



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 24: Programa de Asistencia Técnica

**MEJORA DE LA CONECTIVIDAD AÉREA EN
LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL**

(Nota presentada por Mongolia)

RESUMEN

Debido a sus desventajas geográficas inherentes y a los limitados recursos humanos y financieros, los países en desarrollo sin litoral se enfrentan a dificultades excepcionales para desarrollar sistemas de transporte aéreo seguros, regulares, fiables y rentables. La pandemia de COVID-19 ha amplificado las vulnerabilidades preexistentes que experimenta este grupo de países y ahora se aprecian riesgos de que se produzcan graves retrocesos en los logros de desarrollo que han conseguido a lo largo de los años. Estos países requieren una atención especial y que se prioricen los recursos que necesitan en el marco del Programa de Asistencia Técnica para aplicar mejor las normas y métodos recomendados de la OACI, mejorar su conectividad y seguir alcanzando los objetivos del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

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

- a) instar a la OACI a que realice un estudio de análisis de las necesidades de la aviación de los países en desarrollo sin litoral para comprender mejor la naturaleza y el alcance de las dificultades a las que se enfrentan estos países; y
- b) dar prioridad a la asignación de una cantidad suficiente del presupuesto regular de la OACI y/o de recursos extrapresupuestarios y de otra asistencia técnica y de creación de capacidad necesaria para estos países sin litoral, a fin de ayudarlos a cumplir las recomendaciones del estudio de análisis de las necesidades de la aviación previsto.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que se refiere esta nota se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto del Programa Regular de la OACI para 2022-2024 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	C-WP/14788 Doc 10140, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019)</i> Resolución A40-21, Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible Resolución A39-23, <i>Iniciativa Ningún país se Queda Atrás (NCLB)</i>

	<p>Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹. El Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024</p> <p>Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral (A/RES/69/137)²</p> <p>Declaración Política de la Reunión de Alto Nivel sobre el Examen de Mitad de Período de la Ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024 (A/RES/74/15)³</p> <p>Informe del Secretario General sobre la Ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024 (A/74/113)⁴</p> <p>Hoja de ruta de las Naciones Unidas para la ejecución acelerada del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral en el Decenio de Acción y la era de la COVID-19⁵</p> <p>Efectos de la COVID-19 y respuestas a la pandemia en los Países en Desarrollo Sin Litoral, ONU- OARPPP</p> <p>Grupo Internacional de Estudios para los Países en Desarrollo Sin Litoral International Think tank for LLDC</p>
--	--

¹ https://www.undp.org/ukraine/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=Cj0KCQjw8uOWBhDXARIsAOxKJ2HoFjkp2MzM6lO4ifMjrFW399zYAmyojJ9u9tUvDSAopCQ_71rnGH0aAIN3EALw_wcB

² <http://undocs.org/A/RES/69/137%20#un>

³ <https://digitallibrary.un.org/record/3831653?ln=en>

⁴ <https://www.un.org/ohrlls/content/report-secretary-general-implementation-vienna-programme-action-landlocked-developing>

⁵ <https://sdgs.un.org/events/un-roadmap-accelerated-implementation-vienna-programme-action-llcds-decade-action-and-covid>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los países en desarrollo sin litoral, como grupo, se encuentran entre los países más pobres y vulnerables del mundo. Dada su falta de acceso directo al comercio marítimo, el desarrollo de estos países se encuentra en una vía intrínsecamente desfavorecida en comparación con los países con litoral como puertos de aguas profundas.

1.2 La lejanía, la falta de acceso territorial al mar, la fragmentación de las infraestructuras viarias, ferroviarias y aéreas, así como la conectividad de las tecnologías de la información y las comunicaciones, aumentan sustancialmente el coste del comercio para los países en desarrollo sin litoral y los alejan de los mercados mundiales. El Banco Mundial calcula que los países sin litoral pagan aproximadamente un 50 % más de costes de transporte que los países con litoral y siguen representando menos del 1 % del comercio mundial de mercancías⁶.

1.3 En la actualidad, 32 países forman parte del grupo de los países en desarrollo sin litoral. Estos países albergan a más de 540 millones de personas y una cuarta parte de ellas vive en la pobreza.

1.4 Los países en desarrollo sin litoral tienen 174 aeropuertos registrados y 105 líneas aéreas con un movimiento anual de 51 millones de personas pasajeras. El transporte aéreo generó el equivalente a 2,6 millones de puestos de trabajo y aportó una contribución de 13.000 millones de USD al PIB de estos países sin litoral en 2018, y se espera que siga creciendo a un ritmo aproximado del 3,6 % anual durante las dos próximas décadas⁷.

1.5 Uno de los sectores clave para los países en desarrollo sin litoral es el turismo, sector que depende en gran medida del transporte aéreo. Oxford Economics prevé que para 2036 el impacto del transporte aéreo, y del turismo que facilita en los países en desarrollo sin litoral, habrá crecido hasta generar unos 3,6 millones de puestos de trabajo (un 33 % más que en 2016) y aportar una contribución de 54.700 millones de dólares al PIB (un aumento del 162 %)⁸.

