



Consejo de Seguridad

Distr. general
26 de enero de 2018
Español
Original: árabe

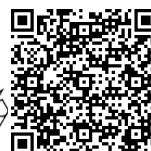
Carta de fecha 16 de enero de 2018 dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad por la Encargada de Negocios Interina de la Misión Permanente de Bahrein ante las Naciones Unidas

Siguiendo instrucciones de mi Gobierno, tenemos a bien señalar a su atención las cartas idénticas de fecha 2 de enero de 2018 (S/2018/6) y las cartas idénticas de fecha 5 de enero de 2018 (S/2018/23), dirigidas al Secretario General y a la Presidencia del Consejo de Seguridad por la Representante Permanente de Qatar ante las Naciones Unidas, en las que el Estado de Qatar afirma que aeronaves de los Emiratos Árabes Unidos violaron su espacio aéreo, y le remitimos el informe elaborado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Reino de Bahrein y los planos y anexos que refutan documentalmente esas denuncias qataríes. Al examinar los registros del Centro de Control Aéreo Civil del Reino de Bahrein relativos a las rutas seguidas por las aeronaves emiratíes referidas en esas cartas se observa que sobrevolaron la zona de entrenamiento de los Emiratos Árabes Unidos y las aguas internacionales (zona económica exclusiva) controladas por el radar regional bahreiní BAHRAIN ACC, y no la zona que según Qatar se encuentra bajo su soberanía.

A la vista del informe citado señalamos a su atención lo siguiente:

- Según las cartas idénticas de fecha 2 de enero de 2018, el avión de combate de los Emiratos Árabe Unidos número 0403 violó el espacio aéreo del Estado de Qatar el 21 de diciembre de 2017 al sobrevolar la zona económica exclusiva. El informe del organismo citado del Reino de Bahrein afirma lo siguiente al respecto:

Frente a lo que sostiene el Estado de Qatar, la aeronave sobrevoló el espacio aéreo correspondiente a la región de información de vuelo encomendada al Reino de Bahrein por la Organización de la Aviación Civil Internacional para promover la seguridad aérea sobre las aguas internacionales (zona económica exclusiva). Según el artículo 58 de la Parte V de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, “en la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves [...]”. El artículo 87 de la Parte VII de esa Convención dispone que “la alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras



normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral: a) La libertad de navegación; b) La libertad de sobrevuelo [...].”

- Según las cartas idénticas de fecha 5 de enero de 2018, el avión de combate emiratí DH-6 con distintivo de llamada UAF2276 sobrevoló la zona económica exclusiva del Estado de Qatar el miércoles 3 de enero de 2018. El informe remitido por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Reino de Bahrein afirma al respecto:

La aeronave emiratí sobrevolaba las aguas internacionales en el espacio aéreo correspondiente a la región de información de vuelo del Reino de Bahrein. Se dirigía a la Base Aérea Sheikh Isa (Bahrein) a una altura de 8.000 pies y mantenía comunicación directa con el Centro de Información de Vuelo de Bahrein. El aterrizaje de la aeronave en la Base Aérea Sheikh Isa fue guiado por radar. Siguiendo los procedimientos operativos en vigor, la ruta de vuelo de la aeronave fue previamente comunicada a la Unidad de Control Aéreo del Estado de Qatar mediante el sistema de control automatizado del tránsito aéreo.

El 27 de diciembre de 2017, dos aeronaves del Arma de Aviación qatari interceptaron dos aviones militares de transporte de los Emiratos Árabes Unidos: el número UAF812, que se encontraba a 37 millas náuticas de la costa qatari y se dirigía a la Base Aérea Sheikh Isa, y el número UAF813, que se hallaba a 30 millas náuticas de la costa de Qatar y se dirigía al Aeropuerto de Marka (Ammán). Además, la defensa aérea qatari conminó a cambiar el rumbo a dos aviones militares de transporte emiratíes: el número UAF1211, que se encontraba a 12 millas náuticas de la costa qatari y se dirigía a la Base Aérea Sheikh Isa, y el número UAF1226, que se hallaba a una distancia de 45 millas náuticas de la costa de Qatar y se dirigía igualmente a la Base Aérea de Sheikh Isa.

Conviene señalar que el espacio que según Qatar se halla bajo su soberanía y fue violado por las aeronaves de los Emiratos Árabes Unidos se incluye en la zona controlada por las instancias competentes del Reino de Bahrein en aplicación del artículo 3 de la Convención para la Regulación de los Servicios de Navegación Aérea, suscrito en 2000 entre el Estado de Bahrein y el Estado de Qatar. Según ese artículo, “las partes suscribientes convienen en que el Centro de Control Aéreo del Estado de Bahrein gestione el tráfico del espacio aéreo situado sobre el Estado de Qatar y sus aguas territoriales, con arreglo a la definición que figura en el artículo 2 de la Convención, salvo en las rutas y en las alturas inferiores cuyo control corresponda al Estado de Qatar según los convenios técnicos establecidos entre las autoridades de la aviación civil de ambos países en aplicación del artículo 4 de esta Convención. Esos convenios serán revisables de común acuerdo cuando lo exijan las necesidades operacionales”.

