones en el extranjero y pagar primas de seguro. El bloqueo ha sido además el motivo principal por el que se retiraron del mercado sudanés algunas de las

principales líneas aéreas, que se debatían con el problema de utilidades acumuladas en monedas de libre circulación y la dificultad de realizar remesas internacionales. Abandonaron el mercado sudanés, entre otras, British Airways, KLM y Lufthansa. Por su parte, las líneas aéreas restantes han reducido la cantidad de vuelos. Hay más líneas aéreas que planean retirarse del mercado sudanés por las dificultades que experimentan.

4.3 En general, las medidas unilaterales han tenido repercusiones negativas directas en toda la economía del Sudán y han socavado la sostenibilidad del transporte aéreo y reducido su capacidad de contribuir a un mayor ingreso per cápita y mejores condiciones de vida y bienestar para el pueblo sudanés. Han tenido además un impacto directo en las políticas macroeconómicas del Gobierno, llevando a una mayor rigurosidad en los impuestos y las tasas de los servicios de transporte aéreo. Esto a su vez ha desalentado la inversión nacional y extranjera en el sector del transporte aéreo sudanés.

5. ASPECTOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

5.1 Las medidas han afectado a la capacidad del Estado de obtener equipo de seguridad, como el que se usa en la inspección de pasajeros, equipaje, mercancías y correo, además de equipo de detección por rayos X, dispositivos de detección de explosivos metálicos y plásticos, simuladores de seguridad, equipo de ensayo de sustancias líquidas, pórticos de seguridad, cámaras de vigilancia, equipo electrónico de intercambio de datos, todos los cuales ayuden a hacer frente a las amenazas de seguridad que atentan no sólo contra el Sudán sino todo el mundo. Todo esto ha incrementado el nivel de los indicadores de riesgo de actos de interferencia ilícita en las actividades de aviación civil.

6. CONCLUSIÓN

6.1 En vista de lo dicho aquí, el Sudán invita a la Asamblea a:

- a) apoyar y respaldar esta nota para que se prohíban las medidas unilaterales y se protejan los intereses de los Estados contratantes con arreglo al sistema de aviación civil internacional y la iniciativa Ningún país se queda atrás;
- b) considerar la conveniencia de actualizar la Resolución A38-14 (*Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*) para que refleje la necesidad de que los Estados se abstengan de tomar medidas que puedan afectar a los derechos de otros Estados contratantes o limitar su capacidad de desarrollar en forma sostenible su sector de transporte aéreo; y
- c) encargar al Consejo que examine todos los aspectos relativos a este asunto e informe sus conclusiones y recomendaciones al 40º período de sesiones de la Asamblea.