



Consejo de Seguridad

Distr. general
26 de octubre de 2022
Español
Original: inglés

Carta de fecha 25 de octubre de 2022 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Belarús ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de transmitirle adjunto un documento en que se expresa la posición de Belarús respecto del informe sobre los resultados de la investigación de determinación de los hechos realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en relación con el incidente de la aeronave de Ryanair en el espacio aéreo de Belarús el 23 de mayo de 2021, que se distribuyó como documento de la Asamblea General, en relación con el tema 88 del programa ([A/76/909](#)) (véase el anexo).

Le agradecería que tuviera a bien hacer distribuir esta información como documento del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

(Firmado) Valentin **Rybakov**



**Anexo de la carta de fecha 25 de octubre de 2022 dirigida al
Secretario General por el Representante Permanente de Belarús
ante las Naciones Unidas**

[Original: ruso]

**Posición de la República de Belarús respecto del informe del
equipo de determinación de los hechos de la Organización de
Aviación Civil Internacional en relación con el incidente de la
aeronave de Ryanair en el espacio aéreo de Belarús el 23 de
mayo de 2021**

La República de Belarús expresa su más categórico desacuerdo con las conclusiones del informe final, aprobado el 18 de julio de 2022 por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), del equipo de determinación de los hechos sobre el incidente de la aeronave de Ryanair que realizó un aterrizaje de emergencia en Minsk el 23 de mayo de 2021 tras recibirse amenazas anónimas sobre la posible colocación de una bomba en la aeronave.

Al igual que en su versión anterior, de 31 de enero de 2022, las conclusiones de este nuevo informe del equipo de determinación de los hechos **se basan en información incompleta**, como se indica en el propio informe. En particular, este informe, al igual que el anterior, carece de información sobre el interrogatorio de los pilotos de la aeronave en cuanto a las razones de su decisión de aterrizar en Minsk, a pesar de encontrarse más cerca de otros aeropuertos con las condiciones necesarias.

Además, según declara el propio equipo de determinación de los hechos, **algunos de los Estados** a los que se solicitó información como parte de las investigaciones realizadas por diferentes países **no prestaron la cooperación debida**. La parte bielorrusa reitera que hasta ahora **no ha recibido ni una sola respuesta a las solicitudes de información enviadas como parte de sus propias investigaciones**, ni de Suiza (lugar de registro de la dirección de correo electrónico desde la que se enviaron los mensajes electrónicos amenazantes) ni de los demás países implicados.

Desde la publicación de la versión del informe de fecha 31 de enero de 2022, el equipo de determinación de los hechos no ha emprendido ninguna iniciativa conjunta con la República de Belarús ni ha solicitado **información adicional a las autoridades bielorrusas**.

El uso en el informe de **una fuente anónima**, presuntamente el controlador aéreo asignado al vuelo FR4978 de Ryanair el 23 de mayo de 2021, para refutar información proporcionada por las autoridades oficiales de la República de Belarús, no resistiría ningún examen riguroso.

Según la información proporcionada por las autoridades bielorrusas, el verdadero controlador aéreo asignado al vuelo en el verano de 2021 no ha vuelto a su trabajo y ni sus empleadores ni las autoridades conocen su paradero. Sin embargo, sus familiares no han solicitado a las autoridades policiales bielorrusas que lo localicen. El testimonio escrito del actual controlador aéreo fue debidamente remitido por las autoridades bielorrusas a la OACI, sin que al final fuese tenido en cuenta por el equipo de determinación de los hechos.

Habiendo decidido basar sus conclusiones en la información que figura en una supuesta grabación de audio realizada por el presunto controlador aéreo (en violación del reglamento interno del lugar de trabajo del controlador aéreo, en que está prohibido el uso del teléfono móvil), **sin que antes se hubiese llevado a cabo ningún**

tipo de peritaje técnico sobre la autenticidad de la grabación y la atribución de las voces y sin que se hubiese presentado oportunidad alguna de pronunciarse sobre el particular a las autoridades aeronáuticas nacionales cuya actuación se ha visto puesta en entredicho por la fuente anónima, como pretenden quienes echaron a rodar esta historia falsa, **la OACI se ha desacreditado a sí misma como órgano técnico internacional en la esfera de la aviación civil.**