Las aeronaves de los Emiratos Árabes Unidos no han violado el espacio aéreo qatari. Todas las aeronaves señaladas en el informe citado se hallaban a una distancia de no menos de 12 millas náuticas de las costas qatariés, lo que se ajusta a lo dispuesto en el artículo 3 de la Sección II, Parte III, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, según el cual “todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención”.

El informe demuestra, por tanto, que las denuncias qatariés que figuran en los documentos citados son infundadas, tergiversan la verdad, difunden información errónea y vulneran el derecho internacional y las convenciones internacionales. El Estado de Qatar genera con ello una escalada injustificable y vulnera el principio de buena vecindad. Las interceptaciones realizadas por sus aviones de combate a las

aeronaves de los Emiratos Árabes Unidos amenazaron la seguridad de la navegación aérea y violaron de forma flagrante el derecho internacional. Todas las aeronaves emiratíes señaladas sobrevolaban el espacio aéreo internacional reconocido por la Organización de la Aviación Civil Internacional y se hallaban dentro del espacio aéreo del Reino de Bahrein. Resulta preocupante que las conminatorias qataríes continuaran incluso después de que las aeronaves emiratíes hubieran alcanzado la Base Aérea de Sheikh Isa, sita en el Reino de Bahrein.

En definitiva, el Estado de Qatar debería tratar de ser riguroso, pues este tipo de conductas y denuncias irresponsables conduce al descrédito, es contrario a los principios de buena vecindad consagrados en los tratados internacionales y afecta negativamente a la seguridad y a la paz internacionales.

Le agradecería que tuviera a bien distribuir la presente carta como documento del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Hayfa **Matar**
Encargada de Negocios Interina

Anexos de la carta de fecha 16 de enero de 2018 dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad por la Encargada de Negocios Interina de la Misión Permanente de Bahrein ante las Naciones Unidas

Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Informe

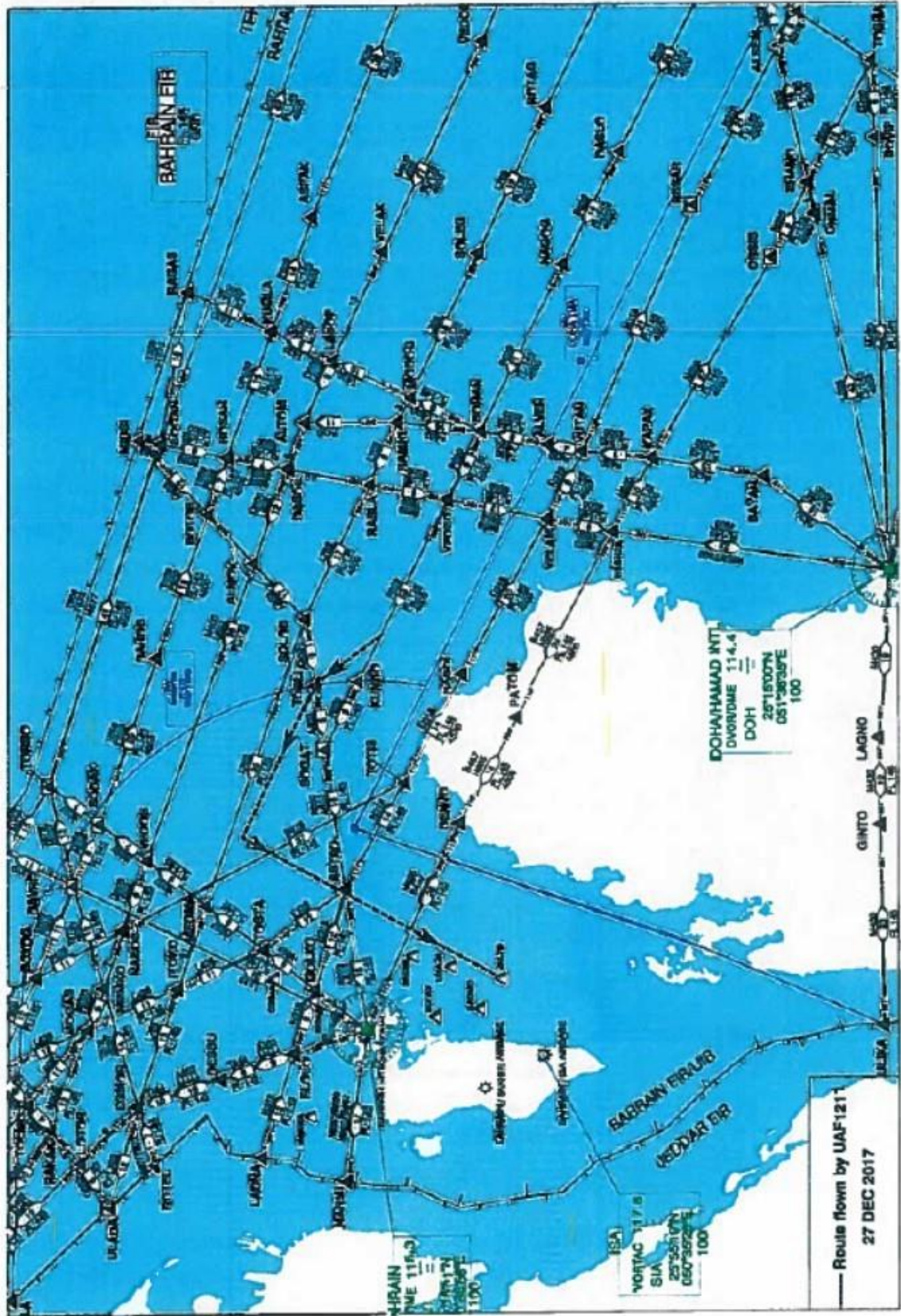
El examen del registro realizado por el Centro de Control Aéreo Civil demuestra que:

