Naciones Unidas S/2001/965

Consejo de Seguridad

Distr. general
11 de octubre de 2001
Español
Original: inglés

Informe presentado por el Secretario General en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 13 de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad, relativa a Liberia

I. Introducción

1. En el apartado b) del párrafo 13 de su resolución 1343 (2001), de 7 de marzo de 2001, el Consejo de Seguridad me pidió que le proporcionara, dentro de los seis meses siguientes a la aprobación de la resolución, un informe sobre las medidas que hubiera adoptado el Gobierno de Liberia para mejorar su capacidad de control y vigilancia del transporte aéreo de conformidad con las recomendaciones del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1306 (2000) y con cualquier asesoramiento que pudiera proporcionar la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

2. Este informe se presenta en cumplimiento de esa petición. Se basa en información suministrada a la Oficina de las Naciones Unidas en Liberia sobre las medidas que ha adoptado el Gobierno de Liberia en relación con el control y la vigilancia del transporte aéreo, así como las gestiones que ha hecho para obtener el asesoramiento y la asistencia de la OACI a este respecto.

II. Medidas adoptadas por Liberia en enero para mejorar su capacidad de control y vigilancia del transporte aéreo

3. En el apartado b) del párrafo 4 de mi informe anterior (S/2001/424), indiqué que, según la información suministrada a la Oficina de las Naciones Unidas en Liberia, el Gobierno de Liberia había retirado del servicio todas las aeronaves matriculadas en Liberia hasta que sus propietarios aportaran pruebas documentales de que estaban en condiciones de volar, con arreglo a las leyes de aviación civil de Liberia y a las normas establecidas por la OACI. Esa medida, adoptada el 22 de enero de 2001, siguió a la publicación del informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1306 (2000) del Consejo de Seguridad (S/2000/1195).

4. En los párrafos 12 y 13 de mi informe también se detallaban otras medidas aplicadas por el Gobierno de Liberia después de la retirada del servicio de las aeronaves matriculadas en el país, así como la asistencia y la cooperación que el Gobierno de Liberia había solicitado de la OACI.

III. Medidas aplicadas por el Gobierno de Liberia desde enero

5. La información suministrada a la Oficina de las Naciones Unidas en Liberia indica que, tras aplicar las citadas medidas en enero, el Gobierno de Liberia ha adoptado las siguientes medidas adicionales:

a) Se ha informado de que, a fin de aliviar las limitaciones y deficiencias que presenta su sistema de control del espacio aéreo, el Gobierno de Liberia ha adquirido en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte un sistema completo para sustituir el actual sistema de la torre de control del tráfico aéreo, que es obsoleto. Está previsto que el nuevo equipo sea instalado y puesto en marcha por el contratista, la empresa

01-56913 (S) 121001 121001

System Interface Limited, de Essex, antes de diciembre de 2001. Se indica que el nuevo sistema incluirá una consola de control de tres puestos, una alarma de accidentes, un sistema cronométrico de control del tráfico aéreo, una lámpara de señales, transmisores y receptores de muy alta frecuencia (VHF), una grabadora de voz, los accesorios necesarios para la torre y un sistema de generación de energía eléctrica de reserva para garantizar un funcionamiento ininterrumpido;

b) Según el Gobierno, la instalación de un nuevo sistema de control del tráfico aéreo, además de mejorar la capacidad del país en materia de control del tráfico aéreo, ayudaría a superar las limitaciones de los sistemas convencionales y permitiría desarrollar su sistema de organización del tráfico aéreo, de conformidad con el concepto de sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia y organización del tráfico aéreo. A juicio del Gobierno, su decisión de adquirir el sistema representa una forma gradual de avanzar hacia dicho concepto;

