



A41-WP/662  
EX/298  
6/10/22

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME  
SOBRE  
LA CUESTIÓN 28**

El texto adjunto sobre la cuestión 28 se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.



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

28.1 Luego de una petición hecha por una delegación, el Comité Ejecutivo conviene en que las notas bajo esta cuestión se examinen de manera individual y en el orden que sigue: WP/429, WP/284, WP/295, WP/430, WP/455 y WP/456. Por lo tanto, el Comité empieza a considerar la nota WP/429, presentada por el Consejo, en la que se informa a la Asamblea acerca de la infracción del Convenio de Chicago por la República de Belarús en relación con el suceso del vuelo FR4978 de Ryanair ocurrido en el espacio aéreo de Belarús el 23 de mayo de 2021. Además de la investigación de los hechos, el Consejo determinó que el 23 de mayo de 2021 el Gobierno de Belarús cometió un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR4978 de Ryanair y las vidas de todas las personas que iban a bordo. El Consejo decidió, también, que las acciones del Gobierno de Belarús constituyen una violación flagrante y grave del Convenio de Chicago que debe ponerse en conocimiento de la Asamblea en virtud del artículo 54 k) del Convenio. Por lo tanto, en la nota WP/429 se invita a la Asamblea a reconocer la infracción de Belarús al Convenio de Chicago y a adoptar la resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice de esa nota.

28.2 Una amplia mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra apoyan la nota WP/429 y el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la misma, con lo que se respalda la determinación del Consejo de que las acciones del Gobierno de Belarús que llevaron al desvío del vuelo FR4978 de Ryanair para que aterrizara en el aeropuerto de Minsk el 23 de mayo de 2021 constituyen una violación flagrante y grave del Convenio de Chicago y un acto de interferencia ilícita contra la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional. Varias delegaciones elogian al Equipo de Investigación de los Hechos (FFIT) por haber llevado a cabo la investigación de manera profesional e imparcial y expresan su agradecimiento por su informe, que se basó en pruebas objetivas y reflejó una metodología equilibrada.

28.3 Al manifestar su apoyo a la nota WP429, una delegación destaca que, si bien es preferible la resolución diplomática de los conflictos en entornos multilaterales, una solución amigable no es posible en este caso en vista de la flagrante infracción del Convenio por Belarús. Algunas delegaciones hacen énfasis en que la comunidad internacional no debería tolerar una conducta como la exhibida por el Gobierno de Belarús y que debería haber consecuencias cuando un Estado contratante viola el Convenio de Chicago. Una delegación pide a otras delegaciones que apoyen el proyecto de resolución de la Asamblea al destacar que se relaciona con una cuestión de importancia para la aviación civil internacional y que, por lo tanto, debería abordarla la Asamblea. Un pequeño número de delegaciones que tomó la palabra no apoya la nota WP/429 ni el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la misma. Algunas de estas delegaciones mencionan que la metodología y las conclusiones del informe del FFIT no son profesionales, están sesgadas y carecen de objetividad. Algunas delegaciones expresan el punto de vista de que el asunto en cuestión es de carácter político y que, contrario a la bien establecida reputación de la OACI como órgano técnico, algunas delegaciones están usando a la Asamblea como plataforma para hacer avanzar sus intereses políticos y marginalizar a otros Estados. Al observar que el proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/429 contraviene los principios fundamentales del Convenio de Chicago, esas delegaciones instan a la Asamblea a mantenerse al margen de la política y a concentrarse en las deliberaciones en torno a asuntos técnicos para promover la aviación civil internacional y la amistad entre las naciones.

28.4 Una delegación argumenta que el FFIT no tenía ni mandato ni atribuciones para la pretendida investigación que alega haber realizado. Esa delegación es de la opinión de que, si bien el FFIT alegó haber entrevistado al controlador de tránsito aéreo que dejó Belarús después del suceso, no se proporcionaron pruebas que muestren que el testimonio del controlador se obtuvo sin coacción o que apoyen la autenticidad de la grabación de audio que supuestamente el controlador hizo en su teléfono celular

en el centro de control de tránsito aéreo mientras se desarrollaba el suceso. A la luz de lo que precede, la delegación concluye que la nota WP/429 y el proyecto de resolución adjunto a la misma se basan en información infundada y, por lo tanto, constituyen una provocación directa contra la soberanía de Belarús. La delegación pregunta por qué la OACI no investigó un incidente similar que ocurrió hace algunos años cuando una aeronave que llevaba al Presidente de Bolivia fue desviada para aterrizar en un Estado europeo.

