



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programas de facilitación

VUELOS HUMANITARIOS

(Nota presentada por Arabia Saudita)

RESUMEN

El papel de la aviación en la asistencia humanitaria se está tornando crítico. El transporte rápido de ayuda y socorro por vía aérea es esencial para la efectividad de la respuesta a los desastres y la recuperación. Los vuelos humanitarios continúan enfrentando dificultades, tales como el acceso fragmentado al espacio aéreo y a los aeropuertos, retrasos en las autorizaciones y una aplicación disímil de derechos, que obstaculizan las misiones oportunas que salvan vidas.

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

- a) reconocer la creciente necesidad de mejorar la eficiencia de la acción humanitaria, específicamente en relación con los vuelos humanitarios a escala nacional, regional y mundial;
- b) instar a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos y a que eximan a los vuelos humanitarios de todos los derechos por servicios, incluidas las tasas de aterrizaje y estacionamiento y cualquier impuesto o gravamen que se aplique por operar desde o hacia los aeropuertos emplazados en su territorio;
- c) solicitar al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que establezca un equipo especial que se encargue de evaluar las prácticas mundiales y proponer políticas y procedimientos normalizados en consulta con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y las partes interesadas de la aviación; y
- d) enmendar la resolución A41-13 tal como se muestra en el apéndice E de la nota de estudio A42-WP/15.
 - i) Cláusula preambular:
“Considerando que la respuesta humanitaria en las grandes crisis depende en gran medida del transporte rápido de asistencia y socorro por vía aérea”;
 - ii) Cláusula dispositiva 7:
“Insta a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos”;
 - iii) Cláusula dispositiva 8:
“Pide al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios”.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo.</i>
Repercusiones financieras:	Sin repercusiones financieras adicionales.

¹ Versiones en inglés y árabe proporcionadas por Arabia Saudita.

<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)</i> <i>Anexo 9 — Facilitación</i> <i>Anexo 1 — Licencias al personal</i> <i>Anexo 6 — Operación de aeronaves</i> <i>Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo</i> <i>Anexo 14 — Aeródromos</i> <i>Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional</i> <i>A42-WP/15, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación</i>
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Tras la pandemia de COVID-19, el sector de la aviación se ha estado expandiendo más rápido de lo que se había anticipado. Aunque prometedora, esta expansión conlleva una serie de dificultades singulares. Además, cada vez es mayor la frecuencia de las crisis que afectan al sector de la aviación: incidentes como los desastres naturales, los incendios, las pandemias, los conflictos armados, las tensiones geoestratégicas y las condiciones meteorológicas extremas son cada vez más frecuentes.

1.2 En este contexto, el papel de la aviación en la asistencia humanitaria se vuelve crítico. El transporte rápido de ayuda y socorro por vía aérea es esencial para la efectividad de la respuesta a los desastres y la recuperación. Los vuelos humanitarios continúan enfrentando dificultades, tales como el acceso fragmentado al espacio aéreo y a los aeropuertos, retrasos en las autorizaciones y una aplicación disímil de derechos, que obstaculizan las misiones que buscan salvar vidas.

1.3 En la *Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional*, los Estados ponen énfasis en la necesidad de marcos colaborativos que faciliten las operaciones de los vuelos humanitarios y, en última instancia, permitan salvar más vidas.

1.4 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha desempeñado un papel sustancial en la facilitación del transporte aéreo en las misiones humanitarias mediante aportes continuos a la respuesta humanitaria, entre ellos, su liderazgo en la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) sobre facilitación, orientaciones operacionales y mecanismos de coordinación de crisis con las Naciones Unidas y otras partes internacionales.

1.5 Por consiguiente, se apoya el establecimiento por parte de la OACI de un equipo específico, en el que participen diferentes oficinas y organismos, y cuyo mandato sea elaborar un marco de preparación y respuesta a las crisis que afectan la aviación civil internacional.

2. ANÁLISIS

2.1 Frente a la creciente demanda de ayuda humanitaria ágil, la industria de la aviación debe adaptarse para estar en condiciones de responder sin demora, aunque sin abandonar su trayectoria de crecimiento.

2.2 No se puede sobreestimar la importancia de que los insumos y el personal especializado estén preparados y se despliegan de manera oportuna, especialmente durante la respuesta en situaciones de emergencias. El tiempo se vuelve una variable fundamental para la efectividad de las entregas de asistencia por vía aérea; cada minuto que se pierde puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte en situaciones de crisis.

2.3 Para que las operaciones humanitarias se lleven adelante sin inconvenientes se deben resolver cuestiones importantes, como la aprobación de los planes de vuelo, el acceso a un espacio aéreo específico, la disponibilidad de aeropuertos convenientes, la capacidad aeroportuaria y la coordinación con las distintas partes que intervienen en las iniciativas de socorro. Además, una buena comunicación es esencial para las actualizaciones en tiempo real y el proceso de decisión.

