



A42-WP/699

P/62

29/9/25

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

PLENARIA

INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA SOBRE LA SECCIÓN GENERALIDADES Y LAS CUESTIONES 28 Y 29

(Presentado por el presidente de la Comisión Jurídica)

El informe adjunto sobre la sección Generalidades y las cuestiones 28 y 29 ha sido aprobado por la Comisión Jurídica. Se recomienda a la plenaria la adopción de las resoluciones 42/x (Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica) y 42/xx (Conmemoración de los 80 años del Convenio de Chicago)

INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. La Comisión Jurídica celebra dos sesiones el 25 y 29 de septiembre de 2025. La plenaria elige al Dr. Jae Woon Lee (República de Corea) como presidente de la comisión.
2. Durante la primera sesión, la comisión elige a la Dra. Griselda Delia Capaldo (Argentina) y a la Sra. Machteld Cambridge (Países Bajos) como su primera y segunda vicepresidentas, respectivamente.
3. La comisión se reúne en sesión pública.
4. Asisten a la sesión representantes de 108 Estados miembros y cinco delegaciones observadoras.
5. Actúa como secretario de la Comisión el Sr. Michael Gill, director de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores. El Sr. Chunyu Ding, subdirector de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, actúa como subsecretario. Actúan como secretarios/as adjuntos/as el Sr. Benoit Verhaegen, asesor jurídico principal y encargado de Relaciones Exteriores, el Sr. Arie Jakob, asesor jurídico principal, el Sr. Christopher Petras, el Sr. Andrew Opolot, el Dr. Yaw Nyampong y la Sra. Erika Varga, abogados/a, así como el Sr. Mathieu Vaugeois, abogado adjunto, y la Sra. Mariyam Akram, abogada adjunta, y la Dra. Qing Yan, oficial profesional joven.

Orden del día y organización del trabajo

6. Se examinan las cuestiones 28 y 29 que la plenaria ha remitido a la comisión:

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

Cuestión 29: Otras cuestiones que habrá de considerar la Comisión Jurídica
7. Los documentos y notas de estudio considerados por la comisión se enumeran por cuestión en el apéndice del presente informe.
8. Las medidas adoptadas por la comisión con respecto a cada una de las cuestiones se consignan por separado en los párrafos que siguen. El texto se organiza según el orden numérico de las cuestiones examinadas por la comisión.

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

Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica (pár. 28.1 – Doc 10171, pár. 41.1 modificado)

28.1 La comisión examina esta cuestión basándose en las notas A42-WP/8 (presentada por el Consejo), A42-WP/9 (presentada por el Consejo), A42-WP/55 (presentada por el Consejo), A42-WP/300 (presentada por Kazajstán), A42-WP/399 (presentada por China), A42-WP/519, Revisión núm. 1 (presentada por China), A42-WP/538 (presentada por la República Unida de Tanzania), A42-WP/606 Revisión núm. 1 (presentada por la República de Corea) y A42-WP/634 (presentada por las Bahamas).

28.2 La nota A42-WP/9, presentada por el Consejo, pone en conocimiento de la Asamblea la labor de la Organización en la esfera jurídica, con indicación de las actividades que lleva adelante la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB), en particular, la asistencia que brinda al Consejo y a los comités permanentes. Una delegación destaca que pueden verse limitados los recursos de la LEB si se añaden cuestiones al programa de trabajo del Comité Jurídico. Las delegaciones que toman la palabra expresan su respaldo y reconocimiento a la labor de la LEB, del Comité Jurídico y de sus grupos de trabajo y grupos especiales.

