



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

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

INFRACCIONES DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMETIDAS POR LA FEDERACIÓN DE RUSIA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se notifica la violación por parte de la Federación de Rusia de la soberanía exclusiva del espacio aéreo ucraniano, así como la matriculación doble de aeronaves y el hecho de permitir que las aeronaves vuelen sin llevar los documentos requeridos, que el Consejo consideró que constituían infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* que debían notificarse a la Asamblea en virtud del Artículo 54 k) de dicho Convenio.

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

- examinar esta nota de estudio y, reconocer y condenar las infracciones del Convenio cometidas por la Federación de Rusia;
- instar a la Federación de Rusia a poner fin de inmediato a esas infracciones, que se presentan en la nota; y
- adoptar el proyecto de Resolución que se presenta en el apéndice C.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Seguridad operacional</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota de estudio no tiene repercusiones financieras directas
<i>Referencias:</i>	C-DEC 226/14 C-DEC 225/8 C-DEC 225/4 C-WP/15425 y Revisión núm. 1 EB 2022/29 EB 2022/12 Comunicación a los Estados AN 3/1.1-22/41 Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 7 — <i>Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves</i> Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> Resolución A/ES-11/L.1 de la Asamblea de las Naciones Unidas relativa a la <i>Agresión contra Ucrania</i> <i>Reglamento interno del Consejo</i> (Doc 7559) <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El principio de que cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio está consagrado en el Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944, que en lo sucesivo se denominará “el Convenio”). Asimismo, la Carta de las Naciones Unidas contempla el principio de que los Estados se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado.

1.2 El 3 de marzo de 2022, en su 11ª sesión especial de emergencia, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución A/ES-11/L.1 sobre la agresión contra Ucrania. En la Resolución se reafirma su compromiso con la soberanía, la independencia, la unidad y la integridad territorial de Ucrania y se deplora en los términos más enérgicos la agresión cometida por la Federación de Rusia contra Ucrania, en contravención de la Carta de las Naciones Unidas. La violación de la integridad territorial de Ucrania incluye la violación del espacio aéreo ucraniano y por consiguiente constituye una infracción del Artículo 1 del Convenio.

1.3 El Artículo 18 del Convenio dispone que “[n]inguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado”. Además, en el Artículo 19 se establece que “[l]a matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos”. Por consiguiente, en el caso de una aeronave que haya sido matriculada previamente en un Estado contratante, tendría que efectuarse una transferencia válida de matrícula de conformidad con la legislación local aplicable. Además, en el Artículo 29 del Convenio se enumeran los documentos que deben llevar las aeronaves, entre los que figuran el certificado de aeronavegabilidad y la licencia de estación de radio. El Convenio prescribe que los certificados de aeronavegabilidad serán expedidos o convalidados por el Estado de matrícula (Artículo 31) y que las licencias de radio serán expedidas por el Estado de matrícula (Artículo 30).

1.4 El Decreto núm. 411, adoptado por el Gobierno de la Federación de Rusia el 19 de marzo de 2022, y aplicable a partir del 23 de marzo de 2022, prevé la matriculación doble en Rusia de las aeronaves que sean arrendadas por un arrendatario ruso si el arrendador está establecido en un país que el Gobierno ruso califica de “hostil”. Según el Decreto 411, no se requiere ninguna prueba de haber dado de baja previamente la matrícula para efectuar esta reinscripción.

2. MEDIDAS TOMADAS POR LA ORGANIZACIÓN

2.1 En la cuarta sesión de su 225º período de sesiones (25 de febrero de 2022), el Consejo examinó la cuestión de la “Situación en Ucrania” y condenó la violación de la integridad territorial y la soberanía de un Estado miembro de las Naciones Unidas, incluido su espacio aéreo soberano, por ser contraria a los principios de la Carta de las Naciones Unidas y el Artículo 1 del Convenio e hizo hincapié en la importancia capital de preservar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional y las obligaciones conexas de los Estados miembros de la OACI.

