



## NOTA DE ESTUDIO

### ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

#### COMISIÓN JURÍDICA

**Cuestión 28:** Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica y Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

#### DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LOS CRITERIOS PERMANENTES DE LA OACI EN LA ESFERA JURÍDICA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

##### RESUMEN

Mediante esta nota se proponen cambios de la resolución A41-4 de la Asamblea, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica*.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución enmendada que figura como **apéndice** de esta nota.

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones</i> .                                                                          |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Se prevé que las actividades de la OACI mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto regular de 2026-2028 y con contribuciones extrapresupuestarias, conforme a la orientación del Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028. |
| <i>Referencias:</i>               | <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)                                                                                                                                                                                                          |

## 1. ANTECEDENTES

1.1 Mediante esta nota se proponen enmiendas de la resolución A41-4 de la Asamblea: *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica* y, más particularmente, de sus apéndices A, C, D y G, y se propone añadir un apéndice H nuevo.

1.2 Con respecto al apéndice A, se propone agregar un texto que refleje la meta estratégica E, “El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones” del Plan Estratégico 2026-2050 y el Plan de Actividades 2026-2028 de la OACI.

1.3 En relación con el apéndice C sobre la ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI, se propone introducir cambios editoriales para reflejar que el apéndice se aplica a los instrumentos “de derecho aeronáutico” internacional y corregir el título abreviado del Convenio de Montreal de 1999.

1.4 Con respecto a los apéndices D y G, se propone ampliar su alcance haciendo referencia de modo general a los “cursos de la OACI en el ámbito del Derecho Aeronáutico” habida cuenta de la introducción de cursos adicionales y actualizar el texto para abarcar las ediciones posteriores del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil celebradas desde su inauguración en 2019.

1.5 Se propone añadir un apéndice H nuevo titulado “Registro en la OACI de los acuerdos y arreglos aeronáuticos” con el fin de alentar a los Estados contratantes a utilizar el sitio web sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (WAGMAR) para el registro de sus acuerdos y arreglos aeronáuticos, según lo previsto en el artículo 83 del Convenio de Chicago.

## 2 CONCLUSIÓN

2.1 Se invita a la Asamblea a adoptar las enmiendas de la resolución A41-4, como se muestra en el **apéndice**.

— — — — —

## APÉNDICE

### ~~A41-4~~A42-xx: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

*Considerando* que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados:

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el ~~41~~42º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución ~~A40-28~~A41-4.

## APÉNDICE A

### Criterio general

*Considerando* que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y

*Considerando* que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

*Considerando* que la aceptación universal de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y el cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones en virtud de esos instrumentos contribuirán a mejorar el marco de derecho aeronáutico internacional; y

*Considerando* que es imperativo que el marco jurídico de la aviación civil internacional siga siendo sólido y adecuado a su finalidad, y dé respuesta y atienda las necesidades, oportunidades y desafíos nuevos y emergentes:

*La Asamblea:*

*Reafirma* la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos;

*Reconoce* que la mejora del marco de derecho aeronáutico internacional puede lograrse mediante la aceptación universal y la aplicación por los Estados miembros de los tratados de derecho aeronáutico internacional;

*Reconoce* que mantenerse al día respecto de los nuevos adelantos que repercuten en el derecho aeronáutico internacional mediante el análisis y el examen de las necesidades, oportunidades y desafíos nuevos y emergentes puede contribuir a fomentar un marco jurídico con mayor capacidad de respuesta y adaptación para el sector de la aviación, lo que permitiría que la Organización se mantuviera a la vanguardia de los nuevos adelantos de la aviación civil internacional; e

*Invita* a todos los Estados miembros a seguir apoyando las actividades de la Organización en el ámbito jurídico con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular;

## APÉNDICE B

### Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

*La Asamblea resuelve:*

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.
2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluida la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.
3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.
4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podrá convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

## APÉNDICE C

### Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

*La Asamblea:*

*Recordando* su Resolución ~~A40-28~~A41-4, apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de Derecho Aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

*Tomando nota* con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que enmiendan los Artículos 50 a) y 56 adoptados en 2016, y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino, adoptados, respectivamente, en 1995 y 1998;

*Tomando nota asimismo* de que, si bien un número considerable de Estados son partes en los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago, es necesario seguir avanzando en la ratificación de dichos Protocolos;

*Reconociendo* la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

*Reconociendo* la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de ~~D~~derecho Aeronáutico internacional elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

*Consciente* de que solo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

*Insta* a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor, es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio, adoptados, respectivamente, en 1995 y 1998, y las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 adoptadas en 2016;

*Insta* a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis* del Convenio de Chicago;

*Insta* a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de Derecho Aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

*Insta* a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar al Secretario General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

*Encarga* al Secretario General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a los Estados que se enfrentan con dificultades en el procedimiento de ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico, incluidas la organización de seminarios teóricos o prácticos y la participación en los mismos para acelerar el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

