



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 23: Planes mundiales de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

EFFECTOS DE LAS DECISIONES UNILATERALES EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y EL PLAN MUNDIAL DE NAVEGACIÓN AÉREA (GANP)

(Presentada por la República Islámica del Irán)

RESUMEN

Esta nota presenta problemas relativos a la navegación aérea regional e internacional.

En algunos casos, existen obstáculos que impiden la prestación de servicios esenciales de los mecanismos internacionales a la población civil y el sector de la aviación civil internacional reciban con el fin de mantener la seguridad de las operaciones regionales e internacionales. Esos obstáculos se mencionan informe final de la MIDANPIRG/21, 5.3.38, 5.3.39, 5.3.40, en relación con el monitoreo de la altura de los aviones matriculados en el Irán, que sufrió interrupciones debido a la falta de otorgamiento de licencias por la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC), lo que ha causado preocupación entre los Estados de la Región Oriente Medio (MID) de la OACI.

Es necesario diferenciar entre las actividades puramente civiles relacionadas con los planes mundiales de navegación aérea y otras actividades. En esos casos, la población y los servicios civiles deberían poder recibir servicios fiables sin demora ni condiciones.

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

- a) tomar nota de la información que figura en la presente nota; y
- b) resolver lo siguiente:
 - i) invitar a la OACI y a los Estados miembros a afirmar que los servicios y apoyos de carácter estrictamente civil deberían quedar excluidos legítimamente de las sanciones;
 - ii) en cuanto al GANP, las restricciones que afecten los planes mundiales deberían tenerse en cuenta en las revisiones anteriores y posteriores;
 - iii) acordar en concebir y aplicar una solución internacional para el problema mencionado. un grupo de trabajo de convergencia puede ser un punto de partida para estudiar y recomendar métodos para resolver el problema;
 - iv) convenir en que la OACI reciba una licencia incondicional e ilimitada para las actividades civiles relacionadas con los planes internacionales/regionales de navegación aérea en apoyo de los planes mundiales, así como para los requisitos de las ASBU en tierra y a bordo, de conformidad con 2.9 de esta nota y el informe final de la MIDANPIRG/21 para el monitoreo de la altura; y
 - v) acordar el otorgamiento de una exención para otros servicios de aviación civil exclusivamente que afecten a la aviación civil internacional.

Objetivos

estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.

<i>Repercusiones financieras:</i>	No hay repercusiones financieras adicionales
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> AN-Conf/14-WP/64, <i>Efectos de las decisiones geopolíticas en la aviación civil internacional y el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)</i> MIDANPIRG11/RASG11 Informe final MIDANPIRG22/RASG12 WP/23 versión 1

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Si bien no se puede hacer caso omiso del papel que juega la aviación civil internacional en la amistad y el entendimiento entre las naciones, los problemas en algunas partes del mundo han tenido una fuerte repercusión en la planificación de la aviación civil internacional debido a obstáculos que imponen los Estados que administran y poseen empresas de la industria de la aviación mediante sus procesos de otorgamiento de licencias para el uso de tecnología y las actividades empresariales, sin considerar los efectos de esos procesos en la población civil y la aviación civil internacional. Esas acciones han socavado la amistad y el entendimiento entre las naciones, lo que, a su vez, provoca la degradación de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación internacional.

1.2 La aviación civil internacional se estableció para construir un marco donde se armonicen las normas y los reglamentos en todo el mundo. Los Estados deberían procurar cumplir las normas y métodos recomendados internacionales. Las operaciones de aviación civil internacional en general no son posibles sin cooperación, que a su vez puede crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos. Cuando la aviación civil internacional no se ve afectada por cuestiones políticas innecesarias, automáticamente se puede crear un entendimiento entre las naciones y los pueblos.

2. ANÁLISIS

2.1 El *Plan Mundial de Navegación Aérea* (Doc 9750, GANP) debería estar concebido de manera que se ajuste al máximo a las realidades mundiales. Cualquier obstáculo imprevisto podría afectar a todas las actividades de navegación aérea, ya que están interconectadas. Los obstáculos y las dificultades deberían considerarse y afrontarse, según corresponda y en la medida de lo posible, para reducir la disrupción en la navegación aérea internacional/regional.