28.5 Una delegación menciona que, contrariamente a lo que se había afirmado, el mandato del FFIT se basa en el artículo 55 del Convenio de Chicago y se le había asignado atribuciones claras, que fueron aprobadas por el Consejo. Dicha delegación también subraya que el informe del FFIT contenía pruebas claras de que Belarús había violado el Convenio de Chicago, así como el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971. Otra delegación recuerda que el Consejo aprobó la nota WP/429 tras rigurosas deliberaciones y un examen minucioso en que una abrumadora mayoría de miembros del Consejo había expresado su apoyo a las medidas recomendadas en ella. Una delegación indica que el caso relativo al supuesto desvío en Europa de una aeronave que transportaba al Presidente de Bolivia podría diferenciarse ya que la aeronave en cuestión era una aeronave de Estado y no una aeronave civil. Como tal, de conformidad con su artículo 3, las disposiciones del Convenio de Chicago no se aplicaban a ese caso.

28.6 El Comité concluye que un gran número de Estados había reconocido y condenado las infracciones del Convenio de Chicago por parte de la República de Belarús. Una clara mayoría de Estados había expresado su apoyo al proyecto de resolución de la Asamblea adjunto a la nota WP/429. Un pequeño número de Estados no había apoyado ni la nota WP/429 ni el proyecto de resolución de la Asamblea correspondiente que figuraba en el apéndice. Seguidamente, el Comité acuerda recomendar a la plenaria la adopción del siguiente texto de resolución de la Asamblea:

*Resolución A28/1: Infracción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte de la República de Belarús*

*Recordando* la decisión del Consejo de la OACI del 27 de mayo de 2021 relativa al incidente en torno del vuelo FR4978 de Ryanair en el espacio aéreo de Belarús el 23 de mayo de 2021;

*Habiendo* examinado el informe del Equipo de Investigación de los Hechos (FFIT) instituido por el Secretario General en virtud de dicha decisión del Consejo de la OACI;

*Teniendo presentes* las disposiciones y los principios contenidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

*Considerando* la importancia capital de preservar la seguridad operacional de la aviación civil internacional que se consagra en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos;

*Tomando nota* de que el 18 de julio de 2022 el Consejo de la OACI determinó, sobre la base de los hechos constatados por el FFIT, que personas de alto rango del Gobierno de Belarús habían participado a sabiendas o tomado intervención en la comunicación de una falsa amenaza de bomba contra el vuelo FR4978 de Ryanair que llevó a su desvío y aterrizaje en el aeropuerto de Minsk;

*Tomando nota* además de que el Consejo de la OACI llegó a la grave conclusión, sobre la base de los hechos constatados por el FFIT, de que la seguridad operacional del vuelo FR4978 de Ryanair se había puesto en peligro cuando se comunicó una falsa amenaza de bomba a la tripulación de vuelo siguiendo instrucciones de personas de alto rango del Gobierno de Belarús, y que las acciones del Gobierno de Belarús al cometer un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR 4978 de Ryanair y las vidas de todas las personas a bordo constituyen una violación flagrante y grave del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*;

*Recordando* que la utilización de la aviación civil por parte de cualquier Estado para cualquier fin incompatible con los objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* es contraria al espíritu de dicho Convenio, su preámbulo y su artículo 4;

