



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN JURÍDICA**

**Cuestión 42: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**

**FACILITAR LA RATIFICACIÓN DE INSTRUMENTOS JURÍDICOS RELATIVOS A LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

(Nota presentada por China)

**RESUMEN**

En esta nota se señala la vigencia de los instrumentos jurídicos relativos a la aviación civil internacional que se desarrollaron o enmendaron bajo los auspicios de la OACI durante las últimas dos décadas, y se describen los procedimientos de ratificación adoptados por el gobierno chino y su ratificación en China. Tiene como objeto facilitar la ratificación por parte de los Estados miembros de los instrumentos jurídicos relativos a la aviación civil internacional, contribuyendo así a cumplir con las metas, objetivos y principios del Convenio de Aviación Civil Internacional y a velar por el desarrollo firme, ordenado y eficiente de la aviación civil internacional.

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

- a) convocar a los Estados miembros que aún no lo han hecho, a ratificar los instrumentos jurídicos relativos a la aviación civil internacional; y
- b) solicitar que la Secretaría promueva estos instrumentos jurídicos con el fin de que los Estados miembros adhieran a ellos.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos y todas las estrategias de implementación asociadas.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que se hace alusión en esta nota se realizarán en el marco del presupuesto del programa regular para el período 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.

<sup>1</sup> Versiones en inglés y en chino facilitadas por China.

<p><i>Referencias:</i></p>	<p>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140) y <i>Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica</i> (A40-28) <i>Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves</i> (Doc 10034) <i>Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional</i> (Doc 9960) <i>Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves</i> (Doc 9959) <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>Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil</i> (Doc 9793) <i>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional</i> (Doc 9740) <i>Convenio de Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)</p>
----------------------------	---

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1. A lo largo de los años, la OACI se ha convertido en una importante plataforma para promover el desarrollo y la enmienda de tratados de derecho público y privado en materia de aviación internacional. Muchos documentos jurídicos internacionales de gran importancia, como los convenios y protocolos multilaterales internacionales, fueron adoptados en conferencias diplomáticas celebradas bajo los auspicios de la OACI y convocadas por plenipotenciarios. El excelente trabajo de la OACI en el ámbito del imperio de la ley en la aviación civil internacional se ha ganado el respeto universal de todos los Estados. En el proceso de promoción de la legislación relativa a convenios internacionales por parte de la OACI, el Comité Jurídico de la OACI y la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores han tenido un papel sumamente importante.

1.2. Por más de 20 años, bajo los auspicios de la OACI y a través de la labor conjunta de colegas de la industria de la aviación civil internacional, los Estados han adoptado sucesivamente el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*, el *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*, el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* y el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, entre otros. Los referidos instrumentos jurídicos relativos a la aviación civil internacional reflejan un importante avance en la legislación aeronáutica internacional.

1.3. En 2019, en el 40° período de sesiones de la Asamblea, la Secretaría de la OACI organizó el "Evento sobre los tratados de la OACI 2019" para promover la ratificación de tratados multilaterales de derecho aeronáutico por parte de los Estados miembros.

## 2. VIGENCIA DE LOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES ANTES REFERIDOS

2.1. El 10 de mayo de 1999, se celebró una Conferencia diplomática de la OACI en Montreal. En la conferencia participaron representantes de 121 Estados miembros de la OACI, un Estado no miembro y 11 organizaciones internacionales. El 28 de mayo, la Conferencia adoptó el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*. El Convenio moderniza e integra el sistema jurídico internacional establecido en virtud del *Convenio de Varsovia* de 1929 y sus instrumentos enmendados, y establece las reglas para el transporte internacional de personas, equipaje y mercancías realizado por aeronaves a título oneroso dentro de un marco integrado y unificado. Para fines de mayo de 2022, 137 Estados eran partes en el Convenio (193 Estados miembros de la OACI), que representaban más del 98 % del tráfico aéreo entre países.

2.2. El 16 de noviembre de 2001 se adoptaron el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* y su *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*. El Convenio y su Protocolo tienen como propósito regular uniformemente las operaciones de arrendamiento financiero de equipos móviles de alto valor, con miras a fortalecer la protección de los intereses de acreedores, reducir los riesgos transaccionales de los acreedores y arrendadores, disminuyendo así los costos de financiamiento en el exterior y garantizar la responsabilidad por la compra y el arrendamiento de aeronaves, y al mismo tiempo crear condiciones para la diversificación del financiamiento. Tiene como meta proveer una base jurídica básica para proveedores de financiamiento y arrendatarios, con el fin de reducir el riesgo de financiamiento de los acreedores en la compra o arrendamiento de aeronaves. Para fines

de mayo de 2022, 28 países habían firmado el Convenio y su Protocolo, y 81 países y territorios eran partes en el Convenio y su Protocolo.

