Organización de Aviación Civil Internacional

LC/40-WP/3-4[1]
10/9/26

NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 40º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 26 – 30 de octubre de 2026)

Cuestión 3: Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico

LA INCOMPATIBILIDAD DE LAS MEDIDAS COERCITIVAS UNILATERALES EN LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL CON EL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y SUS ANEXOS; CONSECUENCIAS DE LA APLICACIÓN DE MEDIDAS COERCITIVAS UNILATERALES

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Esta nota de estudio trata sobre los Estados que utilizan medidas coercitivas unilaterales en la aviación civil internacional. Este tipo de medidas se están usando cada vez con más frecuencia contra otros Estados para ejercer presión política y económica.

1.2 Estas medidas son multifacéticas y pueden, por ejemplo, aparecer en forma de prohibiciones discriminatorias de uso del espacio aéreo, prohibiciones de venta de aeronaves y sus piezas de repuesto y prohibiciones de mantenimiento y seguro de aeronaves.

1.3 En la actualidad se aplican medidas coercitivas unilaterales de naturaleza discriminatoria a unos 30 Estados miembros de la OACI en distintas regiones del mundo. Mientras tanto, teniendo en cuenta la naturaleza extraterritorial de estas medidas y las amenazas de varios Estados de aplicar limitaciones secundarias a terceros Estados, el conjunto de Estados que deben lidiar con esta práctica negativa e ilegítima y sufrir pérdidas por la imposibilidad de entablar relaciones económicas normales con otras partes es significativamente más numeroso que los 30 Estados a los que se aplicaron medidas coercitivas unilaterales directas. Esto nos permite afirmar que el problema es sistémico y mundial y requiere una respuesta acorde de la OACI en su conjunto, por ser la única organización internacional de aviación de carácter universal, y en particular requiere respuesta del Comité Jurídico. Estas medidas son contrarias al derecho internacional y amenazan la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional, por lo que se debe poner fin a su aplicación por parte de Estados.

2. ANÁLISIS

2.1 Algunos Estados vienen aplicando medidas coercitivas unilaterales con más frecuencia en el ámbito de la aviación civil internacional contra otros Estados con el objetivo de presionarlos para obtener ventajas políticas o económicas. Esto es contrario al derecho internacional, incluido el *Convenio sobre*

[1] Versión en ruso proporcionada por la Federación de Rusia.

Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944 – el "Convenio de Chicago") y la Carta de las Naciones Unidas (ONU). Más aún, estas acciones no solo socavan las bases de los acuerdos internacionales, sino que afectan la seguridad operacional de la aviación civil internacional, amenazan la vida de quienes viajan por vía aérea y dan por tierra con los esfuerzos de la comunidad internacional de la aviación por construir un sistema de aviación internacional justo y efectivo.

2.2 Los objetivos y principios consagrados en el Convenio de Chicago son de vital importancia a fin de que "la aviación civil 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" (Preámbulo del Convenio de Chicago, párrafo 3). El uso de medidas coercitivas unilaterales va en contra de los objetivos y principios del Convenio de Chicago y de varias de sus disposiciones (en particular, los artículos 4 (Uso indebido de la aviación civil), 9 (Zonas prohibidas), 11 (Aplicación de las reglamentaciones aéreas), 15 (Derechos aeroportuarios y otros similares), 28 (Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea), 44 (Objetivos), y así sucesivamente. Las restricciones discriminatorias de índole económica, financiera y operacional que se aplican unilateralmente a nivel nacional y regional también repercuten en el crecimiento del transporte aéreo internacional y la conectividad y atentan contra el desenvolvimiento ordenado y armonioso del transporte aéreo internacional.

2.3 También es digno de mención que cualquier Estado, grupo de Estados o asociación de Estados que aplique medidas coercitivas unilaterales eludiendo el Consejo de Seguridad de la ONU viola las normas del derecho internacional y no debería aceptarse ni sostenerse. Tales medidas, que socavan los principios y objetivos de la Carta de la ONU, incluido el principio de la igualdad soberana de los Estados y la no injerencia en los asuntos internos de los Estados y el Convenio de Chicago, tienen consecuencias negativas de gran alcance para la aviación civil internacional, la economía internacional y la cooperación internacional en general.

2.4 El 16 de junio de 2025, la Asamblea General de la ONU adoptó una resolución que declara el 4 de diciembre como el Día Internacional contra las Medidas Coercitivas Unilaterales (A/RES/79/293). La resolución enfatiza que las medidas coercitivas y las leyes unilaterales son contrarias al derecho internacional. También suplica urgentemente a los Estados que se resistan a adoptar, promulgar y aplicar cualquier medida económica, financiera o comercial unilateral que sea contraria al derecho internacional y la Carta de la ONU y que obstaculice o socave la realización plena del desarrollo económico y social, particularmente en los países en desarrollo.

2.5 Las medidas coercitivas unilaterales no pueden ser "puntuales" y "singulares". Afectan los derechos e intereses legítimos de cualquier ciudadana o ciudadano o de cualquier Estado que utilice el transporte aéreo. El resultado es que se viola el derecho de las personas comunes a la libertad de movimiento, independientemente de la afiliación estatal.