2.2 Además, en la octava sesión de su 225º período de sesiones (7 de marzo de 2022), el Consejo examinó el asunto de la “Matriculación de aeronaves”. En esa sesión se puso en conocimiento de dicho órgano que la Federación de Rusia había pedido a sus explotadores que matricularan las aeronaves arrendadas, ya matriculadas en terceros países, en su propio registro. A este respecto, se afirmó que, según parecía, la Federación de Rusia pretendía expedir nuevos certificados de aeronavegabilidad. El Consejo pidió a la Secretaría que aclarara la situación con el Estado contratante en cuestión y tomara las medidas apropiadas que correspondiesen, en particular en aras de la seguridad operacional de la aviación y que, a la vez, mantuviera al Consejo informado.

2.3 En consecuencia, el 11 de marzo de 2022, se publicó un Boletín electrónico (EB) para recordar a los Estados contratantes sus obligaciones en materia de seguridad operacional en virtud del Convenio y sus Anexos.

2.4 En cumplimiento del Artículo 21 del Convenio, la OACI ha recibido información de varios Estados contratantes sobre aeronaves que pueden estar siendo utilizadas en operaciones de navegación aérea internacional por explotadores rusos a pesar de que sus certificados de aeronavegabilidad han sido suspendidos por los respectivos Estados de matrícula. El 18 de marzo de 2022, esta información crítica para la seguridad operacional se publicó en un sitio web seguro especializado, y en la misma fecha se envió la comunicación AN 3/1.1-22/41 a todos los Estados contratantes recordándoles sus obligaciones relativas a la vigilancia de explotadores extranjeros y solicitándoles que tomen medidas inmediatas para cerciorarse del cumplimiento de las disposiciones del Convenio y sus Anexos 6, 7 y 8.

2.5 El 28 de marzo de 2022 se emitió una solicitud de información obligatoria (MIR) a la Federación de Rusia en la que se solicitaba información sobre la forma en que la Federación de Rusia se aseguraba de que las matrículas de aeronaves se habían dado de baja debidamente antes de inscribirlas en su propio Registro, en particular desde el 24 de febrero de 2022.

2.6 Como no se aportaron pruebas de que se había dado de baja las matrículas de aeronaves y las aeronaves siguieron operando sin certificados de aeronavegabilidad válidos (Artículo 31 del Convenio) o una licencia válida de estación de radio (Artículo 30 del Convenio), así como sin ninguna garantía de las responsabilidades de vigilancia conexas, en el marco del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) se identificó un riesgo inminente de seguridad operacional para la aviación civil. El 26 de mayo de 2022 el Comité de Validación de Preocupaciones Significativas de Seguridad Operacional (SSC) del USOAP concluyó que, si la situación no se resolvía antes del 15 de junio de 2022, debería notificarse a la Federación de Rusia la confirmación de una SCC. El 15 de junio de 2022 se notificó a la Federación de Rusia de la SSC y se informó a todos los Estados contratantes de la OACI a través del marco en línea y el correspondiente EB 2022/29.

2.7 En la 14ª sesión de su 226º período de sesiones (22 de junio de 2022), el Consejo examinó la nota C-WP/15425 y la revisión núm. 1 de la misma, presentada por 19 Estados miembros del Consejo de la OACI en la que se describían las infracciones cometidas con respecto a los Artículos 18, 19, 29 y 31 del Convenio, y las medidas tomadas por la Federación de Rusia al promulgar el Decreto núm. 411 y proceder luego a la reinscripción /matriculación doble de aeronaves, así como al permitir la explotación de aeronaves cuyos certificados de aeronavegabilidad y licencias habían sido suspendidas por el único Estado de matrícula. Los 19 Estados miembros del Consejo de la OACI solicitaron que el Consejo de la Organización tomara las medidas correspondientes.

2.8 Por decisión de la mayoría, el Consejo tomó nota de que una SCC aún no se había resuelto e hizo un llamamiento a la Federación de Rusia a que ponga fin de inmediato a sus infracciones respecto del Convenio, con miras a preservar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil, al tiempo que instó a la Federación de Rusia a remediar urgentemente dichas infracciones. El Consejo pidió al Secretario General que, si estas infracciones del Convenio no se rectificaban con urgencia, informara acerca de las mismas a todos los Estados contratantes, de conformidad con el Artículo 54 j) de dicho Convenio, y decidió someter este asunto a la consideración de la Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones, de conformidad con el Artículo 54 k) del Convenio de Chicago.

