



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 22: Otras cuestiones de política de alto nivel que deberá examinar el Comité Ejecutivo

SOBRE EL PERJUICIO DE LAS MEDIDAS RESTRICTIVAS UNILATERALES PARA EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

(Nota presentada por el Comité Interestatal de Aviación en nombre de Bielorrusia, Federación de Rusia, Tayikistán)

RESUMEN

Los Estados - miembros de la OACI en virtud de su participación en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944 (Convenio de Chicago), se comprometen a “...cooperar en lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos... en todos los asuntos en que dicha uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”². Al mismo tiempo, algunos Estados miembros de la OACI descuidan estas obligaciones al introducir medidas restrictivas unilaterales contra otros Estados que son perjudiciales para la seguridad de los vuelos y el desarrollo de la aviación civil y contrarias al espíritu y la letra del Convenio de Chicago.

Acciones: Se invita a la Asamblea a:

- a) guiándose por los objetivos de la OACI, tal como se establecen en el Artículo 44 del Convenio de Chicago, *instar a* los Estados miembros de la OACI a que cumplan estrictamente obligaciones asumidas por ellos en interés de garantizar la seguridad de los vuelos de la aviación civil internacional, y reconocer que las acciones específicas de los Estados miembros de la OACI que son perjudiciales para la seguridad de la navegación aérea mundial son contrarias al espíritu y la letra del Convenio de Chicago;
- b) guiándose por el Artículo 54 del Convenio de Chicago, *encargar* al Consejo de la OACI que realice un examen de los casos conocidos de incumplimiento deliberado de las obligaciones asumidas por los Estados miembros de la OACI, en particular con respecto al incumplimiento por motivos políticos de las SARPS de la OACI, y, en nombre del Consejo de la OACI, instar a dichos Estados a que cesen las acciones que son perjudiciales para la seguridad de los vuelos de la aviación civil internacional;
- c) *encomendar* al Consejo de la OACI, de conformidad con el apartado j) del Artículo 54 del Convenio, a que informe periódicamente a los Estados miembros de la OACI “...de cualquier violación del presente Convenio, así como de cualquier incumplimiento de las recomendaciones o decisiones del Consejo”;
- d) *solicitar* al Consejo de la OACI que incluya en su programa de trabajo la cuestión del estudio del impacto de las medidas restrictivas unilaterales en el desarrollo de la aviación civil internacional, la seguridad de la aviación y la seguridad de vuelos, así como en el aumento del nivel de emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional;
- e) *solicitar* al Consejo de la OACI que presente un informe sobre los resultados de la ejecución de este trabajo en el 43º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos</i>
--------------------------------	--

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IAC.

² Artículo 37 “Adopción de normas y procedimientos internacionales” del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
2502207

<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (Doc 10184)</i> C-DEC 223/7

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De conformidad con el Acuerdo sobre Aviación Civil y Utilización del Espacio Aéreo de 1991 (en adelante, el Acuerdo) , se constituyeron el Consejo de Aviación y Utilización del Espacio Aéreo y el Comité Interestatal de Aviación (en adelante, el IAC), órgano ejecutivo permanente del Acuerdo de 1991 , que se guía en sus actividades por los principios básicos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y reconoce la importancia de la aviación civil como uno de los factores importantes en la unificación y cooperación de los pueblos de todos los Estados.

1.2 Actuando en interés de los Estados Partes en el Acuerdo, el IAC lleva a cabo actividades en el campo de garantizar la seguridad de los vuelos y no puede ignorar las solicitudes de los Estados que expresan preocupación por los crecientes riesgos para la seguridad de los vuelos.

1.3 A este respecto, el IAC está seriamente preocupado por la expansión de medidas restrictivas unilaterales de carácter discriminatorio contra una serie de Estados que contravienen los principios y normas fundamentales del derecho aéreo internacional consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros tratados internacionales multilaterales y bilaterales. Estas acciones amenazan la confianza mutua que sustenta el sistema de aviación civil internacional. Y estas medidas discriminatorias no sólo afectan a los Estados Partes en el Acuerdo, sino también a muchos otros Estados miembros de la OACI.

2. DISCUSIÓN

2.1 La prohibición discriminatoria del uso del espacio aéreo para vuelos de aeronaves civiles, la negativa a proporcionar servicios de navegación aérea y terrestres afectan negativamente al desarrollo sostenible de la aviación civil no sólo en la región de los Estados del Acuerdo, tales acciones tienen consecuencias negativas para el desarrollo de la aviación civil en su conjunto, reduciendo la posibilidad de utilizar el transporte aéreo para el transporte de pasajeros y carga debido al uso de rutas de vuelo no óptimas y transbordos adicionales forzados para los pasajeros, creando un efecto negativo adicional en términos del impacto de la aviación civil sobre el medio ambiente y perturbando la interconexión económica establecida de los Estados y las regiones.