2.6 El uso de medidas coercitivas unilaterales como instrumento de presión política y económica es una grave amenaza a la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional, afecta el desarrollo y los derechos humanos de la población de los respectivos Estados, neutraliza los esfuerzos de la comunidad internacional de aviación para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y en general crea barreras para el desarrollo de la aviación civil internacional de todos los Estados, entre ellos los Estados en desarrollo. La resolución A/RES/80/209 de la Asamblea General, *Derechos humanos y medidas coercitivas unilaterales*, de fecha 18 de diciembre de 2025, condena que algunas naciones sigan aplicando medidas coercitivas unilaterales o apoyándolas. La resolución insta a todos los Estados a dejar de aplicar o ejecutar cualquier medida unilateral que no respete el derecho internacional, lo que incluye las medidas coercitivas.

2.7 Los Estados que tienen un monopolio o una posición dominante en la producción de equipo de aviación o en la prestación de servicios de mantenimiento u otros servicios relacionados con la aviación civil internacional aplican medidas coercitivas unilaterales al limitar o prohibir el acceso de empresas de aviación u otras empresas de otros Estados a esos bienes o servicios, y al hacerlo crean una grave amenaza para la seguridad de los vuelos y obstruyen las condiciones normales de operación de aeronaves y el desarrollo pragmático y ordenado del transporte aéreo internacional.

2.8 Los siguientes problemas específicos se producen debido a los efectos negativos de las medidas coercitivas unilaterales:

a) Se obstaculiza el logro de los objetivos estratégicos de la OACI, incluyendo con respecto a la implementación de su Plan Mundial de Navegación Aérea y una navegación aérea fluida y la reducción real de las emisiones de CO_2 en el sector de la aviación civil internacional;

b) Se vuelve más complejo para todos los Estados miembros de la OACI llevar a la práctica las normas internacionales de la OACI en todo el mundo, poniendo en duda la posibilidad de alcanzar un grado máximo practicable de uniformidad de las normas y procedimientos que regulan la navegación aérea internacional y el funcionamiento del transporte aéreo, es decir, el cumplimiento por parte de los Estados de sus obligaciones en virtud del artículo 37 del Convenio de Chicago;

c) Se atenta contra el régimen jurídico internacional universal que rige la aviación civil y que se basa en el Convenio de Chicago, lo que a su vez conduce a la fragmentación del derecho aeronáutico internacional y puede acarrear consecuencias catastróficas para la seguridad de los vuelos y la aviación a escala mundial.

2.9 Para resolver estos problemas, convendría reconocer el liderazgo de la OACI, la cual debe seguir protegiendo el espíritu inicialmente cristalizado en el Convenio de Chicago, que establece claramente que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, pero su abuso puede convertirse en una amenaza para la seguridad general”. Sin embargo, el accionar de la OACI no han arrojado hasta ahora los resultados esperados y el problema sigue en gran medida sin resolverse. Es necesario que la OACI tome todas las medidas posibles para evitar que los Estados utilicen medidas coercitivas politizadas y discriminatorias en la aviación civil internacional.

2.10 La cuestión del componente jurídico de las medidas coercitivas unilaterales en la aviación civil internacional se plantea a menudo en la OACI, en su Consejo y su Asamblea. La Asamblea de la OACI ha instado en múltiples ocasiones a los Estados miembros a abstenerse de tomar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan tener consecuencias negativas para el desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional (véase, por ejemplo, la cláusula 3, sección I del apéndice A de sus resoluciones A42-26 y A41-27).

2.11 No obstante, esto aún no se ha convertido en objeto de estudio de detalle por parte de la OACI y sus órganos. Hoy, como nunca, ese análisis parece necesario. Entretanto, el hecho de que se sometan controversias a la consideración del Consejo de la OACI invocando el artículo 84 o el artículo 54 n) del Convenio de Chicago no debería impedir que el Comité Jurídico de la OACI comience a estudiar este asunto en forma apolítica como parte de las funciones que le son propias.

3. MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ

3.1 Se invita al Comité Jurídico a:

a) señalar a la atención de todos los Estados miembros de la OACI la necesidad de una observancia inquebrantable del Convenio de Chicago, específicamente a efectos de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios de transporte aéreo internacional puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico; y

b) iniciar el proceso de agregar al programa de trabajo del Comité Jurídico una cuestión sobre los aspectos jurídicos de las medidas coercitivas unilaterales y crear un grupo de trabajo para examinar detalladamente su naturaleza jurídica, su respeto por el Convenio de Chicago y su impacto en el desarrollo de la aviación civil internacional y en su seguridad y protección. Elaborar propuestas para la creación de un posible mecanismo legal destinado a prevenir esta práctica negativa. Entretanto, la propuesta es que el grupo de trabajo se base en el principio de representación equitativa e incluya especialistas de los Estados afectados por medidas coercitivas unilaterales.

— FIN —