2.4 Hay barreras operacionales que complican aún más la situación y obstaculizan la agilidad de la asistencia humanitaria, como las restricciones de aeronaves, los protocolos de llegada obligatorios, la imposición de cuarentenas y las políticas de tarificación.

2.5 Durante la pandemia de COVID-19, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas (UNHAS), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas (OCHA) coordinaron cientos de vuelos humanitarios que se demoraron por restricciones de sobrevuelo, la ausencia de procedimientos claros y el tratamiento dispar dispensado a los vuelos de socorro. Lo cierto es que la labor de notificación del Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Informes de Incidentes y Accidentes de Aviación (ECCAIRS) y de la OACI muestra que, durante emergencias sanitarias y desastres naturales, hay un incremento de las interrupciones en los vuelos de ayuda.

3. PARTES INTERESADAS DEL SECTOR HUMANITARIO

3.1 En las Naciones Unidas, el UNHAS gestionado por el Programa Mundial de Alimentos (PMA) es el principal explotador de vuelos humanitarios. La OMS opera pasarelas aéreas durante las pandemias y otras emergencias sanitarias regionales, y la OCHA coordina el acceso y las autorizaciones para los corredores de los vuelos de socorro.

3.2 Junto con los Estados Unidos, la Comisión Europea, Japón y Alemania, Arabia Saudita es uno de los principales donantes de ayuda humanitaria y socorro.

4. MARCO ACTUAL

4.1 La resolución 2816 de la Asamblea General de las Naciones Unidas (1971) proporciona una base jurídica y política sólida para la acción en este campo, destaca el papel de la OACI en las operaciones aéreas humanitarias e insta a los Estados a facilitar estos movimientos. La norma 8.7 del Anexo 9 — *Facilitación* (introducida con la enmienda 30, aplicable a partir del 11 de julio de 2025) del Convenio de Chicago reconoce la importancia de los vuelos humanitarios y recomienda que los Estados faciliten estas operaciones. De forma análoga, la resolución A41-31 de la Asamblea: *Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*, según aparece publicada en el Doc 10184, *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)*, reconoce que todos los Estados tienen una necesidad vital de contar con infraestructura de aviación capaz de resistir a los desastres para fomentar el desarrollo socioeconómico y para que sirva en situaciones de necesidad en la distribución oportuna y eficiente de la ayuda, mientras que el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, el Anexo 9, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 14 — *Aeródromos* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* establecen los SARPS pertinentes a la planificación y respuesta a emergencias, incluidas las formalidades de control fronterizo y los procedimientos de gestión de la seguridad operacional.

4.2 A pesar de todos estos marcos, la eficiencia general del ecosistema de la aviación en lo que concierne a la gestión de los vuelos humanitarios requiere un examen más profundo. Existe una necesidad acuciante de facilitar las aprobaciones, de ampliar el acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos y de fijar un esquema uniforme y homogéneo de aranceles y derechos en todo el mundo.

4.3 Arabia Saudita reconoce las actuales colaboraciones de la OACI con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la OCHA, la OMS, el PMA y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), especialmente durante la pandemia de COVID-19, así como la iniciativa denominada Asistencia Humanitaria y Respuesta a Desastres en la Aviación (HADRA) y el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART).

4.4 Si bien la iniciativa HADRA fue concebida para elaborar un plan estratégico en 2022, aún no hay un marco normativo integral para que los esfuerzos mundiales de ayuda y socorro por vía aérea gocen de la protección que brindan las disposiciones de la OACI. La comunidad de ayuda mundial y los Estados miembros deben mejorar la coordinación.

4.5 Arabia Saudita reconoce que el acceso de los vuelos humanitarios al espacio aéreo plantea preocupaciones sensibles en materia de soberanía y seguridad. Las mejoras normativas propuestas deben sopesarse respetando el derecho de los Estados sobre su espacio aéreo soberano y sus marcos jurídicos internos.

4.6 Para definir un proceso normalizado de autorización de los vuelos humanitarios, las condiciones bajo las que debería permitirse el sobrevuelo y el aterrizaje, y las exenciones arancelarias y de medidas de cuarentena que se otorgan a los vuelos humanitarios preautorizados, se recomienda la creación de un equipo especial, bajo la dirección de la OACI y con el apoyo de la Secretaría de la OACI, que cuente con la representación de los Estados donantes, los organismos pertinentes de las Naciones Unidas (PMA, OCHA, OMS) y grupos de la industria de la aviación que muestren interés, además de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

4.7 Este equipo especial podría proponer que la OACI considere el establecimiento de un mecanismo de coordinación permanente de la facilitación del transporte aéreo con fines humanitarios en el que participen los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, organizaciones internacionales y Estados miembros.