28.3 Con respecto la cuestión 1, titulada “Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago”, D/LEB manifiesta que, desde el 41º período de sesiones de la Asamblea (Montreal, 27 de septiembre-7 de octubre de 2022), el trabajo ha avanzado en las reuniones del Grupo Especial sobre el Artículo 12 (A12TF) y sus subgrupos. El grupo especial examinó una encuesta jurídica sobre la aplicación del artículo 12 y comenzó a desarrollar una herramienta en línea para facilitar el intercambio de información entre los Estados. También se informa a la comisión de que, en junio de 2025, el A12 TF interactuó con la Comisión de Aeronavegación de la OACI para definir qué constituyen las normas de vuelo y maniobra de aeronaves. Las próximas reuniones de los subgrupos concluirán con una sesión plenaria a comienzos del próximo año, antes de informar al Comité Jurídico en su próximo período de sesiones.

28.4 Una delegación reitera la importancia de concluir los trabajos sobre esta cuestión con vistas al próximo período de sesiones del Comité Jurídico. La delegación subraya además que la encuesta jurídica distribuida a todos los Estados contratantes y a determinadas organizaciones internacionales demuestra que los Estados tienen gran interés en que se desarrolle una herramienta para el intercambio de información y la actuación oportuna.

28.5 En resumen, el presidente concluye que la comisión toma nota de los avances del A12TF desde el 41º período de sesiones de la Asamblea y de los trabajos pendientes. La comisión toma nota asimismo de que el grupo especial tiene intención de presentar un informe final al respecto en la próxima reunión del Comité Jurídico.

28.6 Se informa a la comisión de que, en su 39º período de sesiones (Montreal, 25-28 de junio de 2025), el Comité Jurídico decidió incluir en su programa general de trabajo la cuestión “Examen de la función de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos establecida en virtud del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*”. Para facilitar el avance de esta cuestión de una manera flexible y conveniente, en mayo de 2025 se designó una relatoría¹ encargada de examinar la función de la

¹ Dr. Alejandro José Piera Valdés.

Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (CTIE) establecida en virtud del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Convenio MEX), con el propósito de determinar posibles soluciones para redefinir su mandato o si, como alternativa, debería finalizarse por haberlo cumplido.

28.7 Para asistir a la comisión en sus deliberaciones, el presidente invita a la relatoría a informar sobre el estado y los aspectos más destacados del informe preliminar, disponible en el sitio web del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. La relatoría reseña algunos de las principales dificultades que plantea el Convenio MEX, en particular, que no posee un mecanismo de enmienda incorporado. Además, redefinir la función de la CTIE o ponerle fin requiere una evaluación altamente técnica y especializada que excede el mero alcance de los conocimientos jurídicos. La relatoría identifica cuatro posibles opciones para determinar la función de la CTIE: que el Consejo tome la decisión de ponerle fin, que se celebre una Conferencia de los Estados partes en el Convenio MEX, que se enmiende formalmente el convenio por medio del procedimiento tradicional de elaboración de tratados de la OACI o que la Asamblea busque una resolución interpretativa.

28.8 La presidencia del Comité Jurídico elogia la solidez del informe preliminar de la relatoría y propone crear un grupo de amigos de la presidencia o grupo de estudio similar para examinar el informe final para informar al respecto en el próximo período de sesiones del Comité Jurídico.

28.9 Numerosas delegaciones expresan su agradecimiento a la relatoría por su trabajo y respaldan la propuesta de la presidencia del Comité Jurídico de avanzar en los trabajos sobre esta cuestión. Una delegación señala que dos de las opciones para ponerle fin a la CTIE son fruto de la creatividad de interpretación y no están previstas expresamente en el Convenio MEX. La delegación también opina que el proceso de enmienda de tratados de la OACI no puede ser más extenso que convocar una conferencia de las partes, y destaca asimismo que el informe de la relatoría ha indicado que, antes de ejecutar cualquiera de las opciones, sería prudente que el Consejo obtenga certezas concluyentes y basadas en fundamentos técnicos de que ya no se justifica mantener las funciones de la CTIE y que considere las consecuencias prácticas de ponerle fin. Se podría considerar la posibilidad de modificar el Convenio MEX para flexibilizar las funciones de la CTIE y las facultades del Consejo al respecto.