2.2 En el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300, Convenio de Chicago) los gobiernos convinieron en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. Cuando se obstaculiza el desarrollo ordenado, se menoscaba el objetivo del Convenio de Chicago.

2.3 El Convenio de Chicago establece que:

“CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general”.

2.4 Si bien no se puede hacer caso omiso del papel que juega la aviación civil internacional en la amistad y el entendimiento entre las naciones, los problemas geopolíticos de algunas partes del mundo han tenido una fuerte repercusión en la planificación de la aviación civil internacional debido a sanciones unilaterales abusivas por parte de los Estados que administran y poseen empresas de la industria de la aviación, que han supuesto un bloqueo de la tecnología y las actividades empresariales, sin considerar las repercusiones de dichas sanciones en la población civil y la aviación civil internacional. Esas acciones han socavado la amistad y el entendimiento entre las naciones, lo que, a su vez, provoca la degradación de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación internacional.

2.5 Además, en el artículo 4 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional se menciona lo siguiente:

“Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.”

2.6 En la actualidad, las decisiones políticas de imponer sanciones a otros Estados, adoptadas por Estados que administran las entidades que prestan servicios y tecnologías conexas a la industria de la aviación, o que tienen influencia en esas entidades, han contribuido a crear problemas al sector de la aviación. Esas sanciones han empujado a las industrias de la aviación civil a actuar contra el texto y el espíritu del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En efecto, esas acciones podrían considerarse contrarias al espíritu y el texto del Convenio de Chicago.

2.7 El artículo 44 del Convenio de Chicago dispone, entre otras cosas, lo siguiente:

“Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico; y
- c) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional”.

2.8 Dado que el artículo 44 del Convenio de Chicago menciona claramente los objetivos de la OACI de fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo, la Organización y sus Estados miembros deberían examinar cualquier medida contraria a ese desenvolvimiento ordenado y actuar en consecuencia. El desarrollo ordenado de la aviación civil internacional de las naciones no es posible cuando las sanciones lo impiden. Está claro que ningún plan global puede garantizar un desarrollo ordenado bajo tales sanciones.

2.9 Por lo tanto, resulta prudente estudiar las actividades y planes internacionales/regionales para señalar los factores que obstaculizan esta labor. Como se indica en la nota AN-Conf/14-WP/64, la navegación aérea mundial debería estar libre de obstáculos innecesarios y ajenos para poder implementarse con eficacia.

2.10 En algunos casos, existen medidas unilaterales que impiden la prestación de servicios esenciales para el desarrollo por parte de los mecanismos internacionales a la población civil y el sector de la aviación civil internacional con el fin de mantener la seguridad de las operaciones regionales e internacionales. También dificultan las operaciones internacionales en condiciones de seguridad y/o los planes mundiales, como el Plan Mundial de Navegación Aérea y los planes regionales de navegación aérea. Estos obstáculos se mencionan en el informe final de la vigésima primera reunión del Grupo Regional Oriente Medio de Planificación y Ejecución de la Navegación Aérea (MIDANPIRG/21) y del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG/11), 5.3.38, 5.3.39, 5.3.40, en relación con el monitoreo de la altura de los aviones matriculados en el Irán, que durante mucho tiempo no han podido obtener la licencia de la OFAC, lo que causó preocupación entre los Estados de la región de Oriente Medio (MID) de la OACI.

2.11 Asimismo, se han bloqueado los planes de apoyo en el marco los planes de creación de capacidad de la OACI debido a decisiones unilaterales que impiden las transferencias financieras.

2.12 Existen otros casos de impedimentos o trastornos relativos a los planes internacionales de la OACI que se han comunicado a la Organización o mencionado durante las reuniones con personas funcionarias de la Región MID de la OACI, entre ellos:

- a) sistemas de automatización de la navegación aérea para cumplir los requisitos correspondientes de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU);
- b) componentes y equipos de a bordo para cumplir los requisitos de las ASBU; y
- c) los equipos de inspección rayos X de los aeropuertos, como otro ejemplo relacionado con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación internacional.

2.13 Es necesario diferenciar entre las actividades civiles relacionadas con los planes mundiales de navegación aérea y otras actividades. En esos casos, la población y los servicios civiles deberían poder recibir servicios fiables sin demora ni condiciones.