1.6 El transporte aéreo ofrece a los países en desarrollo sin litoral un medio para evitar los problemas de tránsito asociados a los movimientos de carga terrestre y de ultramar.

2. ANÁLISIS

2.1 Para abordar las dificultades a las que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral, en noviembre de 2014 se adoptó el Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024 en la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral, celebrada a instancias de la Asamblea General de las Naciones Unidas. El Programa de Acción de Viena es un plan de desarrollo holístico destinado a abordar las dificultades de los países en desarrollo sin litoral a través de acciones de toda la comunidad internacional en seis esferas prioritarias, a saber, las cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, el desarrollo de la infraestructura, el comercio internacional y la facilitación del comercio, la integración regional, la transformación económica estructural y los medios de ejecución. El Programa de Acción pretende contribuir a convertir los países en desarrollo sin litoral en países comunicados por tierra mediante, entre otras cosas, el desarrollo de sistemas de tránsito eficientes, el aumento de su competitividad y la cooperación regional.

2.2 Desafortunadamente, la Reunión de Alto Nivel sobre el Examen de Mitad de Período de la Ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, que tuvo lugar en 2019, muestra una disminución del crecimiento económico de los países en desarrollo sin litoral desde la adopción del Programa de Acción de Viena en 2014, y la consecución de escasos progresos en la transformación económica estructural. A pesar de los numerosos esfuerzos realizados a todos los niveles, una cuarta parte de la población de los países en desarrollo sin litoral sigue

⁶ [Comprehensive high-level midterm review of the implementation of the Vienna Programme of Action for the decade 2014-2024](#) (Examen amplio de alto nivel de mitad de período de la ejecución del Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024).

⁷ [Aviation: Benefits Beyond Borders](#) (Beneficios más allá de las fronteras).

⁸ https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf

estando por debajo del umbral de pobreza internacional de 1,90 dólares al día⁹, sigue habiendo un nivel de inseguridad alimentaria entre moderado y grave, y su calificación media en el índice de desarrollo humano está por debajo de la media mundial.

2.3 Los países en desarrollo sin litoral siguen teniendo más dificultades que los países con litoral para ampliar su comercio internacional. La competitividad de los países en desarrollo sin litoral sigue siendo limitada debido a los elevados costes comerciales, que duplican los de los países en desarrollo de tránsito. Las evaluaciones realizadas por la UNCTAD en 2019 muestran que los avances han sido muy inferiores a los necesarios para alcanzar los objetivos del Programa de Acción de Viena. En algunas esferas, los países en desarrollo sin litoral han retrocedido. En concreto, la integración comercial sigue siendo escasa, estos países representan menos del 1 % de las exportaciones mundiales y más del 80 % de sus exportaciones son productos básicos y recursos naturales; las infraestructuras siguen siendo inadecuadas; la inversión extranjera directa sigue siendo relativamente baja y se concentra en pocos sectores y en menos países. Su proporción media del valor añadido total del sector manufacturero ha disminuido. El crecimiento medio del PIB cayó bruscamente del 5,2 % en 2014 al 3,1 % en 2016. Aunque el crecimiento se recuperó hasta el 4,4 % en 2018, sigue estando por debajo de la media del 6% alcanzada en la década anterior al Programa de Acción. Del mismo modo, a pesar del objetivo de aumentar sustancialmente la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio, el porcentaje que les corresponde de las exportaciones mundiales de mercancías disminuyó de un 1,1 % en 2014 al 0,98 % en 2021.

2.4 La pandemia de COVID-19 ha amplificado las vulnerabilidades que ya experimentaba este grupo de países, como la fuerte dependencia de los países de tránsito para el comercio, la fragmentación de las infraestructuras viarias, ferroviarias y aéreas, así como la inadecuada conectividad de las tecnologías de la información y las comunicaciones y la alta dependencia de los productos básicos primarios para la exportación. Aunque la situación ya era compleja antes de la pandemia¹⁰, se aprecian riesgos de que se produzcan graves retrocesos en los logros de desarrollo que los países en desarrollo sin litoral han conseguido a lo largo de los años. Dadas las limitaciones geográficas de estos países, las medidas de prevención y mitigación, como el cierre de fronteras y las restricciones, han tenido consecuencias importantes en este grupo de países. La COVID-19 ha afectado en gran medida a la circulación de bienes y servicios hacia y desde los países en desarrollo sin litoral. La imposición de restricciones fronterizas por parte de los países de tránsito vecinos en sus esfuerzos por combatir la propagación del virus afectó en gran medida a la entrega oportuna y el acceso a bienes muy necesarios, como suministros médicos y alimentos a los países en desarrollo sin litoral. Es probable que los controles y verificaciones transfronterizos adicionales, introducidos para hacer frente a la COVID-19 en los países en desarrollo sin litoral y sus principales asociados de comercio y tránsito, hayan exacerbado los ya elevados costes de las operaciones comerciales y de transporte en esos países. En todas las regiones esto provocó el retraso de muchos camiones de carga en las fronteras, lo que tuvo repercusiones en la entrega oportuna de los tan necesarios suministros esenciales, como productos farmacéuticos, suministros médicos, alimentos y combustibles. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral dependen en gran medida de las importaciones para cubrir sus necesidades básicas¹¹.