2.2 Al mismo tiempo, varios Estados que diseñan y fabrican aeronaves y motores y proveedores de servicios de navegación aérea están aplicando políticas encaminadas a limitar la capacidad de ciertos países de obtener información aeronáutica actualizada, información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la renovación de sus flotas y la posibilidad del servicio y reparación de las aeronaves, lo que conduce a la creación de amenazas a la seguridad de vuelos.

2.3 La negativa a cumplir con sus obligaciones en materia de mantener la aeronavegabilidad de la aeronave y garantizar la operación segura de la aeronave viola las disposiciones del Convenio de Chicago y sus Anexos 6, 8 y 19.

2.4 El cierre del espacio aéreo nacional a los vuelos de aeronaves civiles de otros Estados, introducido de manera discriminatoria en función de la nacionalidad, constituye una violación directa, entre otras cosas, del apartado b) del Artículo 9 del Convenio de Chicago de 1944, que establece:

"b) Cada Estado contratante se reserva también el derecho de restringir o prohibir temporalmente, inmediatamente en circunstancias excepcionales o durante el estado de emergencia o en interés de la seguridad pública, los vuelos sobre todo o parte de su territorio, siempre que dicha restricción o prohibición se aplique a las aeronaves de todos los demás Estados, independientemente de su nacionalidad."

2.5 La imposición de medidas restrictivas unilaterales no previstas en la Carta de las Naciones Unidas viola los objetivos del Convenio de Chicago, a saber, el desarrollo de la aviación civil internacional de forma segura y ordenada, de modo que los servicios aéreos internacionales puedan establecerse sobre la base de la igualdad de oportunidades y operar de forma racional y económica.

2.6 Tales acciones violan el carácter no discriminatorio de las disposiciones del Convenio de Chicago. Las reglas establecidas relativas a la presencia de aeronaves de un Estado parte en el tratado en el territorio de otro Estado parte en el tratado se aplicarán a las aeronaves independientemente de su nacionalidad, según lo establecido en el Artículo 11 del Convenio de Chicago. La discriminación basada en la nacionalidad de una aeronave, el registro nacional de una organización de aviación y las restricciones en la esfera de la aviación civil sobre esta base, seguidas de la introducción de prohibiciones jurídicas reglamentarias por los Estados partes en el tratado, son violaciones del Artículo 11 del Convenio de Chicago.

2.7 Parece aún más extraño que algunos estados y organizaciones se nieguen a cooperar en el ámbito de la seguridad de los vuelos con nuestra organización, que es una organización internacional independiente que ha estado trabajando en beneficio de la seguridad de los vuelos en estrecha cooperación con la comunidad de la aviación internacional durante más de 33 años.

2.8 El IAC envió su posición sobre estos temas al Presidente del Consejo de la OACI en junio de 2024, y en junio de 2025 tuvo la oportunidad de hablar sobre esta carta en la 235ª sesión del Consejo de la OACI por invitación del Presidente del Consejo y en relación con la inclusión de la consideración de este tema en la agenda de la sesión del Consejo debido a la posición de principios de varios Estados miembros del Consejo. Durante el debate de esta cuestión, una serie de Estados miembros del Consejo apoyaron la posición del IAC, pero el Consejo no tomó una decisión fundamental.

2.9 El Comité Interestatal de Aviación valora altamente el trabajo realizado históricamente por la OACI para garantizar el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo, el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos y medios de navegación aérea para la aviación civil internacional, la satisfacción de las necesidades de los pueblos del mundo de un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico, así como la prevención de pérdidas económicas causadas por una competencia irracional.

2.10 A este respecto, el Comité Interestatal de Aviación insta a la OACI a adoptar una postura más firme respecto de las violaciones antes mencionadas del Convenio de Chicago y de las SARPS (normas y métodos recomendados) de la OACI, incluso durante las inspecciones realizadas en el marco del CMA del USOAP (Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional). La selectividad y los dobles raseros en materia de seguimiento del cumplimiento por parte de los Estados del Convenio de Chicago y de las SARPS de la OACI, cuando se ignora el incumplimiento evidente por parte de una serie de Estados, contradicen los principios de la OACI y el lema "Ningún país se queda atrás".