c) Según el Gobierno, ese concepto coincide con la recomendación de la OACI al efecto de que los Estados apliquen el control de su zona aérea a la mayor brevedad posible, con miras a mejorar la seguridad del tráfico aéreo. El Gobierno también ha señalado que el nuevo concepto operacional sería esencial para una mayor eficiencia. El Gobierno ha observado además que una organización eficaz del tráfico aéreo es esencial para la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la aviación civil internacional y que la aplicación de nuevas tecnologías permitiría satisfacer las necesidades de un sistema regional de organización del tráfico aéreo. A su juicio, el nuevo enfoque tiene por objeto mejorar inicialmente la armonización de los servicios del tráfico aéreo, lo cual contribuiría en definitiva a lograr un sistema mundial integrado de organización del tráfico aéreo;

d) El Gobierno de Liberia también ha comunicado que se está procurando establecer enlaces entre el Centro de Control del Tráfico Aéreo del Aeropuerto Internacional Roberts, en Monrovia, y los aeropuertos nacionales del interior a medida que se vayan poniendo en funcionamiento y que, entretanto, la Dirección de Aviación Civil y el organismo liberiano encargado de los aeropuertos nacionales están formulando planes para levantar un inventario de los aeropuertos nacionales e inspeccionarlos;

e) A fin de mejorar su capacidad de supervisión y vigilancia, el Gobierno de Liberia ha manifestado su intención de establecer un enlace de microondas entre la oficina del Director de Aviación Civil en Monrovia y el Centro de Control del Tráfico Aéreo del Aeropuerto Internacional Roberts.

Iniciativa de Liberia en materia de organización del tráfico aéreo en la región de información de vuelos Roberts

6. El Gobierno indica que, de conformidad con la tendencia mundial a las agrupaciones regionales y a la combinación de espacios aéreos, Liberia sigue siendo miembro de la región de información de vuelos Roberts y, por tanto, se adhiere al plan de navegación aérea para la región de África y el Océano Índico y a otros protocolos o requisitos operacionales de navegación y tráfico aéreo. Sin embargo, el Gobierno ha subrayado que, como consecuencia de las constantes incursiones transfronterizas de fuerzas disidentes y debido a la mayor preocupación por la seguridad nacional generada por esos incidentes, ha decidido asumir provisionalmente la gestión independiente del espacio aéreo liberiano, en espera de que mejoren las relaciones entre los países de la Unión del Río Mano.

7. Según el Gobierno, el citado plan de emergencia requiere la instalación de equipo apropiado en el Centro de Control del Tráfico Aéreo del Aeropuerto Internacional Roberts y la reactivación del equipo de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas ya establecido en el Centro. También requiere que se reactive la región de información de vuelos Roberts y que se encargue de su funcionamiento un equipo de técnicos exclusivamente liberianos que trabajen bajo la supervisión directa de la Dirección de Aviación Civil de Liberia.

8. El Gobierno ha afirmado que, con las innovaciones técnicas provisionales mencionadas, la Dirección de Aviación Civil de Liberia ha asumido un papel más activo en la organización del espacio aéreo que, hasta la fecha, se había delegado en cierta medida al Aeropuerto Internacional Roberts y a la región de información de vuelos Roberts. A este respecto, el Gobierno señala a la atención el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en lo tocante a las normas internacionales y prácticas recomendadas, y subraya el principio de que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo de su territorio.

IV. Contactos entre el Gobierno de Liberia y la Organización de Aviación Civil Internacional

9. A raíz de la decisión del Gobierno de Liberia de gestionar provisionalmente de manera independiente su espacio aéreo territorial, el Secretario General de la región de información de vuelos Roberts solicitó una reunión oficiosa de coordinación sobre la organización del tráfico aéreo en la región. El Gobierno comunica que la reunión se celebró con los auspicios de la oficina regional de la OACI para África occidental y central, con sede en Dakar, los días 26 y 27 de marzo de 2001. Según el Gobierno, se debatieron varios temas, en los que figuraban los siguientes:

a) Un cambio de impresiones preliminar sobre los procedimientos de la OACI en el plan de navegación aérea de la región de África y el Océano Índico;

b) Un examen de la decisión unilateral de Liberia relativa al control y la gestión de su espacio aéreo y sus consecuencias para la seguridad y la circulación del tráfico aéreo de conformidad con el plan de navegación aérea de la región de África y el Océano Índico y las normas correspondientes;