28.10 En resumen, el presidente felicita a la relatoría por la calidad de su trabajo y manifiesta el reconocimiento por parte de la comisión de la actualización del estado y de las disposiciones propuestas por la presidencia del Comité Jurídico para avanzar en esta cuestión. La comisión reconoce además la necesidad de adoptar la solución más flexible y conveniente para seguir examinando la función de la CTIE.

28.11 Con respecto a la cuestión 3 “Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto/a a bordo) y su integración en la aviación civil”, la República de Kazajstán presenta la nota A42-WP/300, en la que se llama la atención sobre la armonización de las leyes de responsabilidad en la aviación en el ámbito de los vuelos autónomos de resultados de la aparición del transporte aéreo comercial no tripulado y operado por IA y se propone la conformación de un grupo de estudio jurídico sobre la responsabilidad en la aviación autónoma dependiente del Comité Jurídico de la OACI. La Secretaría expresa su agradecimiento por la nota de estudio y, señalando que los trascendentales temas que en ella se plantean podrían tratarse en el marco de la cuestión del actual programa de trabajo de la comisión relativa a las aeronaves no tripuladas (sin piloto/a bordo), propone que la nota de estudio se traslade y sea examinada por el Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas (SSG-LIPA).

28.12 Muchas delegaciones que hacen uso de la palabra acogen con beneplácito la nota A42-WP/300 y la inmensa mayoría afirma la importancia de las cuestiones tratadas en la nota de estudio y expresa su apoyo a que el tema se examine en el marco de la labor jurídica en curso de la Secretaría en relación con las aeronaves no tripuladas que lleva a cabo el SSG-LIPA. Una delegación propone que estos temas también se analicen en el próximo Foro de Asesoras y Asesores Jurídicos de la Aviación Civil (CALAF/4). Una delegación plantea considerar tratados de derecho aeronáutico penal además de los de responsabilidad civil. Sin embargo, otra delegación expresa la opinión de que es demasiado pronto para suponer que los vuelos autónomos se beneficiarán de la armonización de las leyes de responsabilidad en la aviación y que esta tecnología y los regímenes nacionales de responsabilidad pertinentes necesitan tiempo para madurar antes de que pueda responderse a la pregunta de si la armonización internacional es la solución adecuada.

28.13 Al resumir las deliberaciones, el presidente destaca que los Estados reconocen la pertinencia de las cuestiones planteadas en la nota A42-WP/300 y declara que parece que las personas delegadas que han tomado la palabra apoyan ampliamente que se traslade la nota al actual Grupo de Estudio de la Secretaría para su ulterior consideración.

28.14 Con respecto a la cuestión 4 del programa de trabajo del Comité Jurídico, “Promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional”, en la nota A42-WP/55, presentada por el Consejo, se informa sobre la labor en curso de la Secretaría en la promoción de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional desde el 41º período de sesiones de la Asamblea. La Secretaría también pone al día a la comisión sobre los resultados del Tercer Evento OACI sobre los Tratados, que dio lugar a 16 actos de depósito y sobre el hecho de que se requieren nueve ratificaciones adicionales para la entrada en vigor del *Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 50 a)]* y del *Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 56]*, ambos firmados en Montreal el 6 de octubre de 2016.

28.15 En la nota de estudio A42-WP/399, presentada por China, se ofrece una visión general de la evolución histórica y de los progresos en la ratificación del *Protocolo de 1995 relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (párrafo final, texto en árabe)*, del *Protocolo de 1995 relativo al texto auténtico quinquelingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, del *Protocolo de 1998 relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (párrafo final, texto en chino)* y del *Protocolo de 1998 relativo al texto auténtico en seis idiomas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. En la nota se insta a los Estados a ratificar estos protocolos para que entren en vigor los textos auténticos en árabe y chino del Convenio de Chicago, haciendo hincapié en la igualdad de los seis idiomas oficiales del sistema de las Naciones Unidas y de la OACI. En la Revisión núm. 1 de la nota A42-WP/519, también presentada por China, se describen otros instrumentos internacionales de derecho aeronáutico pertinentes adoptados bajo los auspicios de la OACI, el proceso de ratificación y los progresos de China con respecto a esos instrumentos, y se exhorta a los Estados que aún no los han ratificado, sobre todo los protocolos sobre los textos en árabe y chino que enmiendan el Convenio de Chicago, a que lo hagan lo antes posible.

