



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

PROMOCIÓN DE LA RATIFICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

(Nota de estudio presentada por China)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta una breve reseña de la adopción y ratificación de los principales instrumentos de derecho aeronáutico internacional elaborados o enmendados bajo los auspicios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a lo largo de los años, y se ponen de relieve las prácticas proactivas del Gobierno chino para promover la ratificación de dichos instrumentos. Se destaca en particular la lentitud con que se está procediendo a la ratificación de los protocolos relativos a los textos auténticos en chino y árabe del Convenio de Chicago. A fin de promover aún más la ratificación y aplicación generalizadas de los instrumentos mencionados, se recomienda que la Asamblea exhorte a los Estados contratantes a que completen los procedimientos de ratificación pertinentes a nivel nacional y pida a la Secretaría que preste el apoyo necesario.

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

- a) exhortar a los Estados que aún no hayan ratificado los instrumentos de derecho aeronáutico internacional pertinentes a que aceleren su proceso de ratificación, en particular las enmiendas del párrafo final del Convenio de Chicago, el *Protocolo relativo al texto auténtico quinquelingüe* (1995) y al *Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas* (1998) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, lo antes posible; y
- b) encargar al Secretario General que colabore con todos los Estados y adopte todas las medidas posibles para prestar asistencia a los Estados que tropiecen con dificultades en el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, en particular organizando talleres o seminarios, para promover el proceso de ratificación de estos instrumentos.

<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 que se mencionan en la presente nota se lleven a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa regular de 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, sobre la base del Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028.

¹ Las versiones en inglés y chino fueron proporcionadas por China.

Referencias:	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300/9) <i>Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (párrafo final, texto árabe) (Doc 9664) <i>Protocolo relativo al texto auténtico quinquelingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 9663) <i>Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (párrafo final, texto chino) (Doc 9722) <i>Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 9721) <i>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional</i> (Doc 9740) <i>Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil</i> (Doc 9793) <i>Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil</i> (Doc 9794) <i>Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves</i> (Doc 9959) <i>Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional</i> (Doc 9960) <i>Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves</i> (Doc 10034)
--------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde su creación, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha desempeñado un papel fundamental en la formulación y promoción de los tratados de derecho aeronáutico internacional público y privado. El Comité Jurídico y la Secretaría llevan colaborando mucho tiempo para ayudar a los Estados contratantes a estudiar los proyectos de tratados, organizar conferencias diplomáticas y mejorar el sistema jurídico de la aviación a nivel mundial.

1.2 Desde la década de 1990, bajo los auspicios de la OACI se han adoptado varios instrumentos históricos de derecho aeronáutico internacional, entre ellos: el *Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (1998), el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (1999), el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* y su *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico* (2001), el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (2010).

1.3 En la resolución A41-4, adoptada en el 41º período de sesiones de la Asamblea (Montreal, 27 de septiembre – 7 de octubre de 2022), se subrayó una vez más la importancia de la ratificación de los instrumentos jurídicos que tienen por objeto unificar las reglas de la aviación internacional. El Comité Jurídico también celebró un debate especial acerca de las cuestiones pertinentes sobre el particular durante su 39º período de sesiones (Montreal, 25 – 28 de junio de 2024) e instó en su informe a que se tomaran medidas.

2. AVANCES Y RELEVANCIA DE LA RATIFICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

2.1 El *Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional* [párrafo final, texto árabe] y el *Protocolo relativo al texto auténtico quinquelingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, ambos aprobados el 29 de septiembre de 1995, junto con el *Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional* [párrafo final, texto chino] y el *Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, ambos adoptados el 1 de octubre de 1998, confirman que los textos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944 – el "Convenio de Chicago") en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son de igual autenticidad. El árabe y el chino forman parte de los seis idiomas oficiales de las Naciones Unidas y también son idiomas de trabajo de la Asamblea y el Consejo de la OACI. La confirmación de su condición de textos auténticos del Convenio de Chicago haría que una mayor parte de la población mundial pudiera acceder al tratado, en consonancia con la política de igualdad lingüística de las Naciones Unidas² y con las necesidades de la Organización en materia de gobernanza mundial, lo que redundaría en una mejora de la seguridad operacional de la aviación³. Actualmente, ninguno de los cuatro protocolos mencionados ha entrado en vigor.

2.2 El *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Convenio de Montreal de 1999), se ha convertido en un instrumento fundamental en el sector del transporte aéreo mundial, modernizando y consolidando el *Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929* (Convenio de Varsovia) y sus diversas enmiendas. El Convenio de Montreal de 1999 entró en vigor el 4 de noviembre de 2003 y contaba con 141 Partes en junio de 2025.

2.3 El *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* y el *Protocolo cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*, ambos firmados en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (Convenio de Ciudad del Cabo y Protocolo Aeronáutico), han promovido el desarrollo de la financiación y el arrendamiento de aeronaves a nivel mundial mediante el establecimiento de un mecanismo unificado de derechos de garantía y un sistema de inscripción internacional. Ambos instrumentos entraron en vigor el 1 de marzo de 2006 y en junio de 2025 tenían 86 Partes.

2.4 El *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, ambos hechos en Beijing el 10 de septiembre de 2010 (Convenio de Beijing y Protocolo de Beijing), son componentes clave del actual marco jurídico internacional para la seguridad de la aviación. Estos instrumentos entraron en vigor el 1 de julio de 2018 y el 1 de enero de 2018 respectivamente. A fecha de junio de 2025 el Convenio de Beijing había sido firmado por 34 Estados y tenía 56 Partes, y el Protocolo de Beijing había sido firmado por 35 Estados y tenía 57 Partes.

