



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Desarrollo de capacidad y apoyo a la implementación – Política y actividades

DESARROLLO DE MECANISMOS PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL EN PAÍSES AFECTADOS POR GUERRAS Y CONFLICTOS GEOPOLÍTICOS

(Nota presentada por Egipto)

RESUMEN

Esta nota analiza las medidas que pueden adoptarse para establecer mecanismos de reconstrucción de la aviación civil en los países afectados por conflictos y disputas regionales. Destaca el papel de la OACI en la gestión, estructuración y prestación de apoyo y asistencia a los países y zonas afectados por conflictos y disputas regionales, con el fin de lograr la sostenibilidad del transporte aéreo en esas zonas. También deberían elaborarse estrategias para minimizar los riesgos y velar por que el transporte aéreo que atraviesa esas regiones sea seguro y eficiente.

La nota se basa en los principios fundamentales de la OACI, a saber, lograr la seguridad, protección, eficiencia y regularidad del transporte aéreo internacional. Se refiere a la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS), la creación de un foro de cooperación entre los Estados miembros, la promoción del desarrollo sostenible de la aviación civil y la consecución del objetivo *Ningún País se Queda Atrás*. La nota se basa esencialmente en los principios fundamentales consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, Chicago, 1944).

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

- encomendar al Consejo de la OACI que lleve a cabo estudios exhaustivos sobre el estado técnico de los aeropuertos, las instalaciones de navegación aérea y las infraestructuras en los países afectados por conflictos y guerras;
- considerar la aprobación de un conjunto de programas, iniciativas y ayuda rápida a los países afectados, que implementarán los Estados miembros o las organizaciones y agencias donantes, destinados a restablecer las capacidades técnicas de la aviación civil para posibilitar la sostenibilidad y la seguridad operacional de las instalaciones de aviación; e
- invitar a los Estados miembros a prestar asistencia y apoyo a los países afectados por conflictos y disputas, con la supervisión técnica de la OACI.

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con los siguientes objetivos estratégicos: *Todos los vuelos son seguros y protegidos, La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo, Ningún país se queda atrás, El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo, y El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones.*

¹ La versión en árabe fue proporcionada por Egipto

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio están sujetas a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular para 2026-2028, de contribuciones extrapresupuestarias, y/o contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio de Aviación Civil Internacional</i> , firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y enmendado por la Asamblea de la OACI (Doc 7300) <i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional</i> (Doc 8632) <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> (Doc 9587)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Ante la aceleración de las crisis y tensiones políticas y económicas en todo el mundo, los riesgos que amenazan la economía mundial tienen una complejidad y un impacto cada vez mayor y repercuten en todos los sectores económicos. El sector de la aviación internacional actualmente enfrenta graves dificultades, así como riesgos operacionales, a causa de los conflictos, disputas, guerras y tensiones geopolíticas que tienen lugar en todo el mundo. El riesgo preponderante es el frecuente cierre del espacio aéreo en numerosos países, el consiguiente aumento del tránsito aéreo en otros espacios, la salida de servicio de aeropuertos de varios Estados y la destrucción de infraestructuras de aviación en otras regiones. En consecuencia, la aviación necesita adoptar estrategias flexibles e innovadoras para velar por la seguridad operacional y la sostenibilidad del transporte aéreo.

2. IMPACTO DE LOS CONFLICTOS Y DISPUTAS MUNDIALES EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

2.1 **Impacto en la seguridad operacional y la seguridad de la aviación:** Las aeronaves civiles en zonas de conflicto corren el riesgo de ser alcanzadas o atacadas accidentalmente y es mayor la probabilidad de que estén expuestas a operaciones terroristas o secuestros.

2.2 **Impacto en la navegación aérea:** Las tensiones y conflictos provocan el cierre del espacio aéreo en países devastados por conflictos. Es posible que el cierre se extienda al espacio aéreo vecino, lo que repercute en el tránsito aéreo internacional de la zona y aumenta la carga de los países a los que se desvían las rutas, que son responsables de proteger la navegación aérea internacional.

2.3 **Impacto económico:** El sector de la aviación es un motor clave del desarrollo económico de los países y uno de los principales sostenes de la renta nacional. En las zonas de conflictos en que se paraliza el tráfico aéreo, los Estados se ven privados de los ingresos que se obtienen de los aeropuertos, los servicios de navegación aérea o las operaciones de los transportistas aéreos.

2.4 **Impacto en las infraestructuras:** Los aeropuertos, las carreteras que conducen a los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea suelen correr peligro de destrucción, lo que provoca la salida de servicio de los aeropuertos y la consiguiente paralización de los servicios de navegación aérea, los sistemas de radar y las comunicaciones, lo que afecta la regularidad y la seguridad operacional del tránsito aéreo.