28.16 Todas las delegaciones que hacen uso de la palabra elogian y expresan su apoyo a las iniciativas emprendidas por la Organización y la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores para promover la ratificación de los tratados internacionales de derecho aeronáutico y subrayan la importancia de esta labor. Se reconoce asimismo que la promoción de la ratificación refuerza el Estado de derecho y está en consonancia con los objetivos estratégicos de la OACI. Una delegación destaca la importancia de que entre en vigor a la mayor brevedad el Protocolo de 2016 por el que se modifica el Artículo 50 a) del Convenio de Chicago. Otra delegación recomienda que los Estados que hayan ratificado tratados internacionales de derecho aeronáutico deberían poner a disposición su legislación de aplicación y sus correspondientes especialistas para ayudar a otros Estados en caso necesario.

28.17 Si bien respalda el objetivo general de promover la unificación a través de marcos de tratados multilaterales, una delegación expresa sus reservas sobre 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, manifestando su inquietud por los límites a la autoridad del personal de seguridad de a bordo como un impedimento importante para la ratificación.

28.18 El presidente concluye que la Comisión Jurídica apoya las medidas que figuran en las notas A42-WP/55, A42-WP/399 y en la Revisión núm. 1 de la WP/519 y reconoce la importancia de proseguir en la labor encaminada a promover la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

28.19 Con respecto a la cuestión 5 del programa de trabajo del Comité Jurídico “Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional, incluidas las ciberamenazas, que pudieran no estar adecuadamente previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico en vigor”, la comisión toma nota del momento en que se envía la encuesta a los Estados sobre la incorporación de los instrumentos internacionales de derecho aeronáutico en los marcos jurídicos nacionales de ciberseguridad, que está pendiente de examen a fin de considerar si la encuesta puede formar parte de una encuesta multidisciplinaria más amplia sobre ciberseguridad.

28.20 Con respecto a la cuestión 6 “Estudio de cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios mundiales de satélites que apoyan la navegación aérea internacional”, la comisión toma nota de la propuesta de la Secretaría de realizar una encuesta a todos los Estados miembros de la OACI y a determinadas organizaciones internacionales con miras a evaluar sus necesidades con respecto a esta cuestión.

28.21 Con respecto a la cuestión 7 “Transporte aéreo internacional y leyes de protección de datos”, la comisión reconoce la labor realizada. En particular, toma nota del establecimiento del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre las Interacciones entre el Transporte Aéreo Internacional y las Leyes de Protección de Datos (SSG-DPL), que hasta la fecha ha celebrado dos reuniones y ha puesto de relieve la importancia de coordinar con el equipo especial sobre PNR. Además, toma nota de la distribución de una encuesta específica con el objetivo de determinar los tipos de datos recopilados, procesados y transferidos en virtud de las legislaciones nacionales, así como identificar las principales dificultades en este ámbito.

28.22 Con respecto a la cuestión 8 “Revisión del Reglamento para la solución de controversias de la OACI”, en la nota A42-WP/9 se señala que, tras la conclusión de la labor del Grupo de Trabajo para la Revisión del Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias (WG-RRSD), y en respuesta a la recomendación del Comité Jurídico en su 39º período de sesiones, el Consejo aprueba el 4 de noviembre de 2024, una serie de revisiones del *Reglamento para la Solución de Controversias* (Doc 7782), así como una lista no exhaustiva de temas que podría tratar el Consejo en las orientaciones o directrices prácticas. Dado que la labor sobre esta cuestión prácticamente ya ha concluido, la Secretaría invita a la comisión a considerar si la cuestión debería o no retirarse del programa de trabajo del Comité Jurídico.

