



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 28: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

DIFICULTADES E INQUIETUDES DE LA REPÚBLICA POPULAR DEMOCRÁTICA DE COREA RESPECTO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS SARPS DE LA OACI

(Presentada por la República Popular Democrática de Corea)

RESUMEN

En esta nota de estudio se plantean las dificultades y preocupaciones causadas por factores externos a las actividades de aviación civil de la República Popular Democrática de Corea en la implementación de los SARPS de la OACI y sus medidas.

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

- tomar nota de las graves preocupaciones relativas al desenvolvimiento de la aviación civil de la RPDC que se presentan en esta nota, en consideración de la iniciativa "Ningún País se Queda Atrás" de la OACI y de que los Estados deben cooperar y coordinar entre sí para lograr que la aviación civil se recupere a su estado anterior tras la crisis que desató en todo el mundo la pandemia de COVID-19, el hecho de que la seguridad del público que viaja hacia y desde Pyongyang está directamente relacionada con la seguridad de todas y todos, y que las resoluciones de la ONU no deben usarse como herramienta para violar la seguridad operacional de la aviación civil;
- autorizar a la Secretaría de la OACI a tomar medidas prácticas a través del enlace con los Estados miembros de la OACI responsables, incluido el Comité 1718 de la ONU, para que se reanuden cuanto antes los servicios aeronáuticos (SITA, SADIS, JEPPESEN, Collins, etc.) actualmente suspendidos en la RPDC;
- solicitar a la OACI que vuelva a desarrollar con normalidad las actividades de cooperación técnica con la RPDC, incluido el taller civil/militar previsto, reconociendo que la suspensión de tales actividades no se limita a la prestación de servicios de aviación civil de un Estado contratante, sino que también repercute gravemente en la seguridad operacional de la aviación internacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se han determinado.
<i>Referencias:</i>	C-DEC 218/6 Informes orales del Secretario General (distribución limitada) <i>13ª Conferencia de Navegación Aérea</i> (Doc 10115) <i>Montreal, 9 al 19 de octubre de 2018</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)</i> (Doc 10075) <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300) A40-WP/609 A40-WP/162 AN-Conf/13-WP/72

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El preámbulo del Convenio de Chicago dice lo siguiente: "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"; y "Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo".

1.2 Sus artículos 1 y 4 establecen claramente que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del Convenio.

1.3 La República Popular Democrática de Corea (RPDC) es Estado contratante, habiendo firmado el Convenio de Chicago en 1977, y como tal está obligada a cumplir sus requisitos y las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos descritos en los Anexos y documentos pertinentes de la OACI.

1.4 La RPDC abrió su espacio aéreo territorial para el desenvolvimiento de la navegación aérea internacional en 1981 y el primer sobrevuelo se realizó en 1998. Además, recibió la auditoría USOAP de la OACI en 2000 y 2008, respectivamente, en las que se validó su puntuación de implementación efectiva en torno al 77,8 %.

1.5 En la actualidad, debido a algunas razones externas, las actividades de la aviación civil de la RPDC experimentan problemas en la implementación de los SARPS de la OACI que requieren su pronta solución.

2. ANÁLISIS

2.1 Los expertos pertinentes de la Administración Nacional de Aviación (NAA) de la RPDC tienen restringida su participación activa en las reuniones, talleres, formaciones y programas de cooperación técnica que ofrecen las organizaciones internacionales, incluida la OACI. Por caso, siguen pendientes los talleres de coordinación civil/militar y de búsqueda y salvamento que estaban programados para celebrarse en Pyongyang, RPDC, en 2018 (la propuesta de acoger estos talleres se inició con el acuerdo entre la NAA y la delegación de la OACI durante su visita a Pyongyang en mayo de 2018).

2.2 Los servicios aeronáuticos y comerciales (SITA, Jeppesen, SADIS, Collins, etc.) que requieren para la navegación aérea la aerolínea "Air Koryo" y las aerolíneas de otros países han sido suspendidos, lo que afecta a la seguridad operacional de las actividades de aviación civil y a las funciones de vigilancia de la seguridad operacional que debe desempeñar la RPDC.

2.2.1 Repercusiones de la suspensión de SADIS

Es incompatible con los requisitos del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*, ya que las tripulaciones de vuelo en la RPDC no reciben información de tiempo significativo (SIGWX) ni servicio de tablas de temperatura, viento en altitud y humedad, altura geopotencial de niveles de vuelo y temperatura de la tropopausa, dirección, velocidad y nivel de vuelo de vientos máximos, cumulonimbus, engelamiento, cenizas volcánicas y turbulencias.

2.2.2 Repercusiones de la suspensión de Jeppesen

Plantea serios problemas de seguridad operacional, ya que las tripulaciones de vuelo no reciben el manual de aerovías ni las cartas en ruta que se consideran necesarias para la seguridad operacional de los vuelos de línea durante la preparación del vuelo.

2.2.3 Repercusiones de la suspensión de SITA

2.2.3.1 No es posible implementar las normas y métodos recomendados internacionales relativos a la seguridad del público pasajero elaborados por organizaciones internacionales dependientes de la ONU, como la OACI. (Véase la resolución A39-20 adoptada por el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI).

2.2.3.2 Los explotadores aéreos que ofrecen servicios de transporte aéreo internacional no pueden participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para el procesamiento eficiente del público viajero, impidiéndose además la notificación en tiempo real a las autoridades pertinentes de los datos API (información anticipada) y PNR (registro de nombres), y en consecuencia no pueden cumplir los SARPS de la OACI relativos al mantenimiento de la seguridad de la aviación y la facilitación.

2.3 Existen muchos obstáculos para adquirir los productos de aviación que requieren las normas internacionales de la OACI sobre equipamiento. (por ejemplo, la versión 7.1 del TCAS, la actualización periódica de los datos de navegación aérea del sistema mejorado de advertencia de proximidad del terreno (EGPWS) y otros productos de aviónica, incluidos los necesarios para el ADS-B, etc.)

2.4 Están bloqueados los canales ordinarios de envío de las contribuciones financieras anuales de la RPDC a las organizaciones internacionales, incluida la OACI (no se proporciona el canal de envío de las contribuciones financieras anuales a COSCAP-NA y a la OACI).

2.5 La seguridad operacional de la aviación se ve afectada por las maniobras de oposición a la RPDC forzadas por algunos Estados contratantes como Estados Unidos.

2.5.1 En el 223º período de sesiones del Consejo, la OACI dispuso que se evitaran todas las actividades técnicas directas e indirectas con la RPDC en respuesta a los "lanzamientos de misiles sin previo aviso", y en su 226º período de sesiones nuevamente resolvió someter la cuestión a la Asamblea.

2.5.2 El ensayo de misiles está dentro del derecho independiente de cualquier Estado, y la cuestión relativa al "lanzamiento de misiles sin previo aviso" no puede resolverse por vía de reglamentación de ninguna organización internacional en el contexto especial de la península de Corea, donde son flagrantes las maniobras cada vez más numerosas de agresión contra la RPDC que llevan adelante fuerzas hostiles como Estados Unidos.

2.5.3 Dado que todas las actividades militares se llevan a cabo teniendo en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles para que no se produzca ningún accidente o incidente, la suspensión de la cooperación técnica con el Estado contratante es una medida excepcional que puede tener efectos negativos para el desenvolvimiento de la aviación civil internacional.