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

*La Asamblea:*

1. *Hace suya* la determinación del Consejo de la OACI, sobre la base de las conclusiones del informe del FFIT, de que las acciones del Gobierno de Belarús al participar o tomar intervención a sabiendas en la comunicación de una falsa amenaza de bomba contra el vuelo FR4978 de Ryanair que llevó a su desvío y aterrizaje en el aeropuerto de Minsk, poniendo así en peligro deliberadamente la seguridad de una aeronave comercial de pasajeros y las vidas de todas las personas que iban a bordo, configuran una utilización de la aviación civil por parte de Belarús con un fin incompatible con los objetivos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, lo que constituye una violación flagrante y grave de su artículo 4;
2. *Condena* el accionar del Gobierno de la República de Belarús al cometer un acto de interferencia ilícita que puso deliberadamente en peligro la seguridad del vuelo FR4978 de Ryanair y las vidas de todas las personas a bordo;
3. *Lamenta* que, a pesar de la notificación de la infracción del artículo 4 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, la República de Belarús no haya tomado las medidas adecuadas en un plazo razonable tras la notificación de dicha infracción;
4. *Pide urgentemente* a la República de Belarús que tome las medidas adecuadas para remediar esta infracción;
5. *Pide* al Consejo que siga ocupándose de este asunto e informe a la Asamblea según proceda; y
6. *Encarga* al Secretario General que señale inmediatamente esta resolución a la atención de todos los Estados contratantes.

28.7 A petición de algunas delegaciones, el Comité procede a examinar la nota de estudio WP/284 junto con la nota de estudio WP/295, presentadas por Belarús.

28.8 En la nota de estudio WP/284, Belarús describe ciertas acciones de otros Estados como equivalentes a sanciones o medidas unilaterales que, según alega, infringen las disposiciones del Convenio de Chicago o son incompatibles con ellas, e invita a la Asamblea a respaldar un texto de resolución presentado en el apéndice de dicha nota en el que se pide a los Estados miembros de la OACI que adopten medidas destinadas a denunciar y detener la imposición y aplicación de sanciones y otras medidas unilaterales. En la nota WP/295, Belarús declara que algunos Estados de diseño de aeronaves registradas en Belarús están incumpliendo sus obligaciones en virtud del Anexo 8 al Convenio de Chicago de proporcionar la información que es necesaria para mantener la aeronavegabilidad y el funcionamiento seguro de las aeronaves en cuestión. En la nota WP/295 se invita a la Asamblea a respaldar el texto de resolución que se presenta en el apéndice de la misma en la que se exhorta a los Estados miembros de la OACI a tomar medidas para impedir supuestas actividades de los Estados de diseño que pudieran contravenir sus obligaciones de implementar los requisitos que se estipulan en las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 8 al Convenio de Chicago e infringir el mecanismo jurídico establecido por dicho Convenio.

28.9 Una gran mayoría de delegaciones que tomaron la palabra no apoyan las medidas indicadas en las notas de estudio WP/284 y WP/295. Con respecto a la nota de estudio WP/295, varios Estados de diseño expresan su desacuerdo con la afirmación de que se habían negado a proporcionar la información necesaria para mantener la aeronavegabilidad y el funcionamiento seguro de las aeronaves. Una delegación se opone a la nota de estudio WP/295 por considerar que confunde las obligaciones del Estado con las obligaciones del fabricante. Otros Estados de diseño indican que gran parte de la información de aplicación relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y al funcionamiento seguro de las aeronaves se proporciona directamente a todos los Estados de matrícula, incluido Belarús, y se pone a disposición del público a través de sus respectivos sitios web.

28.10 Unas pocas delegaciones expresan su apoyo a las notas WP/284 y WP/295. Al hacerlo, una delegación expresa su preocupación por la imposición por parte de otros Estados de medidas unilaterales y coercitivas contra otros Estados. Esa delegación también informa al Comité de que, como Estado víctima de esas medidas unilaterales y coercitivas, presentó la nota WP/366 sobre un tema similar para que lo examinara el Comité. Desde su punto de vista, era lamentable que la nota de estudio se hubiera remitido a la Comisión Económica. Otra delegación que apoya las notas WP/284 y WP/295 indica que las sanciones y otras medidas unilaterales contra Belarús señaladas en esas dos notas estudio fueron impuestas por algunos Estados inmediatamente después del suceso del vuelo FR4978 de Ryanair, en un momento en que ni siquiera se había iniciado una investigación sobre el asunto.

28.11 Se aclara que la referencia a la IATA en la nota WP/284, párrafo 2.3, no se originó, de ninguna manera, de comentarios de la IATA o de conversaciones con ésta.