3. PRUEBAS DE LAS INFRACCIONES DE LOS ARTÍCULOS 18, 19, 29, Y 31 DEL CONVENIO

3.1 Las pruebas de las infracciones de los Artículos 18, 19, 29 y 31 del Convenio presentadas por los 19 Estados miembros del Consejo de la OACI en la nota C-WP/15425, Revisión núm. 1 se reproducen en el **apéndice A** (Artículos 18 y 19) y en el **apéndice B** (Artículos 29 y 31) de la presente nota de estudio.

4 ARTÍCULO 54 K) DEL CONVENIO

4.1 En virtud del Artículo 54 k) del Convenio, el Consejo debe “comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción”.

4.2 En el Convenio no se define el término “infracción” tal como se utiliza en el Artículo 54, aunque anteriormente se ha interpretado que toda acción que pueda considerarse como una infracción, incumplimiento, violación o infracción del Convenio está potencialmente sujeta a la acción del Consejo en virtud de los Artículos 54 j) o k). Sin referirse específicamente a estos apartados, el Consejo determinó previamente que se había cometido una infracción, incumplimiento, violación o infracción de principios o normas del Convenio. A este respecto, el Consejo acordó en 1999 que, en continuidad con la práctica anterior, podría considerar la adopción de las medidas especificadas en el Artículo 54 j) y k) únicamente cuando se trate de consideraciones importantes (158° período de sesiones).

4.3 Al tomar una decisión en virtud de los Artículos 54 j) o k), el Consejo también cumplirá con el debido proceso y se adherirá a los principios fundamentales de justicia. Esto significa que, como mínimo, los Estados afectados deben tener la oportunidad adecuada de ser escuchados por el Consejo en virtud del Artículo 53 del Convenio y el artículo 31 del *Reglamento interno del Consejo* (Doc 7559/11).

4.4 En consonancia con lo anterior, el 22 de junio de 2022 el Consejo concluyó que las medidas tomadas por la Federación de Rusia que se exponen en los párrafos 1.1 a 1.4 de esta nota, califican como infracciones de los Artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del Convenio y deben comunicarse a la Asamblea en virtud del Artículo 54 k), ya que la Federación de Rusia no adoptó las medidas apropiadas dentro de un plazo razonable tras la notificación de las infracciones, a pesar de las enérgicas condenas del Consejo y de sus llamamientos al cumplimiento del Convenio (los C-DEC 225/4 y 226/14), y decidió presentar esta cuestión e asunto a la consideración de la Asamblea de la OACI en su 41° período de sesiones, de conformidad con el Artículo 54 k) del Convenio de Chicago.

5 CONCLUSIONES Y MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA

5.1 El 22 de junio de 2022 el Consejo hizo un llamamiento a la Federación de Rusia a que pusiera fin de inmediato a sus infracciones de los Artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del Convenio, con miras a preservar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil, al tiempo que instó a la Federación de Rusia a remediar urgentemente dichas infracciones y decidió someter este asunto a la consideración de la Asamblea de la OACI en su 41° período de sesiones, de conformidad con el Artículo 54 k) del Convenio.

5.2 El Consejo invita a la Asamblea a reconocer y a condenar las infracciones cometidas por la Federación de Rusia con respecto a sus obligaciones en virtud del Convenio, como se ha expuesto en la presente nota.

5.3 Por consiguiente, se invita a la Asamblea a considerar la adopción del Proyecto de Resolución que se presenta en el **apéndice C**.

APPENDIX A

EVIDENCE SUBMITTED IN C-WP/15425 REV.1 BY 19 MEMBERS OF THE ICAO COUNCIL FOR INFRACTIONS OF ARTICLES 18 AND 19 OF THE CHICAGO CONVENTION (“DUAL REGISTRATION”) BY THE RUSSIAN FEDERATION

1.1 A large part of the Russian aircraft fleet – 515 aircraft with, according to industry figures, a value of USD 10 billion – is owned by Irish leasing companies. These aircraft are registered in Bermuda, a British Overseas Territory, and in Ireland.