28.23 Dos delegaciones expresan su apoyo a la propuesta de suprimir la cuestión del programa de trabajo del Comité Jurídico y señalan que la labor al respecto se ha completado sustancialmente. Una delegación sugiere que mantenerla en el programa de trabajo, teniendo en cuenta el creciente número de controversias pendientes ante el Consejo en virtud del artículo 84 del Convenio de Chicago. El presidente invita luego a los Estados que no están de acuerdo en suprimir la cuestión del programa de trabajo del Comité Jurídico a que hagan uso de la palabra, pero no hay respuesta. En resumen, el presidente concluye que la mayoría de las delegaciones apoyan la propuesta de suprimir la cuestión del programa de trabajo del Comité Jurídico, teniendo en cuenta que la labor mayormente ya ha concluido, con la adopción por parte del Consejo de una versión revisada del *Reglamento para la Solución de Controversias* el 4 de noviembre de 2024.

28.24 La comisión examina la propuesta de una delegación de incluir en el programa de trabajo del Comité Jurídico el examen jurídico del análisis realizado por el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) sobre la aplicación del artículo 15 del Convenio de Chicago. Se señala que el análisis del ATRP se compone de un proyecto de orientación y la correspondiente comunicación a los Estados, que ahora deben examinar juristas por decisión de la Asamblea durante su 41º período de sesiones. Varias delegaciones destacan la importancia de dar prioridad a este examen y completarlo a la brevedad posible, preferiblemente durante 2026, y varias delegaciones consideran prudente someter el proyecto de orientación y la comunicación a los Estados a un examen por parte de personas expertas jurídicas. La Secretaría recuerda que la labor se refiere a cuestiones de interpretación jurídica del Convenio de Chicago y no puede ser realizada únicamente por la LEB, teniendo en cuenta que el mandato del Comité Jurídico incluye la interpretación de las disposiciones del Convenio de Chicago. Se señala que la fecha límite para la finalización es 2026, aunque podría ser necesaria cierta flexibilidad en la programación dependiendo de las fechas determinadas para la próxima reunión del Comité Jurídico. El presidente observa que la nueva cuestión podría sustituir la cuestión ya prácticamente finalizada relativa al examen del Reglamento para la Solución de Controversias sin influir en su urgencia y tratamiento expedito. En resumen, el presidente concluye que la comisión respalda que se incorpore al programa de trabajo el examen jurídico del análisis realizado por el ATRP sobre la aplicación del artículo 15, con consenso sobre la necesidad de darle prioridad y que se complete oportunamente, y acepta su propuesta de incluirlo como cuestión 8 del programa de trabajo del Comité Jurídico.

28.25 La Comisión toma nota de las notas de información A42-WP/538, A42-WP/606 Revisión núm. 1 y A42-WP/638, presentadas por la República Unida de Tanzania, la República de Corea y las Bahamas, respectivamente, que contienen disposiciones para la tercera edición del Taller OACI sobre Derecho Aeronáutico Internacional en Dar es Salaam (4 al 6 de noviembre de 2025), el Seminario Jurídico de la OACI en la República de Corea (2027), y la cuarta edición del Foro de Asesoras y Asesores Jurídicos de la Aviación Civil de la OACI (CALAF/4) en las Bahamas (27 al 29 de mayo de 2026). La comisión expresa su agradecimiento a la República Unida de Tanzania, la República de Corea y las Bahamas por acoger los actos y exhorta a todos los Estados miembros a participar.

Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

28.26 En la nota de estudio A42-WP/8 se invita a la comisión a aprobar las enmiendas propuestas a la resolución A41-4 de la Asamblea, más específicamente las modificaciones de los apéndices A, C, D y G, así como la adición de un nuevo apéndice H. Refiriéndose a su nota de estudio A42-WP/256 Revisión núm. 1, una delegación propone enmiendas al apéndice A debido al contenido de esa nota. Al señalar que la nota ya se ha presentado para su examen por el Comité Ejecutivo, se conviene en que la cuestión sea tratada únicamente por un órgano subordinado. Otra delegación propone que se utilice el término “fostering” en lugar de “foster” (versión en inglés únicamente) en el penúltimo párrafo del apéndice A. Sobre este punto, se acuerda considerar las sugerencias editoriales en el momento en que se examine el informe de la comisión.