28.12 A petición de una delegación apoyada por otra, el Comité acuerda proceder a una votación con respecto a las medidas solicitadas en las notas WP/284 y WP/295 respectivamente. Tras dos votaciones levantando la mano, no hay una clara mayoría de Estados que apoyen las notas WP/284 y WP/295, ni las resoluciones de la Asamblea que van adjuntas a las mismas. En consecuencia, el Comité no acuerda recomendar a la Plenaria la adopción de los textos de resolución de la Asamblea propuestos en los apéndices de las notas WP/284 y WP/295.

28.13 Un pequeño número de Estados apoya las notas WP/284 y WP/295 y los proyectos de resolución de la Asamblea contenidos en los apéndices de dichas notas. Un pequeño número de Estados también expresa preocupación con respecto a que las sanciones y medidas unilaterales adoptadas por los Estados son incompatibles con los principios y disposiciones del Convenio de Chicago. El Comité pide a la Asamblea que inste a todos los Estados de diseño a seguir cumpliendo los requisitos pertinentes que se les dirigen en el Anexo 8.

28.14 Seguidamente, el Comité examina la nota WP/430, en la que 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 a bordo, que el Consejo considera que constituyen infracciones de los artículos 1, 18, 19, 29 y 31 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que deben notificarse a la Asamblea en virtud del artículo 54 k) de dicho Convenio. En la nota WP/430 se invita a la Asamblea a condenar esas infracciones e instar a la Federación de Rusia a poner fin de inmediato a esas infracciones y a adoptar el proyecto de resolución que se presenta en el apéndice C.

28.15 Una delegación, apoyada por otras dos delegaciones, presenta una moción para que el Comité decida sobre la pregunta: “¿Apoya las medidas contenidas en la nota de estudio WP/430 presentada por el Consejo de la OACI?”. La misma delegación, apoyada por otra, pide que el voto sobre la pregunta se realice de manera secreta de conformidad con el artículo 47 del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional*. No hubo oposición a esta moción. Se obtiene un total de 124 votos válidos, con 82 votos a favor, 15 en contra y 27 abstenciones. Con una clara mayoría del Comité que expresa su apoyo a las medidas contenidas en la nota WP/430, el Comité recomienda por lo tanto a la Plenaria adoptar dichas medidas, incluido el texto del proyecto de resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice C de la nota WP/430, el cual es el siguiente:

*Resolución A28/2: 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.

28.16 El Comité también examina la nota WP/455 Revisión núm. 1, presentada por la Federación de Rusia y la nota WP/456, presentada por la Federación de Rusia y copatrocinada por Nicaragua. La nota WP/455 caracteriza las medidas de un grupo de Estados miembros de la OACI como medidas restrictivas unilaterales que, según la Federación de Rusia, infringen los artículos 4, 9, 22, 44 y 82 del Convenio. La nota WP/456 caracteriza ciertas acciones de varios Estados como medidas restrictivas unilaterales que la Federación de Rusia afirma que socavan los fundamentos del Convenio y propone una resolución que cubre el mismo tema.

28.17 Una delegación, apoyada por otra, presenta una moción para que el Comité se pronuncie sobre la pregunta siguiente: “¿Apoya las medidas contenidas en las notas WP/455 y WP/456 presentadas por la Federación de Rusia?” Una delegación solicita que la votación se realice de forma nominal. Otra delegación propone que se celebre una votación sobre cada una de las notas de estudio por separado, ya que los Estados pueden tener posiciones diferentes sobre las notas estudio. Aunque una segunda delegación apoya este punto de vista, otra delegación opina que debe votarse sobre las dos notas de estudio en forma conjunta. Por consiguiente, a la pregunta “Tras una votación a mano alzada sobre la pregunta “¿Está de acuerdo en que las dos notas de estudio se examinen por separado?”, se obtiene una clara mayoría a favor de que se vote sobre las dos notas de estudio conjuntamente. Luego se aclara que la intención no era presentar una moción para su consideración, sino simplemente pedir una explicación sobre si la votación de las notas estudio se realizaría por separado. Con respecto a la moción inicial presentada, se obtiene un total de 97 votos, con 8 votos a favor, 62 votos en contra y 27 abstenciones. Con una clara mayoría del Comité que no apoya las medidas contenidas en las notas WP/455 Revisión núm. 1 y WP/456, el Comité recomienda por lo tanto a la plenaria no apoyar dichas medidas, y no adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea que se propone en el apéndice de la nota WP/456.