1.2 Decree no. 411¹ was adopted by the government of the Russian Federation on 19 March 2022 and published on 23 March 2022 with an applicability date of 23 March 2022. This Decree provides for dual registration in Russia of aircraft that are leased by a Russian lessee if the lessor is established in a country which the Russian government qualifies as “*unfriendly*” (including the United Kingdom and Ireland). According to Decree 411, no prior evidence of de-registration is required for this additional registration.

1.3 The Transport Minister of the Russian Federation, Vitaly Savelyev, presented Decree no. 411 to the Federation Council of the Russian Federation on 22 March.² In his address, he made the following statements:

- “This piece of legislation aims at forbidding companies to return the aircraft”.
- “We are now transferring aircraft from the Bermudan to the Russian Registry. So far, we have transferred almost 800 of them, we insure them with a Russian insurance company and they will stay in Russia”.
- “We are looking for a legal way, we try to find a solution with leasing companies. However, so far this does not work. They refuse an agreement on re-payment and purchase of those planes by Russia, they insist on their return”.
- “We have not lost all hope yet, but we will not return them. If we did, Russia would remain without aviation. That is why the government adopted these decisions”.

1.4 On a question whether maintenance of these aircraft can be done in the West, Transport Minister Savelyev responded that this was not possible as “we took/appropriated foreign property”.

1.5 As a consequence, most of these aircraft that are registered in Ireland or Bermuda and that are owned by leasing companies which are established in Ireland and have been illegally expropriated are now dually registered in the Russian Federation.

1.6 It is important to stress that throughout the reference period these aircraft have always remained on the Bermudan and Irish registries.

¹ Decree no. 411 “On the peculiarities of state registration of civil aircraft in the State Register of Civil Aircraft of the Russian Federation and the peculiarities of state registration of rights to aircraft and transactions with them”

² <https://www.youtube.com/watch?v=2A3Y6eR1irw>

1.7 The Irish civil aviation authority has publically announced that it “*will only deregister aircraft on request from the registered owner, in accordance with relevant Irish legislation and procedures. This also ensures an aircraft is not deregistered until a registered mortgage or ICAO Cape Town - irrevocable deregistration and export request authorisation (IDERA) is discharged.*”³

1.8 The Bermudan authorities have also publically announced that they will only “*deregister aircraft on request from the owner, in accordance with relevant BCAA legislation and procedures, that ensures an aircraft is not deregistered until a registered mortgage or ICAO Cape Town - irrevocable deregistration and export request authorisation (IDERA) is discharged.*”⁴

1.9 To provide for the necessary transparency and to alert aviation authorities worldwide, the Irish and Bermudan authorities have published lists with registration details for such aircraft.⁵

1.10 These lists can also be accessed via a hyperlink on the USOAP website of the ICAO Secretariat⁶.

1.11 The following list provides only a limited number of examples for double registered aircraft (primary/current registration in Ireland and double registration in the Russian Federation):

Mark (Registration)	Aircraft name (Type certificated model)	Serial No. (Type certificate)	Certificate number	CoR issue date (dd/mm/yyyy)	Purported Russian dual registry marks*
EI-UNL	BOEING 777-312	28515	UNL/COAN/07	19/04/2021	RA73279
EI-UNM	BOEING 777-312	28534	UNM/COAN/08	04/08/2021	RA73280
EI-UNN	BOEING 777-312	28517	UNN/COAN/07	19/04/2021	RA73281
EI-UNP	BOEING 777-312	28516	UNP/COAN/08	14/07/2021	RA73282
EI-XLC	BOEING 747-446	27100	XLC/COAN/08	20/07/2021	RA73283
EI-XLD	BOEING 747-446	26360	XLD/COAN/07	16/08/2021	RA73284
EI-XLE	BOEING 747-446	26362	XLE/COAN/08	15/02/2021	RA73285
EI-XLF	BOEING 747-446	27645	XLF/COAN/08	16/03/2021	RA73286
EI-XLH	BOEING 747-446	27650	XLH/COAN/09	10/09/2021	RA73288
EI-XLI	BOEING 747-	27648	XLI/COAN/08	29/04/2021	RA73289