En el actual contexto político de presión y coerción sobre las autoridades legítimas de la República de Belarús por parte de los Estados Unidos, los Estados miembros de la Unión Europea y algunos otros países que se les han sumado, mediante la imposición de prohibiciones y restricciones políticas y económicas a las relaciones con Belarús, en particular a los vuelos de la compañía aérea nacional bielorrusa en su propio espacio aéreo, no debe darse por sentada la fiabilidad de **ninguna información procedente de los países mencionados y menos aún adjuntarse a los materiales de la OACI sin una confirmación fiable y generalmente reconocida de su autenticidad.**

Belarús declara que el contenido de la grabación de audio presuntamente realizada por el controlador aéreo y facilitada al equipo de determinación de los hechos por las autoridades estadounidenses constituye **un fraude y una falsificación**, del mismo modo que lo fuera el polvo blanco en un tubo de ensayo que tenía en sus manos el Secretario de Estado estadounidense Colin Powell al intervenir en una sesión del Consejo de Seguridad en vísperas de la invasión del Iraq por los Estados Unidos.

A falta de otras pruebas, la supuesta grabación de audio de las conversaciones del controlador aéreo en la sala de control de vuelos del Aeropuerto de Minsk tiene como único objetivo demostrar la responsabilidad de las autoridades bielorrusas en el incidente del vuelo FR4978 de Ryanair.

Resulta obvio que la supuesta grabación de audio del presunto controlador aéreo en que se acusa a las autoridades bielorrusas apareció en el momento más conveniente para lograr el resultado deseado en el informe del equipo de determinación de los hechos: **justificar las acciones ilegales de los Estados Unidos, los Estados miembros de la Unión Europea** y algunos otros países dirigidas a restringir los vuelos de la aerolínea nacional bielorrusa, Belavia, y poder así violar una serie de acuerdos multilaterales y bilaterales en el ámbito de la aviación civil.

El enfoque aplicado por el Consejo de la OACI en el contexto del informe del equipo de determinación de los hechos es un enfoque sesgado, que responde a la presión explícitamente ejercida por un grupo particular de países y que pone en tela de juicio la capacidad de esa organización para, por sí misma y sin la intervención de terceros, seguir garantizando la seguridad de la aviación en general. Ello constituye a las claras un abuso del mandato de la OACI.

Al aceptar “informes” semejantes bajo la presión de Occidente, la OACI **viola el derecho a la libertad de circulación no solo de los ciudadanos bielorrusos, sino también de los ciudadanos de todos los demás Estados**, lo que contradice los instrumentos internacionales básicos de derechos humanos.

El informe está plagado de errores, inexactitudes y observaciones sesgadas que rebasan el ámbito de la aviación.

El ejemplo más flagrante de todo ello es la acusación de que Belarús habría forzado el aterrizaje de la aeronave en cuestión, a pesar de que el propio equipo de determinación de los hechos hubo de admitir que **ningún avión militar escoltó, interceptó o forzó a aterrizar a la aeronave de Ryanair durante su tránsito por el espacio aéreo bielorruso. Por consiguiente, el comandante de la aeronave**

extranjera decidió personalmente aterrizar en el Aeropuerto Nacional de Minsk, a pesar de que en el momento de la decisión, según la información del radar, la aeronave se encontraba a unos 90 km del Aeropuerto de Vilnius y a unos 180 km del Aeropuerto Nacional de Minsk. Esa decisión fue tomada en violación del Manual de Seguridad Aérea de Ryanair, que establece que en caso de declararse una alerta roja, el comandante de la aeronave debe aterrizar en el aeropuerto adecuado más cercano (en el caso que nos ocupa, en el Aeropuerto de Vilnius).

La práctica del doble rasero y el deseo de imponer la versión que mejor convenga a los intereses de una de las partes también se pone claramente de manifiesto en la negativa de examinar **la cuestión planteada por la República de Belarús en el Consejo de la OACI en relación con el carácter ilícito de las restricciones impuestas al uso del espacio aéreo de Belarús y de las sanciones decretadas contra la compañía aérea bielorrusa**. Esa negativa revela el flagrante propósito de Occidente de desacreditar a Belarús como asociado fiable en la aviación internacional y excluir a la industria aérea bielorrusa del ámbito de la aviación internacional por medio de la más desleal competencia.