28.18 El Comité examina la nota WP/78, presentada por el Consejo, en la cual se invita a la Asamblea a reconocer la infracción por parte de la República Popular Democrática de Corea (RPDC) de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago y a adoptar el proyecto de resolución de la Asamblea sobre los lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la RPDC, propuesto en el apéndice. Al mismo tiempo, el Comité examina la nota WP/191, presentada por la RPDC. En la nota se invita a la Asamblea a tomar nota de las graves preocupaciones relativas al desenvolvimiento de la aviación civil en la RPDC, así como a autorizar a la Secretaría de la OACI a tomar medidas a través del enlace con los Estados miembros de la OACI responsables, para que se reanuden cuanto antes los servicios aeronáuticos como SITA, SADIS, JEPPESEN y Collins, actualmente suspendidos en la RPDC. Además, se invita a la Asamblea a solicitar a la OACI que reanude sus actividades técnicas en la RPDC, incluido el taller cívico-militar previsto.

28.19 La gran mayoría de las delegaciones que hacen uso de la palabra reconoce y condena las violaciones del Convenio de Chicago por parte de la RPDC, conforme se explica en la nota WP/78, y apoya el proyecto de resolución de la Asamblea contenido en el apéndice de dicha nota. El Comité insta a la RPDC a cumplir estrictamente las disposiciones del Convenio de Chicago, sus Anexos y Protocolos conexos, así como con las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, para que no se repitan estas actividades potencialmente peligrosas. Varias delegaciones también hacen referencia a los recientes lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la RPDC que no se notificaron en la nota de estudio.

28.20 La delegación de la RPDC rechaza vehementemente la nota WP/78 y afirma que se dio toda la consideración del caso a la seguridad operacional de la aviación civil, y que no se produjo un accidente mortal o incidente alguno como consecuencia de los lanzamientos de los misiles. También menciona que los lanzamientos se realizan con el objetivo de garantizar la paz regional. La delegación asevera además que por más de medio siglo, su Estado se ha mantenido técnicamente en guerra con los Estados Unidos, y que los lanzamientos de misiles se ejecutan alrededor de la península de Corea para garantizar la seguridad. Una delegación expresa la opinión de que el Comité Ejecutivo se ocupa de un asunto que escapa a su jurisdicción, y que el Consejo recientemente electo debería reexaminar este tema a fin de poder abordarlo de forma imparcial. Esa misma delegación señala que, al examinar esta materia, la Asamblea no está contribuyendo con los objetivos del Convenio de Chicago. Otra delegación apoya esta posición e indica que, si bien no respalda el lanzamiento de misiles sin previo aviso, la imposición de sanciones a la RPDC puede tener repercusiones negativas para ese Estado.

28.21 Una delegación manifiesta que la Asamblea no es el foro adecuado para debatir las sanciones impuestas a la RPDC. Otra delegación pone de relieve el hecho de que, ya en varias ocasiones pasadas, se han hecho lanzamientos de misiles sin previo aviso y que estas acciones son actos bárbaros.

28.22 Una delegación menciona haber notado las divergencias de opinión, por lo que hace un llamado a la OACI, en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, para que promueva el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional. La misma delegación opina que la aviación civil no debería politizarse y que las sanciones no deben ser el objetivo. Habida cuenta de que la aviación está recuperándose de la pandemia de COVID-19, debería invitarse a los Estados a colaborar y a entablar un diálogo constructivo.

28.23 Con respecto a la nota WP/191, el Comité toma nota de las preocupaciones que manifiesta la RPDC en su nota, si bien no apoya las medidas propuestas en la misma. En ese sentido, una delegación recuerda que todos los Estados miembros de las Naciones Unidas y los organismos especializados de dicha organización tienen la obligación jurídica internacional de aplicar las resoluciones del Consejo de Seguridad, por lo que, ni la OACI ni sus Estados miembros pueden levantar esas medidas.

