



A40-WP/611
EC/52
28/9/19

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 36

El texto adjunto sobre la cuestión 36 se presenta a la Comisión Económica para que lo examine.

Cuestión 36: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica

36.1 En la nota WP/247, los Emiratos Árabes Unidos explicaban la necesidad de una medida independiente y detallada del rendimiento del sector de la aviación por el Estado, que ayude a los encargados de formular políticas a identificar las áreas que deben mejorarse o priorizar. En la nota se proponía establecer un índice de competitividad global de la aviación que permitiera determinar la capacidad de un Estado para generar y mantener beneficios basándose en seis pilares fundamentales de productividad. El uso de este índice podía generar estructuralmente resultados y constituir el impulsor fundamental para las intervenciones de política.

36.2 En la nota WP/387, Qatar proporcionaba información sobre los riesgos que generaban los Estados al prohibir la utilización de rutas aéreas internacionales en su espacio aéreo, situación que incluía rutas de alternativa congestionadas. Con esto se producían grandes desvíos de los vuelos, aumento de las horas de vuelo e incremento del consumo de combustible. En la nota se pedía a los Estados de Oriente Medio que se abstuvieran de politizar la utilización o el cierre de las rutas aéreas internacionales en su espacio aéreo.

36.3 En la nota WP/469, Cuba reafirmaba que las acciones unilaterales y extraterritoriales obstaculizaban el desarrollo económico sostenible del transporte aéreo internacional y, en particular, tenían un gran impacto en los países en desarrollo. En la nota se afirmaba además que la OACI tenía un papel que desempeñar en la garantía de principios tales como la igualdad soberana de los Estados, la no discriminación, el respeto mutuo, la igualdad de oportunidades y la libertad de comercio y navegación internacionales, consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y la Carta de las Naciones Unidas.

36.4 En la nota WP/475, Irán (República Islámica del) proporcionaba información sobre los efectos de 30 años de sanciones económicas, comerciales y financieras impuestas a su industria de la aviación unilateralmente por Estados Unidos. En la nota se explicaban las dificultades que enfrentaba la Organización de aviación civil de Irán y Airport Holding Company de Irán para comprar y operar equipo e instalaciones CNS/ATM que permitieran reforzar la seguridad operacional de la navegación aérea internacional.

36.5 En la nota WP/476, Irán (República Islámica del) proporcionaba información acerca de algunos Estados que se negaban a proporcionar combustible de aviación a las aeronaves de líneas aéreas iraníes en sus aeropuertos, impidiendo de este modo que estas líneas aéreas tuvieran acceso a los mercados internacionales y poniendo en peligro la seguridad operacional de la aviación internacional. En la nota se destacaba que negarse a promocionar combustible a las aeronaves iraníes contradecía los principios del Convenio de Chicago.

36.6 En la nota WP/487, la República Bolivariana de Venezuela informaba que había sido objeto de diversas sanciones económicas que habían generado una serie de consecuencias negativas que repercutían directamente en sus relaciones comerciales de transporte aéreo con otros Estados, lesionando los intereses de sus líneas aéreas designadas y menoscabando la libre competencia que debería caracterizar las operaciones de la aviación civil internacional en beneficio de los usuarios.

36.7 La Comisión estuvo de acuerdo en que la propuesta presentada en la nota WP/247 de establecer un índice de competitividad global de la aviación fuera considerada por los grupos de expertos apropiados de la Organización. Al hacerlo, debía tenerse en cuenta el trabajo realizado por otras organizaciones a fin de evitar duplicación de esfuerzos.

36.8 La Comisión consideró la nota WP/387 sobre el cierre del espacio aéreo y sus repercusiones sobre el tránsito aéreo internacional, en la que Qatar solicitaba que se tomaran medidas para prevenir la politización del uso del espacio aéreo, en especial en las rutas internacionales. A pesar de recibir algún apoyo, un grupo de Estados manifestó objeciones a la nota y pidió a la Comisión que no abriera el debate sobre este tema que estaba en ese momento ante la Corte Internacional de Justicia. Se hizo referencia al Artículo 86 del Convenio de Chicago y a la decisión del Consejo 216/6 por la cual, entre otras cosas, se suspendía su consideración hasta tanto no se pronunciara la Corte Internacional de Justicia.

36.9 En cuanto a la nota WP/469 presentada por Cuba sobre la imposición de medidas unilaterales y extraterritoriales por los Estados Unidos, algunos Estados manifestaron su apoyo y advirtieron que tales sanciones tenían un impacto negativo en el derecho de un Estado a desarrollar la aviación, establecido en el Convenio de Chicago. En respuesta a esto, Estados Unidos afirmó su postura con respecto a este asunto, que no era apropiado debatirlo en la Comisión Económica, y que tenía el derecho soberano de desarrollar sus relaciones bilaterales de conformidad con sus intereses y valores nacionales.

36.10 La Comisión tomó nota de la información contenida en las notas WP/387 y WP/469, así como de las opiniones y posturas expuestas durante el debate. Reconociendo que los asuntos planteados en esas notas eran delicados y de carácter político, sobre los cuales los Estados involucrados tenían opiniones muy firmes, la Comisión no estaba en una posición para resolverlos. En consecuencia, se decidió que el asunto se señalaría a la atención del Presidente del Consejo, cuyos “buenos oficios” habían intervenido en esta cuestión en el pasado.

36.11 La Comisión tomó nota de la información contenida en las notas WP/475, WP/476 y WP/487.