## APÉNDICE D

### Enseñanza del derecho aeronáutico

*La Asamblea:*

*Comprendiendo* la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada del Derecho Aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante; y

*Acogiendo con beneplácito* la introducción, en 2017, de los cursos en el ámbito del Derecho Aeronáutico de la OACI para que los representantes de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional;

Encarga al Consejo y al Secretario General que tomen todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza y la difusión del conocimiento del derecho aeronáutico en todo el mundo;

*Insta* a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y

*Exhorta* a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

## APÉNDICE E

### Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves (pasajeros insubordinados y perturbadores)

*La Asamblea:*

*Reconociendo* que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

*Observando* el aumento del número y de la gravedad de incidentes notificados en que están involucrados pasajeros insubordinados y perturbadores a bordo de aeronaves;

*Considerando* las repercusiones de estos incidentes para la seguridad de las aeronaves y de los pasajeros y la tripulación a bordo de estas aeronaves;

*Consciente* del hecho de que las leyes y reglamentos vigentes de derecho interno e internacional en muchos Estados no son totalmente adecuados para enfrentar eficazmente este problema;

*Reconociendo* el entorno especial de las aeronaves en vuelo y los riesgos inherentes al mismo, así como también la necesidad de adoptar medidas de derecho interno adecuadas con la finalidad de que los Estados puedan perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves;

*Alentando* la adopción de normas jurídicas de derecho interno que permitan a los Estados ejercer su jurisdicción en los casos que corresponda para perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

*Tomando nota* de que el 4 de abril de 2014 los Estados reunidos en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal adoptaron el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, y que la Conferencia decidió no enumerar en el mismo las infracciones y otros actos sino recomendar la actualización de la Circular 288 – *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* publicada por la OACI en 2002; y

*Tomando nota además* de la publicación del Doc 10117 – *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y contiene una lista de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores.

*Por consiguiente:*

*Insta* a todos los Estados contratantes a sancionar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados y perturbadores, siguiendo la orientación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores* (Doc 10117) de la OACI e incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones de la legislación modelo expuestas a continuación;

*Exhorta* a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento o la instauración de procedimiento administrativo o cualquier otra forma de acción legal, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos y actos previstos en las leyes y los reglamentos de derecho interno sancionados y para lo cual tienen jurisdicción de conformidad con dichas leyes y dichos reglamentos; y

*Alienta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a considerar la introducción de sanciones civiles y administrativas en respuesta a los actos o infracciones menos graves vinculados al comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves de manera expeditiva y efectiva.

### **Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves**

#### **Artículo 1: Agresión y otros actos de interferencia contra un miembro de la tripulación a bordo de una aeronave**

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- 1) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- 2) intimidación o amenaza verbal contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;

- 3) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de:
  - a) proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes dentro de la misma; o
  - b) mantener el orden y la disciplina a bordo.

**Artículo 2: Agresión y otros actos que ponen en peligro la seguridad operacional o comprometen el orden y la disciplina a bordo de una aeronave**

- 1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia.
- 2) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave cualquiera de los siguientes actos comete un delito, si es probable que ese acto ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de una persona a bordo, o si dicho acto compromete el orden y la disciplina a bordo de la aeronave:
  - a) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra otra persona;
  - b) acto intencional que causa daños a los bienes o la destrucción de los mismos;
  - c) consumo de bebidas alcohólicas o de drogas que conduzca a un estado de ebriedad o exaltación.

**Artículo 3: Otros actos que constituyen delitos a bordo de una aeronave**

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave cometa cualquiera de los siguientes actos:

- 1) fumar en un lavabo o en otro lugar cuando dicho acto esté prohibido;
- 2) desactivar un detector de humo u otro dispositivo de seguridad a bordo de la aeronave;
- 3) hacer funcionar un artículo electrónico portátil cuando dicho acto esté prohibido.

**APÉNDICE F**

**Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)**

*Considerando* que la implementación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

*Considerando* que el marco jurídico existente para los sistemas CNS/ATM, constituido por el Convenio de Chicago, sus Anexos, las Resoluciones de la Asamblea (incluida, especialmente, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS), los textos de orientación pertinentes de la OACI (incluida, especialmente, la Declaración sobre la política general de la OACI para la implementación y explotación de los sistemas CNS/ATM), los planes regionales de navegación aérea y los intercambios de correspondencia entre la OACI y los Estados que explotan constelaciones de satélites de navegación, ha permitido la implementación técnica lograda hasta el presente;

*Considerando* que la OACI ha dedicado recursos considerables al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM en la Asamblea de la OACI, el Consejo, el Comité Jurídico, un grupo formado por expertos jurídicos y técnicos y un grupo de estudio, habiendo permitido comprender y registrar de forma detallada los desafíos, cuestiones y problemas que enfrenta la comunidad mundial;

*Considerando* que deben tenerse en cuenta también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago; y

*Considerando* que la decimotercera Conferencia de navegación aérea en 2018 examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea:

*La Asamblea:*

1. *Reconoce* la importancia de la cuestión 6 del programa general de trabajo del Comité Jurídico “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas satelitales mundiales y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional”, y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;

2. *Reafirma* que no es necesario enmendar el Convenio de Chicago para la implementación de los sistemas CNS/ATM;

3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar también la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional;

4. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implementación de los sistemas CNS/ATM por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;

5. *Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implementación de los sistemas CNS/ATM;

6. *Encarga* al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;

7. *Invita* a los Estados contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y
8. *Encarga* al Consejo que registre tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).