1. A las 9.53, hora local, del jueves 21 de diciembre de 2017, el avión de combate número 0403 sobrevoló la zona de adiestramiento OMR54, situada en el espacio aéreo de los Emiratos Árabes Unidos, salió de la zona de adiestramiento, entró unas siete millas en el espacio aéreo correspondiente a la región de información de vuelo de Bahrein y durante un minuto sobrevoló las aguas internacionales a una altitud de 33.000 pies. Seguidamente viró rumbo sudeste y regresó a la zona de adiestramiento. La aeronave no se comunicó con el Centro de Control Aéreo de Bahrein (véase la carta de navegación 5).
2. Según los registros del control aéreo, el 27 de diciembre de 2017 tuvieron lugar los siguientes hechos:
 - Aproximadamente a las 8.50, hora local, el comandante del avión de transporte militar C-130 de los Emiratos Árabes Unidos número UAF1211, que se dirigía del Aeropuerto de Abu Dhabi a la Base Aérea Isa, recibió en varias ocasiones órdenes de Qatar para que virara a la derecha desviándose de su aerovía (UP699). La aeronave se encontraba en ese momento a unas 50 millas al noreste del Aeropuerto Internacional de Bahrein y a 12 millas de las costas qataríes. La aeronave viró hacia la derecha para mantenerse lejos del espacio aéreo qatarí (véase la carta de navegación 1).
 - Aproximadamente a las 9.17, hora local, dos aviones Mirage del Arma de Aviación qatarí interceptaron el avión de transporte militar CN-35 de los Emiratos Árabes Unidos, número UAF812, y a su escolta. La aeronave se dirigía del Aeropuerto de Abu Dhabi a la Base Aérea Isa siguiendo la aerovía UP699, y la interceptación tuvo lugar sobre la intersección NAGOG, a una distancia de unas 37 millas de las costas de Qatar. Al llegar a la intersección VEDED, a 15 millas náuticas de las costas de Qatar, el comandante de la aeronave UAF812 recibió la solicitud de que virara a la derecha para evitar el espacio aéreo qatarí. A las 9.38, cuando la aeronave se encontraba a una distancia de 8 millas náuticas al norte de la intersección SOGAT y a 18 millas náuticas de la costa qatarí, las aeronaves interceptoras se alejaron en dirección este (véase la carta de navegación 2).
 - Aproximadamente a las 9.39, hora local, el Centro de Control Aéreo de Bahrein cambió el rumbo del avión de transporte militar CN-35 de los Emiratos Árabes Unidos, número UAF813, que se dirigía de Abu Dhabi a Ammán (Aeropuerto de Marka) por la vía UL768, para asegurarse de que se alejara de la costa qatarí con la esperanza de evitar una interceptación. Sin embargo, cuando se hallaba a 5 millas náuticas al norte de la intersección MODOG, aproximadamente a 30 millas náuticas de la costa de Qatar, los dos aviones qataríes citados interceptaron esa aeronave y su escolta. Al llegar a una distancia de 10 millas al norte de la intersección SOGAT y a aproximadamente 20 millas náuticas al norte de la costa de Qatar, las aeronaves interceptoras se alejaron en dirección a Qatar (véase la carta de navegación 3).