2.3. Del 30 de agosto al 10 de septiembre de 2010, se celebró en Beijing, China, la Conferencia diplomática sobre seguridad de la aviación. Asistieron a la Conferencia representantes de 76 países y funcionarios de alto rango de la OACI. Tras realizar consultas, finalmente se elaboró el texto formal de un nuevo tratado multilateral internacional. Representantes de casi 20 países firmaron el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el *Protocolo complementario al Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010). Dos instrumentos jurídicos relativos a la aviación civil internacional han pasado a ser parte importante del convenio internacional contra el terrorismo, brindando una garantía jurídica sólida para proteger eficazmente las vidas y bienes del público pasajero y combatir la interferencia ilícita en la aviación civil. El Protocolo de Beijing entró en vigor el 1 de enero de 2018. Para fines de mayo de 2022, un total de 35 países había firmado, 21 ratificado, 20 adherido a, 1 aprobado y 1 aceptado el Protocolo de Beijing. El Convenio de Beijing entró en vigor el 1 de julio de 2018. Para fines de mayo de 2022, un total de 34 países había firmado, 23 ratificado, 18 adherido a, 1 aprobado y 1 aceptado el Convenio de Beijing. El Convenio de Beijing de 2010 y el Protocolo de Beijing de 2010 son tratados importantes en la esfera del derecho aeronáutico internacional, que tendrán un papel relevante en la prevención y represión de delitos internacionales contra la industria del transporte aéreo internacional. Es un modelo exitoso en la historia de la legislación aeronáutica internacional.

2.4. Del 26 de marzo al 4 de abril de 2014, la OACI celebró una conferencia diplomática sobre la revisión del Convenio de Tokio de 1963 en su sede, a la que asistieron delegados de 100 estados y 9 organizaciones internacionales. El principal objetivo de la conferencia fue abordar el creciente problema de los pasajeros insubordinados. Mediante la labor conjunta de todos los países, el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (en adelante denominado el Protocolo de Montreal de 2014) introdujo disposiciones en materia de jurisdicción, oficiales de seguridad en vuelo, listas de delitos y recursos. El Protocolo de Montreal de 2014 entró en vigor el 1 de enero de 2020. Para fines de mayo de 2022, 36 países habían firmado, 13 países habían ratificado, 22 países habían adherido a, y 2 países habían aceptado el Protocolo de Montreal de 2014.

### **3. PROCEDIMIENTOS DE RATIFICACIÓN DE TRATADOS Y RATIFICACIÓN DE INSTRUMENTOS JURÍDICOS RELATIVOS A LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN CHINA**

3.1. La Ley de la República Popular China sobre el Procedimiento de Conclusión de Tratados estipula en detalle los procedimientos que China debe atravesar a nivel nacional para concluir tratados internacionales. Hasta el momento, China ha ratificado o adherido a 29 convenios en materia de aviación civil internacional (tres de los cuales entran en vigor únicamente para la Región Administrativa Especial de Hong Kong de China).

3.2. En 2005, en la 14<sup>o</sup> reunión del Comité Permanente de la décima Asamblea Popular Nacional se resolvió aprobar el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, que fue adoptado por la conferencia internacional sobre derecho aeronáutico celebrada por la OACI en Montreal el 28 de mayo de 1999. Posteriormente, la persona representante de China en el Consejo de la OACI presentó el instrumento de ratificación a la OACI.

3.3. En 2008, en la quinta reunión del Comité Permanente de la undécima Asamblea Popular Nacional se resolvió aprobar el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* y el *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* adoptados en la conferencia diplomática convocada conjuntamente por el Consejo de la OACI y UNIDROIT el 16 de noviembre de

2001. Posteriormente, la persona representante de China en el Consejo de la OACI presentó el instrumento de ratificación a la OACI.

3.4. El gobierno chino confiere gran importancia a la ratificación del Convenio de Beijing de 2010 y al Protocolo de Beijing. Se ha dado inicio a los procedimientos de ratificación del Convenio de Beijing de 2010 y del Protocolo de Beijing.

— FIN —