## APÉNDICE G

### **Fortalecimiento de la capacidad y efectividad de los Estados para aplicar los tratados de derecho aeronáutico y actualizar sus leyes y reglamentos nacionales**

#### ~~1. — La Asamblea:~~

*Recordando* la importante función que desempeña el derecho (especialmente el Derecho Aeronáutico) para la consecución de los fines y objetivos de la OACI y para que esta última, los Estados miembros y la industria de la aviación puedan dar una respuesta eficaz a las nuevas oportunidades, desafíos y amenazas que se plantean para el desarrollo de la aviación civil internacional;

*Reconociendo* que los Estados miembros deben velar por que se formulen leyes y reglamentos adecuados para la implementación de los instrumentos y las disposiciones de la OACI pertinentes en materia de Derecho Aeronáutico, y que dichas leyes y reglamentos se apliquen de conformidad con el Convenio de Chicago;

*Afirmando* el importante papel que desempeñan los asesores jurídicos de la aviación civil y los profesionales del Derecho Aeronáutico asistiendo a sus Estados y organizaciones en la aplicación de los tratados de derecho aeronáutico y la formulación y actualización de leyes y reglamentos nacionales para dar cumplimiento a las políticas y requisitos de reglamentación nacionales y contribuir al respeto del estado de derecho;

*Considerando* que los asesores jurídicos deben actualizar y mejorar continuamente sus competencias, aptitudes y capacidades para desempeñar con eficacia sus funciones; y

*Acogiendo con beneplácito* la iniciativa del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil organizado por la OACI ~~y celebrado en Singapur en mayo de 2019~~ con la acogida de los Estados miembros, que permitió a los asesores jurídicos, en especial aquellos que prestan servicios en organizaciones encargadas de la reglamentación de la aviación civil, compartir e intercambiar opiniones sobre cuestiones actuales de interés para la comunidad de la aviación internacional y sobre el fortalecimiento de la asistencia que prestan a sus organizaciones y Estados:

#### ~~2. — La Asamblea:~~

1. *Alienta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que establezcan puestos de asesores jurídicos internos especializados en sus administraciones de la aviación civil;

2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los seminarios teóricos y prácticos de la OACI, ~~el los cursos de la OACI en el ámbito del Derecho Aeronáutico de derecho aéreo aeronáutico internacional~~ y otros eventos similares para la capacitación y el perfeccionamiento continuos de sus asesores jurídicos, y a que consideren la posibilidad de organizar ocasionalmente tales eventos en sus Estados y regiones;

3. *Invita* a los Estados miembros a que apoyen la iniciativa del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil y a que consideren la posibilidad de acoger nuevas ediciones del Foro, así como a que fomenten y faciliten la participación de sus asesores jurídicos en el Foro y la presentación de contribuciones por parte de estos;

4. *Pide* al Secretario General que brinde asistencia a los Estados miembros en la consecución y el mantenimiento de la debida competencia de sus asesores jurídicos de aviación civil, en particular mediante la elaboración de un marco de competencias para consolidar su función; y

5. *Insta* a los Estados miembros a que apoyen la labor de la OACI en la esfera jurídica fomentando la participación activa de sus asesores jurídicos en la labor del Comité Jurídico, los subcomités y equipos especiales, los grupos de expertos, los grupos de trabajo y demás órganos similares creados para examinar cuestiones de Derecho Aeronáutico y proponer soluciones jurídicas.

## APÉNDICE H

### Registro en la OACI de los acuerdos y arreglos aeronáuticos

*Considerando* que el artículo 83 del Convenio de Chicago prevé que los Estados contratantes registrarán sus acuerdos y arreglos aeronáuticos en el Consejo;

*Considerando* que el registro de los acuerdos y arreglos aeronáuticos se rige por el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos* (Doc 6685 de la OACI), que el Consejo adopta y actualiza cada cierto tiempo; y

*Considerando* que la OACI puso en marcha en 2020 el sitio web sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (WAGMAR), que facilita el autorregistro por parte de los Estados contratantes de los acuerdos y arreglos aeronáuticos:

#### *La Asamblea:*

1. *Exhorta* a los Estados contratantes a presentar al Consejo, con fines de registro, sus acuerdos y arreglos aeronáuticos según lo previsto en el artículo 83 del Convenio de Chicago; y

2. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar la plataforma WAGMAR para el registro de sus acuerdos y arreglos aeronáuticos.