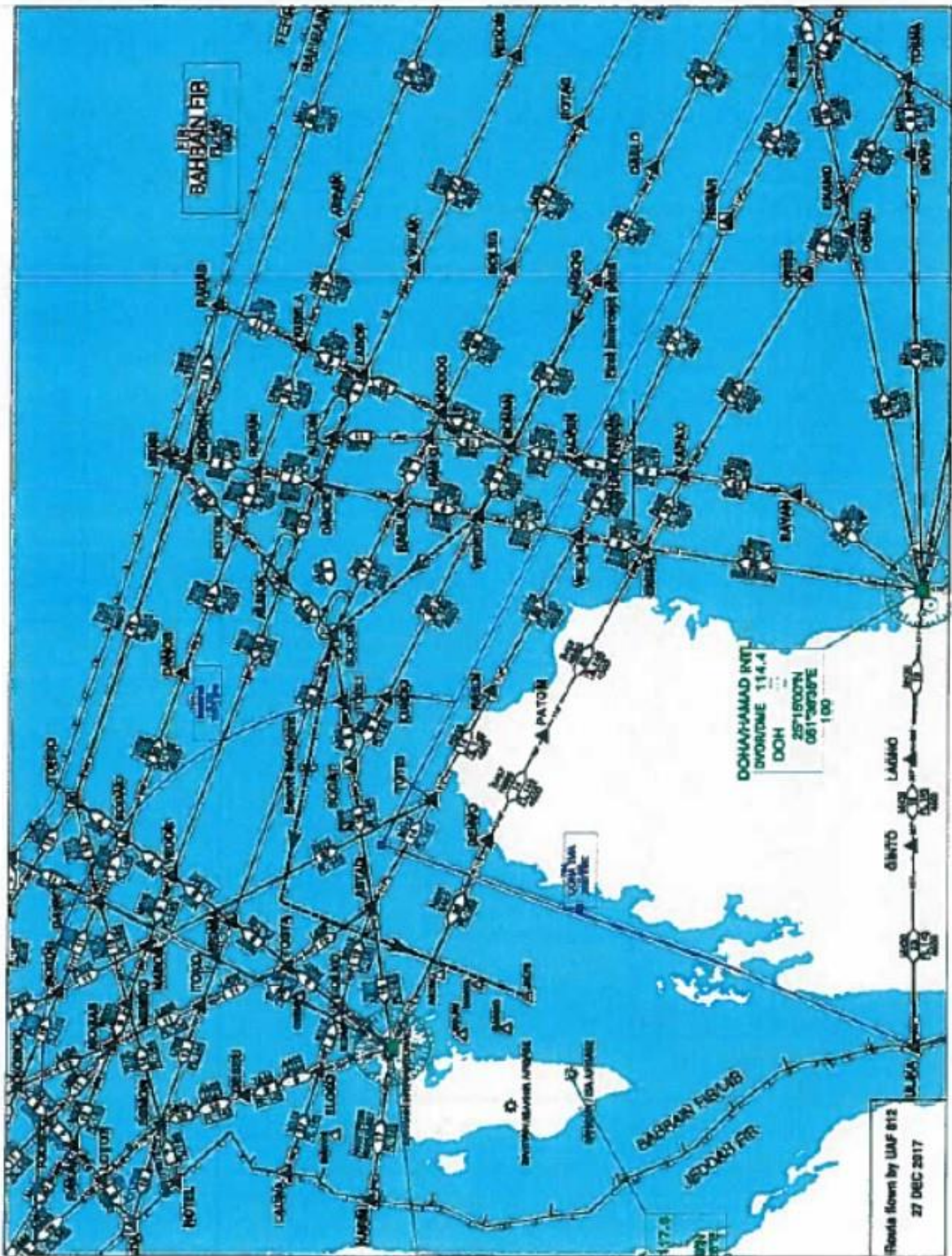
- A las 10.34, hora local, el avión de transporte militar C-17 de los Emiratos Árabes Unidos número UAF1226, que se dirigía de Abu Dhabi a la Base Aérea de Isa, se encontraba a 8 millas al norte de la intersección NAGOG y a 45 millas náuticas de las costas de Qatar. En ese momento, su comandante fue conminado por la Fuerza Aérea Qatarí, que le ordenó que se alejara de las aguas territoriales qataríes. Tras comunicarse con el control aéreo civil qatarí, fue informado de que se hallaba a una distancia suficiente y continuó su ruta de vuelo (véase la carta de navegación 4).

3. El miércoles 3 de enero de 2018, a las 10.38 hora local, se detectó la presencia de la aeronave emiratí de transporte militar DH-6 número UAF2276, que se dirigía a la Base Aérea Sheikh Isa (Bahrein). La aeronave sobrevolaba las aguas internacionales a una altura de 8.000 pies, en el espacio aéreo correspondiente a la región de información de vuelo de Bahrein y en comunicación con el Centro de Control Aéreo de Bahrein. Siguiendo los procedimientos de control en vigor, la aeronave fue guiada por radar entre las vías UM600 y UL768 hasta que aterrizó en la Base Aérea Sheikh Isa. Su ruta de vuelo, siguiendo los procedimientos operacionales vigentes, fue previamente remitida a la Unidad de Control Aéreo del Estado de Qatar mediante el sistema de control automatizado del tránsito aéreo (véase la carta de navegación 6).