28.27 Tras el examen de esta cuestión, la comisión acuerda recomendar a la plenaria que apruebe la siguiente resolución:

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 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 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;

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 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 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 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

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 con la acogida de los Estados miembros, que permite 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;

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, los cursos de la OACI en el ámbito del Derecho Aeronáutico 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.

Cuestión 29: Otras cuestiones que habrá de considerar la Comisión Jurídica

29.1 La comisión examina la nota A42-WP/90 presentada por Sudáfrica, en la que se recuerdan resoluciones de Asambleas anteriores referidas a la implementación del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y otros sistemas CNS/ATM y la importancia de elaborar orientación para la formulación y aplicación de un régimen jurídico mundial que rija los GNSS. Tras observar que los sistemas de gestión del tránsito aéreo han evolucionado desde la adopción de las resoluciones, la nota destaca los avances que requieren una vigilancia permanente de las condiciones operacionales de la aviación, como las posibles repercusiones del reingreso de objetos espaciales que afectan a la navegación aérea internacional y a las operaciones en el espacio aéreo superior. La nota A42-WP/90 propone encomendar una serie de tareas clave a los grupos expertos, comités y grupos de trabajo pertinentes de la OACI, y sugiere que se asigne al Comité Jurídico la tarea de crear una matriz de riesgos con los aspectos considerados y que se entienden abarcados en el Convenio de Chicago y los SARPS/PANS para someter a la consideración de los Estados. Por invitación del presidente, la Secretaría expresa la opinión de que los elementos de la nota A42-WP/90 que se refieren al reingreso de objetos espaciales y las operaciones en el espacio aéreo superior no guardan relación con la cuestión actualmente incluida en el programa de trabajo, sino que han sido objeto de diferentes líneas de trabajo técnico confirmadas por la 14ª Conferencia de Navegación Aérea. Por consiguiente, el presidente solicita que se aclare si la nota A42-WP/90 apunta a que se agregue una nueva cuestión en el programa de trabajo. La delegación de Sudáfrica aclara que la nota A42-WP/90 no pretende agregar una nueva cuestión al programa de trabajo del Comité Jurídico.

29.2 Varias delegaciones hacen uso de la palabra para expresar su respaldo a la nota A42-WP/90, poniendo el acento en la importancia de comprender los riesgos y las lagunas de cobertura que se producen con el régimen jurídico actual. Una delegación desea darle más solidez a la propuesta recomendando que el Comité Jurídico establezca un grupo de estudio en dedicación exclusiva para estudiar los aspectos jurídicos de la tecnología espacial emergente. Otras delegaciones piden la palabra para manifestar su desacuerdo con la nota A42-WP/90 y las medidas que propone, en vistas de la carga adicional de trabajo que impondría a la Secretaría y de que no debería duplicarse el trabajo técnico de detalle que se está llevando adelante en otros foros. Tras señalar que el Comité Jurídico no es el foro correcto para tratar los asuntos planteados en la nota A42-WP/90, una delegación considera que la colaboración permanente entre la OACI y la Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre de las Naciones Unidas (UNOOSA) ofrece un espacio más idóneo para atender los asuntos vinculados al uso seguro y sostenible del espacio exterior. En opinión de la delegación, no hay necesidad en este momento de encomendar al Comité Jurídico que elabore nuevos marcos. Varias delegaciones que no respaldan las medidas propuestas en la nota A42-WP/90 destacan que los asuntos que plantea la nota no deberían confundirse con la cuestión del programa de trabajo del Comité Jurídico relacionado con el "Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales usados por los servicios de navegación aérea internacionales", y que las consideraciones jurídicas deberían ir precedidas de una comprensión técnica más clara.