2.5 Tras la Reunión de Alto Nivel sobre el Examen de Mitad de Período de la Ejecución del Programa de Acción de Viena, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó una Declaración Política de la Reunión de Alto Nivel sobre el Examen de Mitad de Período de la Ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024¹² y exhortó a los países en desarrollo sin litoral y a los países de tránsito a que hagan más esfuerzos destinados a reducir la duración de los viajes por los corredores de transporte y adopten un enfoque integrado y sostenible para la gestión de los corredores de transporte internacionales a fin de evitar la duplicación de esfuerzos, promover la conectividad regional y aprovechar al máximo las oportunidades económicas conexas. La Asamblea exhortó al sistema de las Naciones Unidas, a los asociados regionales e internacionales para el desarrollo y a otras organizaciones internacionales a que ayuden a los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito a aprovechar las oportunidades que ofrecen las iniciativas y la integración regionales. La Asamblea instó además al sistema de las Naciones Unidas y a otras organizaciones internacionales y regionales a promover los esfuerzos para reunir datos fiables, de alta calidad y oportunos, con el fin de supervisar los progresos realizados en relación con los objetivos específicos del Programa de Acción de Viena.

⁹ <https://data.worldbank.org/indicador/SI.POV.DDAY>

¹⁰ [Impact of COVID-19 and Responses in Landlocked Developing Countries.](#)

¹¹ [Impact of COVID-19 and Responses in Landlocked Developing Countries.](#)

¹² Resolution 74/15

2.6 Además, la Asamblea General, en su resolución 76/217 decidió, de conformidad con el párrafo 66 de la Declaración Política de la Reunión de Alto Nivel sobre el Examen de Mitad de Período de la Ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, celebrar la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral en 2024 con el mandato de realizar un examen amplio de la ejecución del Programa de Acción de Viena y de formular y adoptar un marco renovado de apoyo internacional para atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y fortalecer las alianzas entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito y sus asociados para el desarrollo. La Asamblea General señaló que la Conferencia debe ir precedida, en los casos en que sea necesario, de exámenes nacionales y regionales, así como de preparativos temáticos, llevados a cabo de la forma más eficaz, mejor organizada y con la más amplia participación posible, y se pidió a las entidades del sistema de las Naciones Unidas que proporcionasen el apoyo necesario al proceso de preparación del examen y a la propia Conferencia, y contribuyesen activamente a ambos.

2.7 Durante la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19, las ministras y ministros reconocieron la persistencia de la crisis mundial sin precedentes provocada por la pandemia de COVID-19 y sus graves consecuencias sanitarias, sociales y económicas y la función clave desempeñada por los servicios de transporte de carga aérea para el funcionamiento ininterrumpido de las cadenas de suministros esenciales y la importancia de desarrollar mecanismos para ayudar a los Estados y a sus profesionales de la aviación y brindarles asistencia técnica para superar la pandemia de COVID-19 sin que nadie se quede atrás. La OACI y los asociados para el desarrollo tienen que intensificar urgentemente la creación de capacidad y la asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral en apoyo del transporte aéreo, que es indispensable para los países en desarrollo sin litoral.

2.8 La investigación y los datos confiables sobre el transporte aéreo se destacaron como uno de los principales desafíos en el examen y el seguimiento de la ejecución del Programa de Acción de Viena y en la ulterior formulación de políticas eficaces. En esta coyuntura crítica, es imperativo llevar a cabo un estudio exhaustivo de análisis de las necesidades de la aviación en los países en desarrollo sin litoral, junto con los centros de excelencia para la investigación específicos de los países en desarrollo sin litoral, a saber, el Grupo Internacional de Estudios para los Países en Desarrollo Sin Litoral (ITTLLDC), a fin de comprender mejor la naturaleza y el alcance de los retos a los que se enfrentan estos países y de sugerir nuevas políticas coordinadas para promover la conectividad aérea, la liberalización de la aviación y la reducción de los costos del transporte aéreo en los países en desarrollo sin litoral.

2.9 A este respecto, en la presente nota se pide a la Asamblea que preste particular atención y dé prioridad al desarrollo de sistemas de transporte aéreo seguros, regulares, fiables y rentables en los países en desarrollo sin litoral. Insta a la OACI a que lleve a cabo un estudio de análisis de las necesidades de aviación de los países en desarrollo sin litoral para comprender mejor la naturaleza y el alcance de los retos a los que se enfrentan estos países y a que asigne una cantidad suficiente de recursos presupuestarios y otra asistencia técnica necesaria a los países en desarrollo sin litoral.