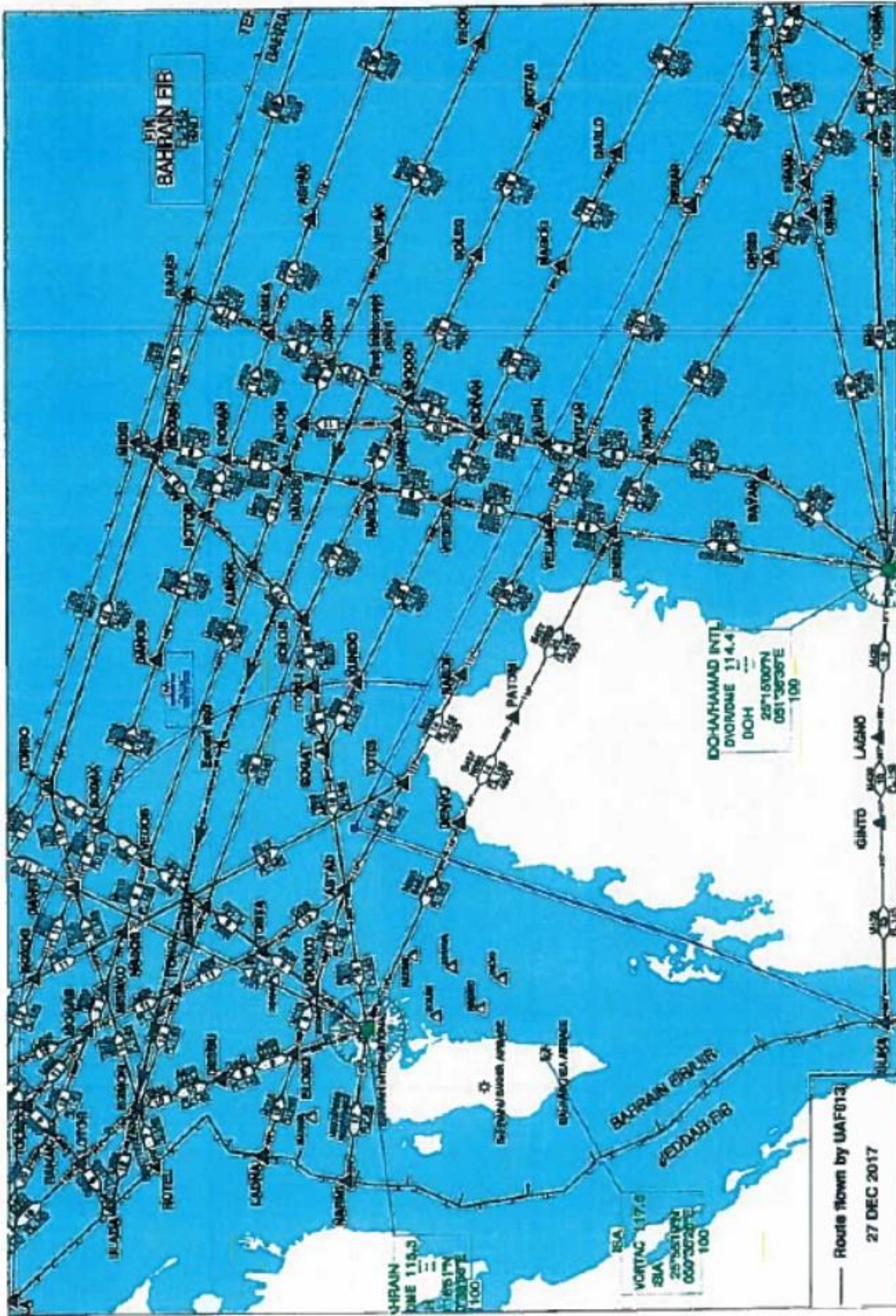
Carta de navegación 1



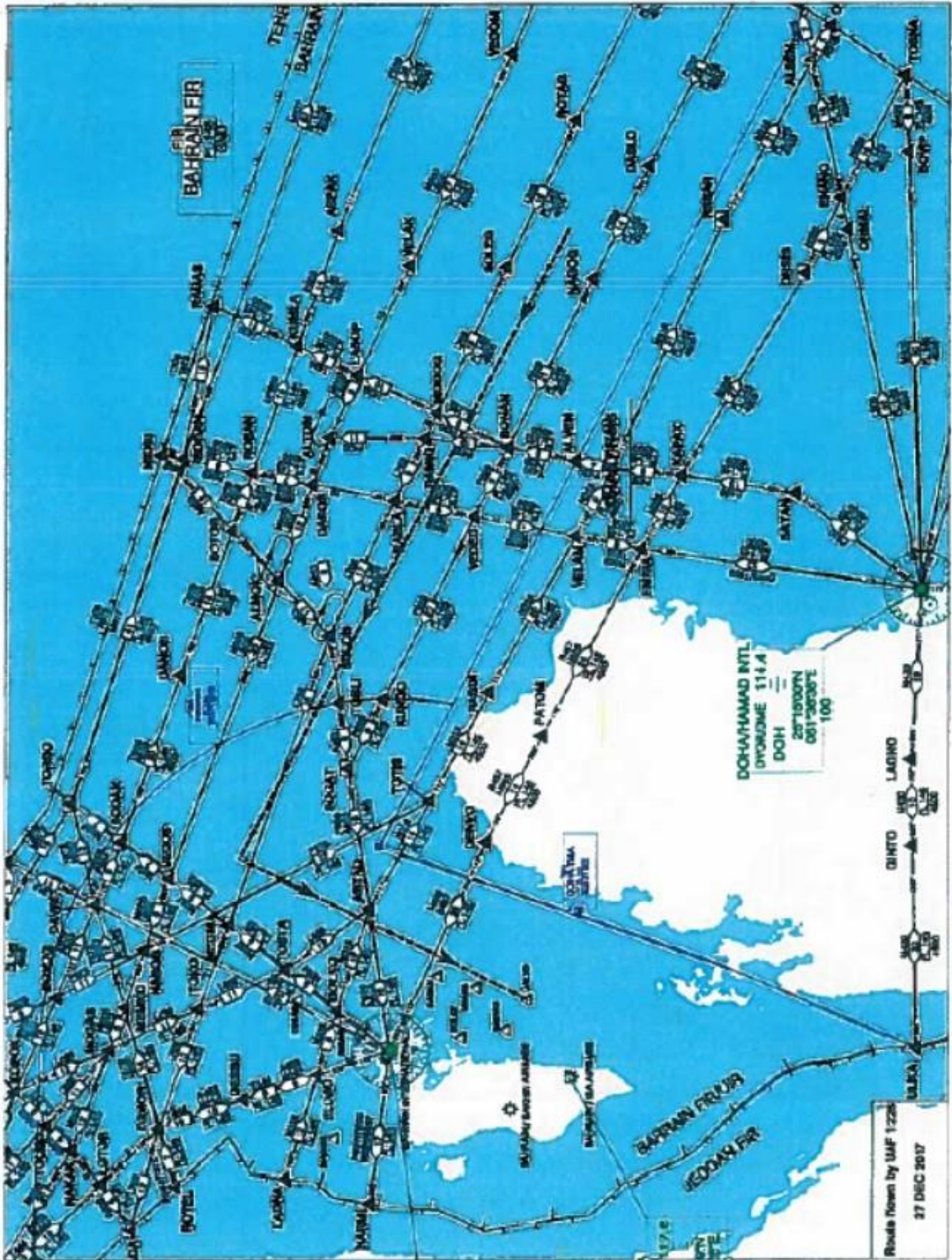
Carta de navegación 2



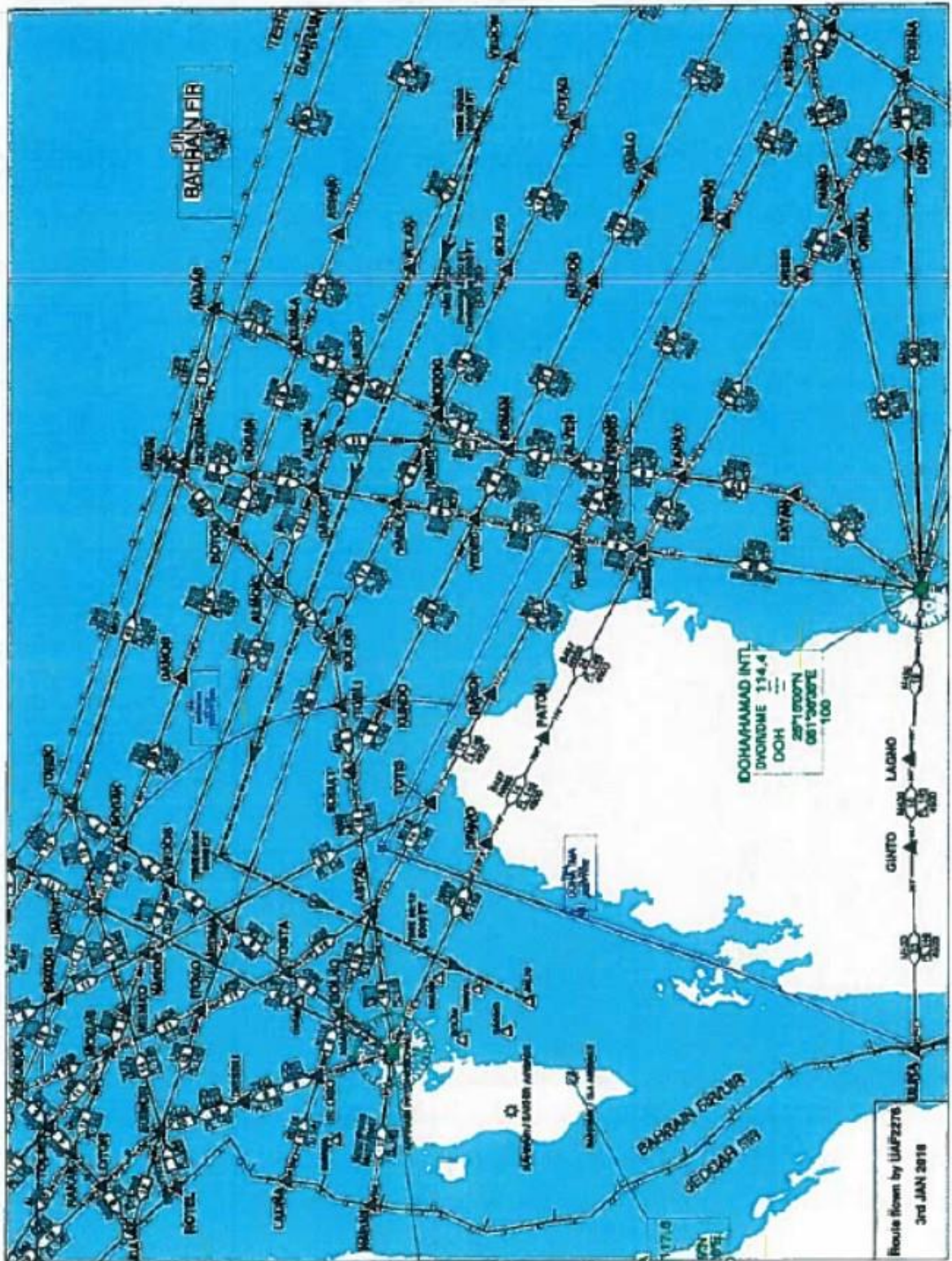
Carta de navegación 3



Carta de navegación 4



Carta de navegación 6



Planes de vuelo de las aeronaves

(1)

FIX0095 270018
FF OBBSZTZX OBBICONS
270018 OMAAZPZX
{FPL-UAF1211-IM
-C130/M-SDFHILORUVY/ACS
-OMAA0500
-N0300F220 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0300F220 P699 SOGAT DCT
OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0116 OEDF OBBI
-PBN/B4B552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEHJ OPR/UAE
AIRFORCE)

FIX1030 270338
FF OBBSZTZX OBBICONS
270338 KDENXLDL
{CHG-UAF1211-OMAA0500-OBBS-DOF/171227-8/IM-9/C130/M
-10/SDFHILORUVY/ACS
-15/N0300F220 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0300F220 P699 SOGAT
DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-18/PBN/B4B552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEHJ OPR/UAE
AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 330 2017)

FIX1047 270343
FF OBBSZTZX OBBICONS
270343 OMAAZPZX
{CHG-UAF1211-OMAA0500-OBBS-DOF/171227
-18/PBN/B4B552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEHJ OPR/UAE
AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 330 2017)

FIX1501 2/0505
FF OBBSZTZX OBBICONS
270505 OMAAZPZX
{DEP-UAF1211/A1733-OMAA0502-OBBS-DOF/171227)

(2)

FIX7135 262308
FF OBBSZTZX OBBICONS
262307 KDENXLDL
{FPL-UAF812-IM
-CN35/M-SDFGHILORTUV/C
-OMAA0500
-N0201F160 DCT BOSEV N563 ITKEV/N0205F180 N563 IMGUX P699
ORMID/N0205F180 P699 SOGAT DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0138 OEDF OBBI

-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/812 EET/OBBB0043 OPR/UAE AIRFORCE
 E/0959 P/TBN R/UVE S/M J/LFU D/2 24 C ORANGE
 A/GREY
 C/)

FIX7193 262318
 FF OBB5TZX OBBICONS
 262318 OMAAZPZX
 (FPL-UAF812-IM
 -CN35/M-SDFGHILORTUV/C
 -OMAA0500
 -N0201F160 DCT BOSEV N563 ITKEV/N0205F180 N563 IMGUX P699
 ORMID/N0205F180 P699 SOGAT DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
 -OBB50138 OEDF OBB1
 -PBN/B4B5 DOF/171227 REG/812 EET/OBBB0043 OPR/UAE AIRFORCE)

FIX1604 270525
 FF OBB5TZX OBBICONS
 270525 OMAAZPZX
 (DEP-UAF812/A1753-OMAA0521-OBB5-DOF/171227)

(3)
 FIX7217 262325
 FF OBBICONS
 262325 KDENLDB
 (FPL-UAF813-IM
 -CN35/M-SDFGHILORTUV/C
 -OMAA0500
 -N0199F140 DCT BOSEV N563 ALPOB/N0199F140 UL768 ULADA/N0197F140
 UL768 VATIM UL550 RASMO/N0197F160 UL550 NIMAR G662 GRY/N0191F150
 UN318 GENEX/N0189F140 N318 ELOXI DCT
 -OJAM0608 OJAI
 -PBN/B4B5 DOF/171227 REG/813 EET/OBBB0042 OEJDO138 OJAC0551 OPR/UAE
 AIRFORCE RMX/MDCN OB JOC 01 2017 OE 1709000011 OJ 22 1 7419
 E/1115 P/TBN R/UVE S/M J/LFU D/2 24 C ORANGE
 A/GREY
 C/)