29.3 En vista de la disparidad de opiniones expresadas por distintas delegaciones, el presidente de la comisión manifiesta que, al no haber una clara mayoría a favor o en contra de las propuestas de la nota A42-WP/90, se debería dejar el asunto en manos del Comité Jurídico para que este determine si los elementos comprendidos en la citada nota se encuadran en la cuestión del programa de trabajo referida al estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales usados por los servicios de navegación aérea internacionales.

29.4 La comisión examina la nota A42-WP/268, presentada por Brasil y Omán con el apoyo de 19 Estados miembros de la CLAC y el copatrocinio de Singapur, que pone de relieve la importancia de celebrar el 80º aniversario del Convenio de Chicago. La nota se detiene a considerar las bases que sentó el Convenio y la esencial contribución que hacen los tratados aeronáuticos internacionales para tener un sistema de aviación civil seguro, integrado y sostenible, gracias a la cooperación técnica, económica y jurídica entre los Estados. Una delegación propone agregar párrafos en el proyecto de resolución que figura en el apéndice de la nota de estudio para reconocer las contribuciones de la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo y otros órganos de la OACI e invitarlos a coordinar sus actividades con el Comité Jurídico y con LEB a fin de que las implicancias jurídicas se consideren en paralelo con la dimensión técnica. La comisión reconoce la importancia del Comité Jurídico de la OACI y el órgano que lo precedió, el CITEJA (Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens), en la redacción de los tratados y la ayuda a los Estados a la hora de aplicar el derecho aeronáutico internacional, y reconoce la función vital de los planteles jurídicos nacionales para el cumplimiento del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico internacional, así como la necesidad de crear capacidad para fortalecer sus competencias. También destaca el respaldo brindado por la Secretaría de la OACI, en particular la LEB. La comisión respalda la resolución propuesta para conmemorar el 80º aniversario del Convenio de Chicago, con las modificaciones introducidas durante el debate, a fin de rendir tributo a quienes contribuyen en la esfera jurídica e instar a seguir dando apoyo al Comité Jurídico, la Secretaría y los planteles jurídicos nacionales.

A42-xx: Conmemoración de los 80 años del Convenio de Chicago: El legado de la labor en la esfera jurídica

Considerando que en 2024 se conmemoró el 80º aniversario del Convenio de Chicago, y que la OACI otorga un alto valor y promueve el estado de derecho en la aviación civil internacional;

Tomando nota de que el Comité Jurídico ha desempeñado un papel crucial en la redacción, elaboración y promoción de la ratificación de tratados de derecho aeronáutico;

Tomando nota asimismo de que el Comité Jurídico ha realizado estudios sobre cuestiones fundamentales relacionadas con el derecho aeronáutico internacional y ha contribuido al desarrollo de un sector de la aviación civil resiliente;

Tomando nota además de que los Estados miembros de la OACI apoyan al Comité Jurídico nombrando juristas nacionales para que contribuyan a la labor de los numerosos equipos especiales, grupos de estudio y de trabajo y otros foros que ejecutan el programa de trabajo del Comité;

Reconociendo el firme apoyo prestado por la Secretaría de la OACI, en particular la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, para facilitar la labor del Comité Jurídico y, en consecuencia, la elaboración y codificación del derecho aeronáutico internacional;

Reconociendo asimismo el papel fundamental que desempeña en el plano nacional el personal de asesoría jurídica de las administraciones de aviación civil para la aplicación de los principios y normas internacionales del Convenio de Chicago y la armonización de los reglamentos nacionales con el Convenio y sus Anexos;

Reconociendo asimismo las contribuciones técnicas y programáticas esenciales de los demás órganos y especialistas de la OACI, entre los que se cuentan la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo, el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación y los grupos expertos y especializados;

Decidida a velar por que la labor jurídica siga dando una respuesta eficaz a las dificultades actuales y defendiendo el estado de derecho en el sector de la aviación civil;

La Asamblea, con motivo de la conmemoración del 80º aniversario del Convenio de Chicago:

1. *Rinde* homenaje a las diversas partes interesadas comprometidas con el avance de los aspectos jurídicos de la aviación civil;
2. *Destaca* la contribución esencial de la labor del Comité Jurídico de la OACI al desarrollo del sector de la aviación civil;
3. *Reconoce* el importante respaldo brindado al Comité Jurídico por la Secretaría de la OACI, en particular la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores;
4. *Reconoce* las valiosas contribuciones de los Estados miembros al poner a disposición a sus juristas nacionales para que participen en la labor del Comité Jurídico;
5. *Destaca* el importante papel que desempeña en el plano nacional el personal de asesoría jurídica de las administraciones de aviación civil;
6. *Reitera* la importancia de sostener la labor del Comité Jurídico en el examen de las cuestiones nuevas y emergentes que afectan al derecho aeronáutico y en la promoción del desarrollo, codificación y aplicación del derecho aeronáutico internacional;
7. *Invita* a todos los Estados miembros a que sigan apoyando activamente la labor del Comité Jurídico y sus grupos para la ejecución de su programa de trabajo;
8. *Invita* a los órganos técnicos y grupos expertos de la OACI a seguir trabajando proactivamente para a) determinar qué aspectos requieren un análisis jurídico al inicio del trabajo técnico, y b) coordinar con el Comité Jurídico y la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores a fin de que las implicaciones jurídicas se consideren en paralelo con el trabajo técnico;
9. *Insta* a todos los Estados miembros a que mejoren y actualicen continuamente las aptitudes y competencias de su personal de asesoría jurídica en el ámbito de la aviación civil;
10. *Invita* a todas las organizaciones pertinentes y demás partes interesadas de la comunidad de la aviación civil mundial a seguir colaborando a través del Comité Jurídico de la OACI con el desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional en beneficio de todas las naciones y pueblos del mundo.

29.5 La comisión examina la nota A42-WP/307, Revisión núm. 1, presentada por Jordania en nombre de los Estados miembros de la Organización Árabe de la Aviación Civil² (OAAC), en la que se explica el papel fundamental del poder judicial en el cumplimiento de los reglamentos de aviación civil, y se cita la importancia de que los Estados sancionen legislación acorde a sus obligaciones en virtud de los tratados internacionales y de que se eduque a juezas y jueces para que sepan aplicar esa legislación, y pide que se elaboren los iPacks necesarios para los órganos judiciales de los Estados miembros.

29.6 Una delegación respalda las iniciativas de perfeccionamiento del poder judicial en casos necesarios, pero se manifiesta preocupada de que las medidas propuestas agreguen más trabajo a la Secretaría, con el peligro de distraer del programa de trabajo actual del Comité Jurídico.

29.7 A modo de síntesis, el presidente toma nota de la información proporcionada por la Secretaría de que se está elaborando un iPack que abarca el mejoramiento de las transferencias transfronterizas (XBT) de aeronaves y los procesos de matriculación para fortalecer la seguridad operacional y la eficiencia.

29.8 La comisión examina la nota A42-WP/190, presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF) con el copatrocinio de Kazajstán, en la que se pone de relieve la importancia de la protección de terceras víctimas y la necesidad de que la compensación sea justa y equitativa. La nota también puntualiza la importancia vital de alentar a los Estados a informar a la OACI sobre sus aseguradoras y explotadores aéreos a fin de recopilar, compartir y aplicar las mejores prácticas.

29.9 La comisión toma nota de que los Estados reconocen cabalmente la importancia de esta temática y expresa su gratitud por la labor que desarrolla la FIVAAF. Señala asimismo que la consideración de las mejoras prácticas de las compañías aseguradoras en relación con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación forma parte de las atribuciones del Grupo de Trabajo sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares que depende del Grupo Experto en Facilitación. Todas las delegaciones que hacen uso de la palabra coinciden en que no es preciso enmendar el Convenio de Montreal.

— FIN —

² Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Palestina, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez y Yemen.