



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

**INFORME SOBRE UNA INFRACCIÓN AL CONVENIO DE CHICAGO
COMETIDA POR UN GRUPO DE ESTADOS MIEMBROS DE LA OACI²**

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

El sistema de aviación civil internacional se fundamenta en el respeto de los Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el “Convenio de Chicago”) por las normas de derecho internacional que han acordado y su adhesión a ellas. Así lo consagra el preámbulo del Convenio, donde se recuerda a los Estados que han establecido de común acuerdo sus principios y disposiciones para que la aviación civil internacional se desenvuelva “*en forma segura y ordenada*”.

Varios Estados miembros de la OACI han infringido una serie de artículos del Convenio de Chicago, perturbando el desenvolvimiento de la aviación civil internacional, poniendo en peligro la seguridad operacional de la aviación civil internacional con su accionar deliberado y socavando la confianza mutua que constituye la base del sistema de aviación internacional construido con tanto éxito por la OACI durante sus más de 78 años de existencia.

Esos países, al actuar a sabiendas de que están violentando el Convenio están socavando sus cimientos, y a las medidas de respuesta necesarias las califican de infracciones al Convenio, a la vez que se rehúsan a aceptar que exista una relación causal entre ellas. Estas acciones suponen una amenaza directa para la supervivencia del régimen del Convenio en todos los Estados miembros de la OACI.

El Artículo 54 del Convenio de Chicago establece los mecanismos que ha de seguir el Consejo de la OACI ante la violación de sus términos.

¹ Versión en ruso proporcionada por la Federación de Rusia.

² Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Canadá, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca (incluidas Groenlandia, las Islas Feroe y el mar territorial), Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, México, Mónaco, Montenegro, Países Bajos (incluyendo Aruba, Bonaire, Saba y la Isla de San Eustaquio), Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de Moldova, República Dominicana, Rumania, Saint Maarten, Suecia, Suiza.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:	
a) encomendar al Consejo de la OACI que, de conformidad con el Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, informe a los Estados contratantes de las infracciones a los Artículos 4, 9, 22, 44 y 82 del Convenio de Chicago que hayan sido cometidas por los Estados arriba nombrados conforme se describe en este documento;	
b) instar a los Estados arriba nombrados a desistir inmediatamente de todas las infracciones al Convenio de Chicago y sus Anexos que hayan cometido, y a ponerles fin con carácter urgente;	
c) instar a los Estados arriba nombrados que hayan infringido el Convenio a entablar sin demora negociaciones con los demás Estados a los que hayan impuesto restricciones unilaterales por motivos políticos, con miras al restablecimiento incondicional del régimen del Convenio en todos los Estados miembros de la OACI; y	
d) instar a los Estados mencionados que hayan infringido el Convenio a tomar nota de la declaración de la Asamblea de la OACI de que todo intento de usar a la OACI y su Consejo como instrumento de presión política sobre otros países es inaceptable y a abstenerse de todo otro intento de politizar las actividades de la OACI.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota de estudio no tiene repercusiones financieras directas para ningún Estado miembro de la OACI.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300/9)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde el 25 de febrero de 2022, los citados Estados miembros de la OACI y sus territorios de ultramar han impuesto medidas restrictivas unilaterales a los vuelos en su espacio aéreo nacional de las aeronaves civiles de explotadores rusos.

1.2 El 12 de marzo de 2022, la Administración de Aviación Civil de las Bermudas (BCAA)³, seguida el 14 de marzo de 2022 por la Administración de Aviación de Irlanda (IAA), notificaron a las líneas aéreas rusas la suspensión de los certificados de aeronavegabilidad de todas las aeronaves que explotan y que estaban inscritas en las matrículas nacionales de dichos Estados. Cabe señalar que ninguna de ellas transmitió ninguna notificación previa en nombre de sus Estados, ni realizó acto alguno para iniciar un proceso de negociación con las autoridades rusas sobre este asunto.