² *Aplicación del multilingüismo en el sistema de las Naciones Unidas*, Unidad Común de Inspección, 2022-11, <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/gl9/906/63/pdf/gl990663.pdf>. Véase también el *Marco Estratégico de las Naciones Unidas sobre el Multilingüismo*: https://www.un.org/dgacm/sites/www.un.org.dgacm/files/spanish_un_strategic_framework_on_multilingualism_web.pdf https://www.unjiu.org/sites/www.unjiu.org/files/jiu_document_files/products/zh-hans/reports-notes/JIU_Products/JIU_REP_2002_11_Chinese.pdf

³ https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/six_lang_sp.pdf (Documento de la OACI). https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative Packages/six_lang_en.pdf

2.5 El *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, hecho en Montreal el 4 de abril de 2014 (Protocolo de Montreal de 2014), ha reforzado la jurisdicción sobre los delitos cometidos a bordo de aeronaves y ha aumentado las sanciones por conducta perturbadora, basándose en el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (Convenio de Tokio). Este instrumento entró en vigor el 1 de enero de 2020. A fecha de junio de 2025 había sido firmado por 36 Estados y tenía 53 Partes.

3. **PROCEDIMIENTOS DE RATIFICACIÓN DE CHINA Y SU RATIFICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL**

3.1 La Ley sobre el Procedimiento de Celebración de Tratados de la República Popular China contiene disposiciones detalladas sobre los procedimientos nacionales que China deberá seguir al concertar tratados internacionales. Hasta la fecha, China se ha adherido a 34 instrumentos de derecho aeronáutico internacional que han entrado en vigor, o los ha ratificado. Cinco de esos instrumentos se aplican únicamente a la Región Administrativa Especial de Hong Kong y/o a la Región Administrativa Especial de Macao). China ha apoyado y aplicado sistemáticamente la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional propugnados por la OACI.

3.2 China se ha comprometido a promover la ratificación de importantes instrumentos de derecho aeronáutico internacional y ha ratificado sucesivamente una serie de tratados internacionales importantes sobre aviación civil, incluidos el Convenio de Varsovia y el Convenio de Tokio.

3.3 El 28 de febrero de 2005, el 14º período de sesiones del Comité Permanente de la 10ª Asamblea Popular Nacional analizó y ratificó el Convenio de Montreal de 1999. El 1 de junio de 2005 la persona representante de China en el Consejo de la OACI depositó el instrumento de ratificación ante la OACI. El 31 de julio de 2005 el Convenio entró en vigor en China. En 2008 el 5º período de sesiones del Comité Permanente de la 11ª Asamblea Popular Nacional ratificó el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo Aeronáutico, que fueron adoptados el 16 de noviembre de 2001 en la conferencia diplomática convocada conjuntamente por la OACI y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado. Posteriormente, China presentó sus instrumentos de ratificación al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado. El 1 de junio de 2009 el Convenio y el Protocolo entraron en vigor en China.

3.4 Durante el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, China presentó una nota de estudio titulada: *Facilitar la ratificación de instrumentos jurídicos relativos a la aviación civil internacional*, en la que recomendaba a la OACI que adoptara medidas eficaces para facilitar la ratificación de los instrumentos jurídicos internacionales por parte de los Estados contratantes. La recomendación recibió el apoyo de los Estados y se incluyó en el apéndice C de la resolución A41-4 de la Asamblea. Desde el 41º período de sesiones de la Asamblea, China ha tomado medidas proactivas para acelerar la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. El 30 de octubre de 2022, el 37º período de sesiones del Comité Permanente de la 13ª Asamblea Popular Nacional analizó y ratificó el Convenio de Beijing. El 30 de junio de 2023, el 3º período de sesiones del Comité Permanente de la 14ª Asamblea Popular Nacional analizó y ratificó el Protocolo de Beijing. El 27 de octubre de 2023, la persona representante del Gobierno chino presentó a la OACI el instrumento de ratificación del Convenio de Beijing. El 1 de diciembre de 2023 el Convenio de Beijing entró en vigor en China.

3.5 China reconoce los riesgos y desafíos que suponen las personas pasajeras insubordinadas para la seguridad operacional de la aviación y toma nota de la determinación y los esfuerzos demostrados en el marco del Protocolo de Montreal de 2014 para poner freno a ese comportamiento y garantizar la

seguridad operacional de la aviación. China considerará seriamente la posibilidad de ratificar el Protocolo de Montreal de 2014.

3.6 China reconoce la necesidad de ratificar las enmiendas de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional elaborados y adoptados bajo los auspicios de la OACI. Como se establece en el apéndice C de la resolución A41-4 de la Asamblea: "solo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen".

4. **CONCLUSIÓN**

4.1 La ratificación generalizada de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional es un requisito previo para la aplicación unificada del sistema de derecho aeronáutico internacional y constituye la piedra angular de la cooperación, la conectividad y el estado de derecho en el ámbito de la aviación mundial. El 42º período de sesiones de la Asamblea debería aprovechar esta oportunidad para reafirmar la importancia de ratificar los instrumentos de derecho aeronáutico pertinentes y emprender iniciativas de apoyo a nivel jurídico, técnico y promocional.

— FIN —