28.24 La delegación de la RPDC resalta que los Estados Unidos mantiene suspendidos los servicios de navegación aérea como SITA y JEPPESEN en su Estado desde 2019, lo que constituye una clara infracción de los artículos 28 y 44 del Convenio de Chicago, lo cual debería notificarse a la Asamblea en virtud del artículo 54 k). La delegación también subraya que la iniciativa “Ningún País se Queda Atrás” no podría cumplirse sin el apoyo a las actividades técnicas.

28.25 El Comité Ejecutivo acuerda recomendar a la Plenaria la adopción de la resolución siguiente:

*Resolución A28/3: Lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea*

*Habiendo examinado* la cuestión referente a los lanzamientos recurrentes de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea;

*Recordando* la resolución A32-6 de la Asamblea relativa a la seguridad operacional de la navegación;

*Recordando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, actuando en virtud del capítulo VII de la *Carta de las Naciones Unidas*, exigió que la República Popular Democrática de Corea no realizara ningún lanzamiento que utilice la tecnología de misiles balísticos y ha condenado en los términos más enérgicos a la República Popular Democrática de Corea cuando así lo hiciera en contravención y flagrante menosprecio de las resoluciones 1718 (2006), 2087 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016) y 2371 (2017), entre otras, del Consejo de Seguridad;

*Teniendo presentes* las disposiciones y los principios contenidos en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y que el objetivo primordial de la Organización sigue siendo la seguridad operacional de la aviación civil internacional en el mundo entero;

*Considerando* la importancia capital de una adecuada coordinación con todas las partes interesadas de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles (Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*), de la debida promulgación de información cuando sea inevitable el establecimiento de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas (Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*) y de la aplicación efectiva de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión de la información aeronáutica* (Doc 10066) pertinentes;

*Tomando nota* de que, el 6 de octubre de 2017, el Consejo de la OACI expresó su firme condena del continuo lanzamiento de misiles balísticos por parte de la República Popular Democrática de Corea sobre o en las proximidades de rutas aéreas internacionales sin aviso previo, lo cual representa una grave amenaza para la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Considerando* que el Consejo de la OACI siguió ocupándose del tema, expresando su preocupación con respecto a los lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea, que representan un grave riesgo para la aviación civil internacional civil y que ocurrieron en contravención de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, y afirmó que la Secretaría de la OACI debería evitar todas las actividades técnicas con la República Popular Democrática de Corea, tanto de naturaleza directa como indirecta;

*Tomando nota* de que, el 1 de junio de 2022, el Consejo de la OACI condenó en los términos más enérgicos la reciente oleada de lanzamientos de misiles sin previo aviso e instó a la República Popular Democrática de Corea a respetar el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y cumplir las normas y métodos recomendados de la OACI aplicables;

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

*La Asamblea:*

1. *Apoya* la decisión del Consejo de la OACI de que, aparte de la incompatibilidad de los lanzamientos de misiles balísticos con las resoluciones aplicables del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, los lanzamientos de misiles sin previo aviso por parte de la República Popular Democrática de Corea constituyen una infracción del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, de conformidad con su artículo 54 k);
2. *Deplora profundamente* que, haciendo caso omiso de las preocupaciones y condenas manifestadas por el Consejo de la OACI, la República Popular Democrática de Corea haya perseverado en los lanzamientos de misiles sin previo aviso;
3. *Condena enérgicamente* a la República Popular Democrática de Corea por los lanzamientos de misiles sin previo aviso, lo cual contraviene el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y representa una grave amenaza para la seguridad operacional de la aviación civil internacional;
4. *Urgentemente exhorta* a la República Popular Democrática de Corea a que cumpla estrictamente las disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, sus Anexos y sus procedimientos conexos, a fin de que dejen de repetirse estas actividades potencialmente peligrosas;
5. *Reafirma* el propósito de la OACI de seguir manteniendo una relación estrecha y de cooperación con las Naciones Unidas en este asunto, en cumplimiento de los objetivos establecidos en el *Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de 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.