1.3 El 28 de marzo de 2022, Aircraft Leasing Ireland (ALI), la entidad de la industria que agrupa a las empresas de arrendamiento irlandesas, declaró que todos sus miembros habían cumplido íntegramente las medidas restrictivas de la Unión Europea que les exigían rescindir sus contratos de arrendamiento con las líneas aéreas rusas. En el marco de las restricciones unilaterales impuestas, Boeing Corporation, Airbus y otros fabricantes de componentes acreditados se han negado a cumplir sus contratos de suministro de piezas de repuesto, y las empresas europeas y norteamericanas de mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves (MRO) se han negado a cumplir sus contratos para el mantenimiento periódico de las aeronaves de las líneas aéreas rusas.

³ Un territorio de ultramar del Reino Unido.

2. VALORACIÓN JURÍDICA DE LAS INFRACCIONES AL CONVENIO DE CHICAGO

2.1 La resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” y adoptada el 25 de septiembre de 2015, insta encarecidamente a los Estados a que *“se abstengan de promulgar y aplicar unilateralmente medidas económicas, financieras o comerciales que no sean compatibles con el derecho internacional y la Carta de las Naciones Unidas y que impidan la plena consecución del desarrollo económico y social, particularmente en los países en desarrollo”* (párrafo 30). Además, en su resolución anual sobre los derechos humanos y las medidas coercitivas unilaterales, adoptada el 16 de diciembre de 2021 (resolución 76/161), la Asamblea General insta a todos los Estados a que *“cesen de adoptar o aplicar medidas unilaterales no compatibles con el derecho internacional, el derecho internacional humanitario, la Carta de las Naciones Unidas y las normas y principios que rigen las relaciones pacíficas entre los Estados, en particular las de carácter coercitivo, así como todos los efectos extraterritoriales consiguientes, que crean obstáculos a las relaciones comerciales entre los Estados, impidiendo así la realización plena de los derechos enunciados en la Declaración Universal de Derechos Humanos y otros instrumentos internacionales de derechos humanos, en particular el derecho de las personas y los pueblos al desarrollo”* (párrafo 1).

2.2 El cierre unilateral por parte de los Estados de su espacio aéreo por motivos discriminatorios de nacionalidad es una violación directa del Artículo 9, inciso b) del Convenio de Chicago, que establece que: *“b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, **sin distinción de nacionalidad**, a las aeronaves de todos los demás Estados”*.

2.3 Cabe señalar que la Federación de Rusia se ha adherido siempre sin reservas a las disposiciones del Artículo 4 del Convenio de Chicago y nunca ha actuado en forma alguna que supusiera utilizar la aviación civil *“para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio”*. Se suma a esto que el espacio aéreo controlado por la Federación de Rusia comprende 26 millones de kilómetros cuadrados.

2.4 Es indudable que las restricciones unilaterales impuestas por un grupo de Estados miembros de la OACI a la Federación de Rusia se están usando como instrumento de presión política y constituyen una violación directa del Artículo 4 del Convenio de Chicago. Es notable que, en su discurso público del 25 de marzo de 2022, el director general de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea, Henrik Hololei, dijera literalmente lo siguiente: *“Me atrevo a decir que hemos estado destruyendo la aviación civil rusa; esa ha sido la idea central de las sanciones...”*.

2.5 Se debe destacar que acciones y declaraciones públicas oficiales de este tipo por parte de funcionarias y funcionarios de alto rango de la Unión Europea en el desempeño de sus funciones oficiales, que socavan los principios fundamentales del Convenio de Chicago, ponen en grave peligro la viabilidad de la OACI como organización internacional mundial, empujándola a correr la misma suerte de otra organización internacional: la Sociedad de Naciones.

2.6 Las decisiones de la Unión Europea (los Estados miembros de la Unión Europea)⁴ que obligaron a los arrendadores a rescindir unilateralmente los contratos de arrendamiento celebrados en virtud de las disposiciones del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago, sin previo aviso y sin hacer intento alguno de entablar negociaciones, e incumpliendo sus obligaciones en virtud de los contratos de arrendamiento en relación con la rescisión unilateral (devolución de los depósitos de garantía, pago de multas, etc.), son directamente violatorias del Artículo 44 del Convenio de Chicago, que entre otras cosas establece que

⁴ Reglamento (UE) 2022/334 del Consejo de 28 de febrero de 2022 y decisión (PESC) 2022/335 del Consejo de 28 de febrero de 2022.