³ <https://www.iaa.ie/commercial-aviation/sanctions>

⁴ https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices_BACs_OTARs/Notice%20Status%20of%20Bermuda%20Registered%20Aircraft%20-%20Russian%20Air%20Operators%20FA.pdf

⁵ <https://www.iaa.ie/commercial-aviation/sanctions>

https://www.bcaa.bm/sites/default/files/Web%20Docs/Notices_BACs_OTARs/Bermuda%20Aircraft%20Registry%20-%20Russian%20Air%20Operators.pdf

⁶ <https://soa.icao.int/USOAP/CMAUnifyLogin/Index.aspx?ReturnUrl=%2fUSOAP%2fCMAUnifyLogin%2f>

A-3

EI-XLJ	446 BOEING 747- 446	27646	XLJ/COAN/09	16/03/2021	RA73290
EI-XLM	BOEING 747- 412	28028	XLM/COAN/07	20/07/2021	RA73291
EI-XLP	BOEING 777- 312	28531	XLP/COAN/07	14/07/2021	RA73292
EI-GES	BOEING 777- 31HER	32706	GES/COAN/04	11/02/2021	RA73274
EI-GET	BOEING 777- 31HER	32709	GET/COAN/05	20/01/2022	RA73275
EI-GEU	BOEING 777- 31HER	32710	GEU/COAN/04	19/04/2021	RA73276
EI-GFA	BOEING 777- 31HER	32715	GFA/COAN/05	26/08/2021	RA73277
EI-GFB	BOEING 777- 31HER	32730	GFB/COAN/05	26/08/2021	RA73278
EI-GIH	BOEING 737- 86N	32659	GIH/COAN/03	21/06/2021	RA73264
EI-GWF	AIRBUS 330- 323	1265	GWF/COAN/01	20/05/2021	RA-73684

APPENDIX B

EVIDENCE SUBMITTED IN C-WP/15425 REV.1 BY 19 MEMBERS OF THE ICAO COUNCIL FOR INFRACTIONS OF ARTICLES 29 AND 31 OF THE CHICAGO CONVENTION (OPERATION OF AIRCRAFT INTERNATIONALLY WITHOUT A “CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS”) BY THE RUSSIAN FEDERATION

1.1 The following list contains only a few examples of aircraft that have been (and still are) internationally operated by Russian airlines without holding a valid Certificate of Airworthiness as prescribed under the Chicago Convention:

- Aeroflot Airlines flight SU569 from Colombo (Sri Lanka) to Moscow on 6 June 2022, operated with an A330-300 (MSN 1301), Bermudan registration mark VQ-BMY. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.
- Ural Airlines flight U68641 from St Petersburg to Khudzhand Airport (Tajikistan) on 17 May 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10632), Bermudan registration mark VP-BFM. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.
- Ural Airlines flight U62879 from St Petersburg to Dushanbe (Tajikistan) on 11 May 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10476), Bermudan registration mark VP-BFI. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft returned from Dushanbe to Russia the following day.
- Ural Airlines flight U62879 from St Petersburg to Osh (Kyrgyzstan) on 14 April 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10632), Bermudan registration mark VP-BFM. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft then also returned from Osh to Russia.
- Ural Airlines flight U68429 from Moscow to Khudzhand Airport (Tajikistan) on 25 March 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10600), Bermudan registration mark VP-BFJ. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022. The aircraft then also returned from Khudzhand to Russia.
- Royal Flight RL729 from Moscow (SVO) to Sharm-el-Sheikh on 6 March 2022, operated with a B767-300ER (MSN 27617), Bermudan registration mark VP-BLG. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 5 March 2022.
- Aeroflot flight SU401 from Cairo to Moscow on 3 March 2022, operated with an A321-251-NX (MSN 10595), Bermudan registration mark VP-BXT. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.