2.5 **Impacto en el transporte aéreo:** El tráfico aéreo suele sufrir interrupciones por la cancelación o el desvío de vuelos, los elevados costos de los seguros para los explotadores aéreos y el menor nivel de confianza del público pasajero a la hora de viajar a zonas de conflicto. Esto, a su vez, precipita la reducción de la demanda de aviación, trastorna los planes de viaje a esas zonas y perturba la red de líneas aéreas (conectividad), que es uno de los indicadores más destacados de la solidez y eficiencia de la industria del transporte aéreo. Cabe señalar que la imposición de prohibiciones de vuelos y la salida de servicio de los aeropuertos en zonas de conflicto provoca la ruptura de la conectividad entre las ciudades y capitales del mundo, la salida de los centros aeroportuarios regionales del mapa mundial del transporte aéreo y un descenso de la tasa de crecimiento del tráfico en cuanto a personas pasajeras y mercancías (crecimiento del tráfico). Eso se refleja en las estadísticas de esas zonas, concretamente en la reducción de destinos por parte de los explotadores aéreos y la eficiencia de la conectividad en términos de tiempo de vuelo y cantidad de escalas.

2.6 **Repercusiones humanitarias:** Las tensiones provocan la interrupción del transporte aéreo, lo que dificulta la evacuación de civiles o nacionales de estas zonas y obstaculiza la entrega de ayuda humanitaria, medicamentos y alimentos por vía aérea.

3. **EL PAPEL DE LA OACI EN LA ASISTENCIA A LOS PAÍSES DEVASTADOS POR LA GUERRA**

3.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) estableció los principios básicos que deben respetar los gobiernos para desarrollar su red de transporte aéreo internacional de forma regular, eficiente, armoniosa y sostenible. La situación, derivada de tensiones y conflictos geopolíticos, impone que la OACI haga frente sin demora a los peligros que amenazan la seguridad operacional del transporte aéreo en esas regiones mediante la creación de órganos consultivos y la actuación del Consejo de la OACI como mediador elegido, en representación de todas las regiones del mundo. De este modo, se reforzará aún más la legitimidad del Consejo de la OACI para:

- a) considerar la adopción de un conjunto de programas rápidos e iniciativas aceleradas que se centren en el restablecimiento de las capacidades de la aviación civil para garantizar la seguridad operacional, centrándose en la comunicación con los donantes y los Estados miembros para recabar apoyo financiero y técnico para los países;
- b) trabajar, a través de la Organización, en la prestación de los servicios de navegación aérea necesarios, la reestructuración de aeropuertos e infraestructuras y la reincorporación del personal para velar por la seguridad operacional y regularidad de las operaciones;
- c) coordinarse con las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales a fin de crear corredores aéreos para la entrega de ayuda humanitaria; y
- d) sensibilizar sobre la importancia de la seguridad y la protección en el sector del transporte aéreo.

4. **RECOMENDACIONES**

- a) Establecimiento, por el Consejo de la OACI, de comités técnicos especializados para elaborar informes sobre el estado técnico de los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea en los países afectados, con el fin de identificar las capacidades disponibles y los recursos necesarios para la reconstrucción del sector;

- b) Elaboración de planes de implementación y mecanismos de movilización de recursos (es decir, una hoja de ruta) para la reconstrucción del sector, que se presentarán ante la Asamblea de la OACI para la adopción de las medidas necesarias, es decir, establecer comités técnicos pertinentes para evaluar los daños, determinar las prioridades y elaborar un plan que indique las prioridades y los gastos necesarios;
- c) Reincorporación de los recursos humanos y dictado de instrucción al personal técnico para gestionar el sector de forma segura y sostenible;
- d) Facilitación de la financiación y las alianzas internacionales mediante el contacto con donantes y la prestación de apoyo a través de la OACI, el Banco Mundial (BM), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo Monetario Internacional (FMI), entre otros, así como mediante programas de alivio o reprogramación de la deuda, y fomento de inversiones del sector privado en la aviación de los países afectados por guerras para acelerar la reconstrucción y reducir la presión sobre los fondos gubernamentales;
- e) Actualización de políticas y legislación que ayuden a los países a establecer marcos jurídicos y regulatorios para el sector de la aviación civil, en consonancia con las normas internacionales, mediante comités especializados que supervisen la implementación y aplicación de los reglamentos de seguridad operacional de la aviación, en especial, durante la fase de reconstrucción; e
- f) Iniciativas de reincorporación de los países devastados por la guerra en el sistema mundial de aviación mediante la reapertura gradual de su espacio aéreo, velando por la compatibilidad con las redes regionales e internacionales de aviación, apoyando la adhesión a nuevos acuerdos internacionales y procurando alentar la pertenencia a los comités especializados de la OACI.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Teniendo en cuenta los principios de la OACI y los objetivos consagrados por las Naciones Unidas, Egipto subraya la necesidad de que la Organización asuma su papel en la reconstrucción del sector de la aviación civil en los países afectados por guerras y conflictos regionales, de modo de cumplir el objetivo *Ningún País se Queda Atrás*.

5.2 El Consejo de la OACI debería asumir sus responsabilidades en la reconstrucción de los países afectados por guerras y conflictos regionales.