c) Un examen de las consecuencias para la red de rutas de los servicios de tráfico aéreo en la región de información de vuelos Roberts en relación con las unidades que prestan servicios de tráfico aéreo con arreglo al plan de navegación aérea de la región de África y el Océano Índico y las normas correspondientes;

d) Un examen de las consecuencias para las comunicaciones y los problemas de coordinación en relación con el plan de navegación aérea de la región de África y el Océano Índico;

e) Un examen de las consecuencias para los acuerdos operacionales sobre la organización del tráfico aéreo; búsqueda y rescate; comunicaciones, navegación y vigilancia; y servicios de información aeronáutica entre el Centro de Control del Tráfico Aéreo Roberts y los centros de control de aproximación de Conakry, Freetown y Roberts dentro de la región de información de vuelos Roberts y centros adyacentes;

f) La formulación y armonización de planes de contingencia en el espacio aéreo territorial en materia de organización del tráfico aéreo; búsqueda y rescate; comunicaciones, navegación y vigilancia; y servicios de información aeronáutica en la región de información de vuelos Roberts.

10. En esa reunión, el Gobierno de Liberia sostuvo que ciertas regiones de información de vuelos de la región de África y el Océano Índico correspondían en gran medida con las fronteras nacionales, lo cual era comprensible desde el punto de vista de que los Estados tenían soberanía total y exclusiva sobre el espacio aéreo de su territorio y, por lo tanto, tenían un monopolio desde el punto de vista de su regulación. Sin embargo, el Gobierno expresó su acuerdo y su adhesión a la política de la OACI al efecto de que los Estados miembros podrían actuar con mayor eficiencia y economía mediante la consolidación de sus instalaciones y servicios.

11. El Gobierno de Liberia indicó además que en la reunión de Dakar se habían acordado los siguientes "elementos de principio":

a) Que la integridad de la región de información de vuelos Roberts se mantendría de conformidad con el plan de navegación aérea de la región de África y el Océano Índico de la OACI;

b) Que la seguridad de la navegación aérea internacional seguiría siendo una consideración primordial, de conformidad con los procedimientos y disposiciones de la OACI;

c) Que Liberia controlaría su espacio aéreo territorial al tiempo que seguiría formando parte de la región de información de vuelos Roberts y trabajando en armonía con sus vecinos;

d) Que era necesario buscar soluciones operacionales para las cuestiones planteadas por Liberia en el marco de la región de información de vuelos;

e) Que debían establecerse relaciones de cooperación y coordinación entre todos los Estados interesados;

f) Que debían estudiarse soluciones técnicas que respetaran tanto la integridad de la región de información de vuelos Roberts como la soberanía de cada uno de los Estados partes.

12. Se transmitió un proyecto de memorando de entendimiento sobre las cuestiones mencionadas acordado por todas las partes interesadas de la región de información de vuelos Roberts, con los comentarios del Gobierno de Liberia, para su firma por el Centro de Control de Aproximación Roberts y la región de

información de vuelos Roberts, según el informe del Gobierno.

13. Según el Gobierno, las partes que asistieron a la reunión también habían llegado a un acuerdo sobre la necesidad de encontrar una solución técnica y operacional aceptable para todas ellas sin menoscabar la integridad de la región de información de vuelos Roberts. Se había establecido un pequeño grupo de trabajo integrado por las tres partes, a saber Guinea, Liberia y Sierra Leona, así como la secretaría de la región de información de vuelos Roberts, con la asistencia de la secretaría de la OACI, y se había propuesto que el Centro de Control del Tráfico Aéreo Roberts:

a) Otorgara permisos y coordinara el tráfico del Centro de Control de Aproximación Roberts que ingresara en el espacio aéreo de Liberia en Matru, Tekto, Ponka y Ritam;

b) Reactivara la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas en el Aeropuerto Internacional Roberts;

c) Evaluara al personal de comunicaciones liberiano y le impartiera capacitación, según fuera necesario, para el funcionamiento y el mantenimiento del equipo;

d) Asignara únicamente ciudadanos liberianos al Centro de Control de Aproximación Roberts.