FIX7288 262340
 FF OBBICONS
 262340 OMAAZPZX
 (FPL-UAF813-IM
 -CN35/M-SDFGHILORTUV/C
 -OMAA0500
 -N0199F140 DCT BOSEV N563 ALPOB/N0199F140 UL768 ULADA/N0197F140 UL768
 VATIM UL550 RASMO/N0197F160 UL550 NIMAR G662 GRY/N0191F150 UN318
 GENEX/N0189F140 N318 ELOXI DCT
 -OJAM0608 OJAI

-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/813 EET/OBBB0042 OEJD0138 OJAC0551 OPR/UAE
AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 01 2017 OE 1709000011 OJ 22 1 7419)

FIX1723 270544
FF OBBICONS
270544 OMAAZPZX
(DEP-UAF813/A1754-OMAA0542-OJAM-DOF/171227)

(4)

FIX0142 270024
FF OBBSZTZ OBBICONS
270024 KDENXLD
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
-OMAA0600
-N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT
DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0046 OEDF OBBI
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226
E/1051 P/TBN R/UVE S/M J/F D/3 138 C CERISE
A/GREY
C/)

FIX0148 270025
FF OBBSZTZ OBBSPZX OBBICONS
270025 KDENXLD
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
-OBBS0900
-N0466F320 DCT JALYD DCT BAH UB457 NARMI/N0466F320 UN697 SILNO
G563 KIA G782 DURMA Z414 EMEKO/N0472F310 V40 ABH/N0475F300 V40
GIZ V395 LABNI/N0473F310 M999 PURAD UR775 SB DCT
-HHSB0250 OEGN HHAS
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OEJD0007 OYSC0224
HHAA0228 SEL/LQAJ OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL
NUMBER 1226 MDCN OE ADNC 4489 HH ERCAA 820 2017
E/0856 P/TBN R/UVE S/M J/F D/3 138 C CERISE
A/GREY
C/)

FIX0149 270025
FF OBBSZTZ
270025 OBBIZQZX
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1

-OBBS0900
-N0466F320 DCT JALYD DCT BAH UB457 NARMI/N0466F320 UN697 SILNO
G663 KIA G782 DURMA Z414 EMEKO/N0472F310 V40 ABH/N0475F300 V40
GI2 V395 LABNI/N0473F310 M999 PURAD UR775 5B DCT
-HHS80250 OEGN HHAS
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OEJD0007 OYSC0224
HHAA0228 SEL/LQAJ OPR/UAE AIRFORCE ORGN/KDENXLD B PER/D RMK/AGCS
EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OE ADNC 4489 HH ERCAA 820 2017 E/0856
P/TBN R/UVE S/M J/F D/3 138 C CERISE A/GREY C/)

FIX0239 270037
FF OBBSZTX OBBICONS
270037 OMAAZPZX
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/D1H
-OMAA0600
-N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT DCT
OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0046 OEDF OBBI
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226)

FIX1084 270350
FF OBBSZTX OBBICONS
270350 KDENXLD B
(CHG-UAF1226-OMAA0600-OBBS-DOF/171227-8/IM-9/C17/H
-10/SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
-15/N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT
DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-18/PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OB JOC
329 2017)

FIX1107 270352
FF OBBSZTX OBBICONS
270352 OMAAZPZX
(CHG-UAF1226-OMAA0600-OBBS-DOF/171227
-18/PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OB
JOC 329 2017)

FIX2281 270711
FF OBBSZTX OBBICONS
270711 OMAAZPZX
(DEP-UAF1226/A1755-OMAA0709-OBBS-DOF/171227)

{5}

FIX1593 030532
FF OBBSZTZ OBBICONS
030532 OMAAZPZX
(FPL-UAF2276-IM
-DHC6/L-SDRY/C
-OMAA0600
-N0181F100 DAXIB P553 UKUVO G462 TUMAK UL602 VEDOS DCT
RIGAG/N0183F090 DCT JALYD
-OBBS0216 OEDR
-PBN/B4 DOF/180103 REG/2279 EET/OBBS0106 OPR/UAE AIR FORCE RMK/ENTRY
VIA TUMAK DUE MILITARY RESTRICTION TO OPERATE AWY UP699 UL768 RQST
VECTOR VEDOS DCT RIGAG MDCN OBBS JOC 334 2017)

FIX1960 030626
FF OBBSZTZ OBBICONS
030625 OMAAZPZX
(DEP-UAF2276/A3402-OMAA0625-OBBS-DOF/180103)