“[I]os 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 con el fin de: ... asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional”.

2.7 Un ejemplo ilustrativo es la detención, el 27 de febrero de 2022, en el aeropuerto de Toronto (Canadá), de una aeronave AN-124 de la compañía aérea rusa Volga-Dnepr que entregaba en el Canadá una carga de insumos sanitarios consistente en material de diagnóstico de COVID-19 que había encargado el Gobierno canadiense. El motivo de la detención de la aeronave fue el cierre del espacio aéreo nacional del Canadá a las aeronaves rusas a partir del 27 de febrero de 2022.⁵ La aeronave rusa permanece “detenida” hasta el día de hoy en el aeropuerto de Toronto. Este es un claro ejemplo de violación del Artículo 22 del Convenio de Chicago, que establece lo siguiente: *“Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho”.*

2.8 Además, estas acciones son contrarias a la norma 2.1 del Anexo 9 — Facilitación del Convenio de Chicago que, entre otras cosas, exige a los Estados miembros de la OACI que tomen las medidas adecuadas *“...para evitar retrasos innecesarios”.*

2.9 Los numerosos retrasos y cancelaciones de vuelos, e incluso las detenciones ilegales de aeronaves, que se han producido en los últimos meses violan uno de los derechos individuales fundamentales, el derecho a la libertad de circulación consagrado en la Declaración Universal de Derechos Humanos adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1948.

2.10 Está perfectamente claro que la imposición de restricciones unilaterales por motivos políticos por parte de los Estados miembros de la OACI también infringe el Artículo 82 del Convenio de Chicago, que establece que *“Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos”.*

3. PRINCIPALES CONCLUSIONES

3.1 La citada resolución 76/161 de la Asamblea General de las Naciones Unidas subraya que *“las leyes y medidas coercitivas unilaterales son contrarias al derecho internacional, el derecho internacional humanitario, la Carta de las Naciones Unidas y las normas y principios que rigen las relaciones pacíficas entre los Estados”* (cuarto párrafo del preámbulo). A este respecto, se manifiesta preocupación *“porque la frecuencia, el tipo, los objetivos y el alcance de la aplicación de las medidas coercitivas unilaterales, que no son compatibles con el derecho internacional y la Carta, se han ampliado enormemente en el ámbito internacional”* (decimonoveno párrafo del preámbulo).

3.2 En los últimos años, el uso de la aviación civil internacional como instrumento de presión política sobre los Estados “indeseables” se ha convertido en una práctica habitual. Hace tan solo un año, se impusieron medidas restrictivas similares a la República de Belarús con pretextos en extremo artificiosos. Esto causa un daño considerable al buen nombre de la Organización y socava su credibilidad entre sus Estados miembros.

⁵ NOTAM proveniente de Canadá a las 15:50 horas UTC del 27 de febrero de 2022 (271550 CYHQYNYX (F0400/22 NOTAMN Q) CZXX/QOECH/IV/NBO/E/000/999/5205N12506W999).

3.3 Es altamente preocupante que, a la fecha, el Consejo de la OACI no haya dado a conocer su apreciación de las acciones de este tipo por parte de determinados Estados. Durante la 14ª sesión del 226º período de sesiones, la Federación de Rusia presentó una solicitud en este sentido ante el Consejo de la OACI y se encuentra a la espera de que se la considere. Como ya se ha señalado, la imposición discriminatoria y por nacionalidad a otros países de restricciones unilaterales con motivaciones políticas perturba el régimen del Convenio en todos los Estados miembros de la OACI y anula los esfuerzos de la comunidad de la aviación internacional para crear un sistema de transporte aéreo mundial seguro y eficiente. En tales circunstancias, la noción misma del Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI y de una navegación aérea sin discontinuidades se vuelve abstracta, y no tiene sentido seguir hablando de objetivos ambiciosos a largo plazo para reducir efectivamente las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación civil internacional.

3.4 No cabe duda de la necesidad de que el Consejo de la OACI tome medidas urgentes encaminadas a restablecer incondicionalmente el régimen del Convenio en todos los Estados miembros de la OACI, con el fin de garantizar la supervivencia de la propia Organización y proteger los logros de 78 años de cooperación internacional en materia de aviación civil.

— FIN —