- Ural Airlines flight U67004 from Hurgada to Moscow (DME) on 3 March 2022, operated with an A321-251NX (MSN 10667), Bermudan registration mark VP-BFO. The Certificate of Airworthiness was suspended by the Bermudan Civil Aviation Authority on 2 March 2022.

1.2 The flight history of the concerned aircraft provides for a better understanding of the dimension of this non-respect of fundamental provisions of the Chicago Convention. Examples are:

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ra-73800#2b749123>

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/ra-73800/#2b641675>

APÉNDICE C

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

Resolución A41/xx: Infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cometidas por la Federación de Rusia

Habiendo examinado la cuestión relativa a las infracciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cometidas por la Federación de Rusia;

Recordando que la Asamblea General de las Naciones Unidas, al adoptar la Resolución A/ES-11/L.1 sobre la agresión contra Ucrania reafirmó su compromiso con la soberanía, la independencia, la unidad y la integridad territorial de Ucrania y deploró en los términos más enérgicos la agresión cometida por la Federación de Rusia contra Ucrania, en contravención de la Carta de las Naciones Unidas;

Teniendo en cuenta las disposiciones y principios del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y considerando que el objetivo primordial de la OACI continúa siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando la importancia capital de preservar la seguridad operacional de la aviación civil internacional, y que una vez que un Estado contratante matricula una aeronave, le corresponden una serie de obligaciones relacionadas con la seguridad operacional en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

Tomando nota de que el Consejo de la OACI, el 25 de febrero de 2022, condenó la violación de la integridad territorial y la soberanía de Ucrania, incluido su espacio aéreo, por ser contraria al Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* e instó a la Federación de Rusia a que cesara sus actividades ilícitas con objeto de mantener la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en todas las zonas afectadas, y a que respetara las obligaciones que le incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Tomando nota de que el 15 de junio de 2022, la OACI confirmó que la Federación de Rusia continuaba sin resolver una preocupación de seguridad operacional y que, el 22 de junio de 2022, el Consejo de la OACI examinó una nota de estudio presentada por 19 Estados miembros del Consejo en la que, además de la infracción del Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, se enumeraban las infracciones de los Artículos 18, 19, 29 y 31 relativas a la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, por permitir la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos, y de que a este respecto el Consejo hizo un llamamiento a la Federación de Rusia a que cesara inmediatamente y remediara urgentemente sus infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que la Federación de Rusia no adoptó las medidas adecuadas en un plazo razonable tras la notificación de las infracciones, a pesar de las enérgicas condenas del Consejo y de sus llamamientos a respetar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

Considerando que el Consejo de la OACI decidió además someter este asunto a la Asamblea de la OACI en su 41º período de sesiones, de conformidad con el Artículo 54 k) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

La Asamblea:

1. *Hace suya* la decisión del Consejo de la OACI de que la violación de la integridad territorial y la soberanía de Ucrania por parte de la Federación de Rusia, incluido su espacio aéreo soberano, y la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, el hecho de permitir la operación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos constituyen infracciones de los Artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de conformidad con su Artículo 54 k);
2. *Deplora* que, haciendo caso omiso de las preocupaciones y condenas expresadas por el Consejo de la OACI, la Federación de Rusia haya continuado con estas infracciones de los Artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
3. *Condena* a la Federación de Rusia por la violación de la soberanía del espacio aéreo ucraniano y la matriculación doble de aeronaves por parte de la Federación de Rusia y, a su vez, por permitir la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos que constituyen infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y representa una grave amenaza para la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional;
4. *Pide urgentemente* a la Federación de Rusia que cese las acciones que conducen a las infracciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* a fin de cumplir estrictamente las disposiciones del Convenio y sus Anexos;
5. *Pide urgentemente* a la Federación de Rusia que resuelva las cuestiones relacionadas con las aeronaves arrendadas matriculadas en otros Estados contratantes que han sido inscritas en la Federación de Rusia y que impida la explotación de dichas aeronaves sin certificados de aeronavegabilidad válidos a fin de remediar las infracciones de los Artículos 18, 19, 29 y 31 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;
6. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
7. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.