28.26 El Comité considera la nota WP/225, presentada por Nueva Zelandia, en la cual se ponen de relieve las dificultades que enfrentan las delegaciones a la hora de presentar las credenciales impresas para la Asamblea, lo cual podría mitigarse con el uso de tecnología. Luego de una serie de intervenciones de delegaciones en apoyo a la propuesta, la Secretaría aclara que en la nota de estudio no se invita a la Asamblea a tomar una decisión de inmediato sobre el uso de medios tecnológicos, sino que se pide al Consejo considerar alternativas tecnológicas en sustitución de la presentación de credenciales impresas. En opinión de la Secretaría, dichas alternativas deberían examinarse a la luz de tecnologías normalizadas que ofrezcan certeza, así como de la disponibilidad de los fondos necesarios. Como recordatorio, la Secretaría también señala que el requisito actual de la OACI de presentar documentos originales, que es congruente con el proceso que se sigue en la Asamblea General de las Naciones Unidas, ofrece ya un buen grado de flexibilidad por medio de opciones locales, como la expedición de credenciales por parte de los embajadores y embajadoras en Canadá o los jefes o jefas de las misiones permanentes ante las Naciones Unidas o la OACI.

28.27 Salvo por una delegación que señala preocupaciones financieras y de seguridad en relación con las alternativas tecnológicas, la gran mayoría de las delegaciones expresa su apoyo a la nota de estudio para que el Consejo considere la aplicación de dichas alternativas a tiempo para el próximo período de sesiones de la Asamblea en 2025, cuidando de preservar la necesaria autenticidad de las credenciales.

28.28 El Comité examina la nota WP/232 relativa a los avances de las iniciativas mundiales, regionales y de la industria destinadas a mitigar los riesgos que las zonas de conflicto plantean para la aviación civil, presentada por Canadá y copatrocinada por Australia, Estados Unidos, Jordania, Kenya, Nueva Zelandia, República de Corea, la Unión Europea y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), así como la nota WP/155, presentada por Ucrania, sobre las especificaciones relativas a la evaluación de los riesgos y amenazas que afectan la seguridad de la aviación civil y la seguridad operacional de las aeronaves civiles sobre zonas de conflicto armado a cerca de ellas y en el contexto de la ley marcial declarada de un Estado.

28.29 En relación con la nota WP/232, el Comité recuerda que, en respuesta al derribamiento del vuelo 17 de Malaysian Airlines en 2014, la OACI elaboró y publicó el *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084). Tras el derribamiento, en 2020, del Vuelo 752 de Ukrainian International Airlines, el Consejo de la OACI recibió con beneplácito la iniciativa “Cielos Más Seguros” y estableció un programa de trabajo renovado sobre el riesgo que representan las zonas de conflicto. El Comité toma nota del hecho de que, de forma paralela a estos esfuerzos, se han emprendido varias otras iniciativas mundiales y regionales dirigidas a mejorar la gestión eficaz de los riesgos en el espacio aéreo, pero que queda un considerable volumen de trabajo que hacer para mejorar todavía más la seguridad operacional y la seguridad de las operaciones de la aviación civil sobre zonas de conflicto o cerca de ellas. El Comité respalda la propuesta de dar prioridad al examen del *Manual de evaluación de riesgos para operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de estas zonas* (Doc 10084).

28.30 El Comité examina la nota WP/155 y toma nota de que los conflictos armados plantean riesgos a las operaciones de la aviación civil que no pueden anticiparse o preverse. El Comité coincide en que es necesario realizar un análisis adecuado para evaluar los riesgos, en particular con respecto a la incapacidad de un Estado para controlar su territorio soberano y el espacio aéreo sobre el mismo. El Comité toma nota de que ciertos tipos de información, en la mayoría de los casos información militar clasificada, dificultan la debida evaluación de los riesgos sobre o cerca de zonas de conflicto, y específicamente cuando se declara la ley marcial en un Estado. El Comité coincide en que el Consejo debería estudiar las posibilidades de evaluar más profundamente los riesgos y amenazas a las operaciones de la aviación civil sobre o cerca de zonas de conflicto.