14. Con respecto a los vuelos militares, el Gobierno de Liberia se ha referido al artículo 4 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con arreglo al cual los Estados acordaron no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del Convenio. A ese respecto, el Gobierno de Liberia ha declarado que seguirá dedicado a mejorar la seguridad en sus actividades relacionadas con la navegación aérea y la organización del tráfico aéreo.

15. El Gobierno también ha comunicado que en reuniones celebradas en julio de 2001 con miembros del Grupo de Expertos de las Naciones Unidas se había señalado a su atención el hecho de que ciertas aeronaves volaban con matrícula liberiana (EL) a pesar de que el Gobierno afirmaba que había retirado las matrículas y había cerrado efectivamente la matriculación de aeronaves en Liberia. Se indicó que, además de cerrar la matrícula de aeronaves, la Dirección de Aviación Civil de Liberia también había comenzado a formular y aplicar un nuevo sistema de matrícula para la aviación civil basado en el sistema Gates, cuyo objeto era garantizar la estricta conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Según el Gobierno, se había ultimado el proyecto del sistema propuesto, que sería examinado por técnicos de la OACI en un futuro próximo.

16. En una carta de fecha 30 de julio de 2001 dirigida al Secretario General de la OACI por el Ministro de Transportes de Liberia se solicitó que, sobre la base de la recomendación del Grupo de Expertos, la anterior matrícula de las aeronaves liberianas, EL, fuera cambiada por RL, LI, LB o ML, a fin de evitar que personas desaprensivas siguieran utilizando la matrícula EL.

V. Observaciones

17. Con arreglo al informe presentado a la Oficina de las Naciones Unidas en Liberia por el Gobierno de Liberia, parece ser que su Dirección de Aviación Civil ha permanecido en contacto con la OACI desde que en diciembre de 2000 se publicó el informe del Grupo de Expertos establecido en virtud de la resolución 1306 (2000).

18. El Gobierno había enviado a su Ministro de Transportes y al Director de Aviación Civil a la sede de la OACI para recabar la cooperación y la asistencia de ésta en la reforma de su administración de aviación civil poco después de la publicación del informe del Grupo de Expertos.

19. Como se indica en el párrafo 9 del presente informe, los días 26 y 27 de marzo se celebró en Dakar, con los auspicios de la oficina regional de la OACI, una reunión oficiosa de coordinación sobre la organización del tráfico aéreo en la región de información de vuelos Roberts. El propósito de la reunión era debatir la decisión de Liberia de gestionar provisionalmente su propio espacio aéreo territorial.

20. Según el Gobierno, el nuevo sistema de matrícula de aeronaves civiles que han establecido las autoridades liberianas de aviación civil, sobre la base del sistema Gates, sería examinado por un equipo de técnicos de la OACI que deberán visitar Liberia en breve. Además, la Dirección de Aviación Civil del Ministerio de Transportes de Liberia recabó, el 30 de julio, la aprobación de la OACI para poder cambiar su matrícula de aeronaves (EL) a fin de poner fin a su uso ilegal por operadores de aeronaves desaprensivos.

21. Como ya indiqué, el presente informe se ha preparado sobre la base de la información proporcionada a la Oficina de las Naciones Unidas en Liberia por el Gobierno de Liberia. Por sí misma, la Oficina no puede confirmar independientemente las afirmaciones del Gobierno de Liberia sobre cualquiera de las cuestiones pertinentes.

22. Sobre la base del informe presentado por el Gobierno de Liberia, puede observarse que las autoridades liberianas están procurando reformar su administración de aviación civil y que a ese respecto se ha recabado la asistencia de la OACI. Confío en que la OACI continúe prestando la cooperación y la asistencia necesarias a las autoridades liberianas con miras a cumplir los objetivos previstos en el apartado b) del párrafo 13 de la resolución 1343 (2001) del Consejo de Seguridad.