



A41-WP/607  
LE/20  
30/9/22

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**  
**COMISIÓN JURÍDICA**

**PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME**  
**SOBRE LAS CUESTIONES 40 Y 41**

El texto adjunto sobre las cuestiones 40 y 41 se presenta a la Comisión Jurídica para que lo examine.

**Cuestión 40: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021**

40.1 La Comisión toma nota de los capítulos de los informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021, y del informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2022 que le ha trasladado la plenaria.

**Cuestión 41: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica**

41.1 La Comisión considera esta cuestión basándose en la nota A41-WP/53 (presentada por el Consejo), y las notas A41-WP/65 (presentada por IATA/IFALPA), A41-WP/124 Revisión núm. 1 (presentada por la República de Corea), A41-WP/126 Revisión núm. 1 (presentada por la República de Corea), A41-WP/208 Revisión núm. 1 (presentada por la CAFAC en nombre de 54 Estados africanos: Angola, Argelia, Benín, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudan, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe), A41-WP/324 Revisión núm. 1 (presentada por la República Dominicana con el apoyo de Argentina, Costa Rica y Panamá) y A41-WP/327 [presentada por la República Dominicana y apoyada por Aruba, Belice, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), Estados miembros de la CLAC]. La Comisión toma nota de las notas de información A40-WP/125 (presentada por la República de Corea) y A41-WP/260 Revisión núm. 1 (presentada por la República Dominicana).

41.2 La nota A41-WP/53 del 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 y la reciente creación de la Junta de Apelaciones de la OACI. La Secretaría ofrece información actualizada a la Comisión sobre un tema tratado en la sección 2 de la nota, la asistencia jurídica al Equipo de Investigación de los Hechos (FFIT) conformado para investigar los hechos en torno al vuelo FR4978 de Ryanair en el espacio aéreo de Belarús el 23 de mayo de 2021. La Secretaría menciona que el 18 de julio de 2022, durante su 226º período de sesiones, el Consejo consideró una versión actualizada del informe sobre la investigación de los hechos y llegó a la preocupante conclusión de que la seguridad operacional del vuelo FR4978 de Ryanair había quedado comprometida al comunicarse una falsa amenaza de bomba a la tripulación de vuelo siguiendo instrucciones de personas de alto rango del gobierno de Belarús. El Consejo determinó igualmente que estas acciones configuran una violación del Convenio de Chicago por parte de la República de Belarús. Por decisión del Consejo, las conclusiones y constataciones de la investigación se han puesto en conocimiento de todos los Estados miembros mediante una comunicación expedida el 4 de agosto de 2022 y la publicación del informe final en el sitio web público de la OACI. El Consejo también decidió, con arreglo al artículo 54 k) del Convenio de Chicago, someter el asunto al 41º período de sesiones de la Asamblea para la consideración de los Estados miembros. La Secretaría informa de que tal consideración tendrá lugar en el Comité Ejecutivo.

41.3 La Secretaría invita a la Comisión a examinar el programa para la labor futura de la Organización en la esfera jurídica y adoptar el programa de trabajo del Comité Jurídico que se presenta en el párrafo 4.3 de la nota A41-WP/53, incluida la priorización de los asuntos.

41.4 Las delegaciones que intervienen sobre este asunto expresan su apoyo al programa de trabajo tal como se presenta. No obstante, dos delegaciones instan al Comité Jurídico a dedicar más esfuerzos a los aspectos jurídicos e institucionales del GNSS. Una delegación destaca la cuestión de la ciberseguridad y la necesidad de promover salvaguardias adecuadas. El presidente constata el amplio apoyo que recibe la nota WP/53 y el agradecimiento a la LEB y a los diversos grupos y equipos especiales creados bajo sus auspicios.

41.5 En cuanto al primer asunto del programa de trabajo, “Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias”, en la nota A41-WP/124 Revisión núm. 1, presentada por la República de Corea, se hace referencia a las disposiciones del Convenio de Chicago que rigen la solución de controversias (Artículos 84, 85 y 86), las limitaciones del mecanismo de solución de controversias en virtud del Convenio de Chicago, y los esfuerzos de la OACI, en especial por medio del Grupo de Trabajo para la Revisión del Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias (WG-RRSD), para revisar dicho mecanismo. En la nota se propone que la Asamblea apoye el trabajo que está realizando el WG-RRSD y que, una vez finalizado, la OACI organice un taller o seminario en el que todos los Estados contratantes puedan intercambiar opiniones sobre los resultados. La Secretaría indica que el WG-RRSD sigue trabajando en este asunto, y que el 17 de octubre de 2022 se ofrecerá al Grupo una sesión informativa oficiosa, a la que seguirá su séptima reunión, que se celebrará presencialmente en Montreal del 10 al 12 de enero de 2023.

41.6 Varias delegaciones expresan su agradecimiento por el trabajo que está realizando el presidente del WG-RRSD, el relator y la Secretaría sobre esta cuestión. Una delegación hace hincapié en el hecho de que el Consejo es un órgano político al que se le ha confiado una facultad cuasi judicial. En este sentido, subraya la importancia de velar por la equidad para los Estados partes en una controversia y facilitar la solución de controversias. Una delegación subraya que, si bien el Grupo ha identificado varias áreas en las que existe un alto grado de acuerdo con respecto a posibles revisiones del Reglamento o en las que no se necesitan revisiones, también hay otras áreas que requieren que el Grupo las analice en más detalle. Esta delegación cuestiona el valor añadido de la propuesta de organizar ahora un taller o seminario, y señala que el próximo período de sesiones del Comité Jurídico ofrecería una amplia oportunidad para presentar los resultados de la labor del Grupo. Se hace eco de esta opinión otra delegación que explica la naturaleza compleja del Artículo 84 y pide al Grupo que prosiga su labor. En relación con la propuesta de organizar un seminario o taller, la Secretaría señala que la sugerencia podría volver a considerarse una vez el grupo haya concluido su labor.

41.7 El presidente del WG-RRSD felicita a la Secretaría, al presidente del Comité Jurídico, así como al Relator por el apoyo brindado al trabajo del Grupo y expresa su agradecimiento a las personas miembros del WG-RRSD por el gran espíritu de colaboración que existe entre las personas que integran el Grupo. Además, señala que, desde su creación, el Grupo ha celebrado seis reuniones, dos presenciales antes de la aparición de la pandemia de COVID-19 y, luego, cuatro que se llevaron a cabo de forma virtual. Sin prejuzgar los resultados de las reuniones posteriores, el presidente señala que el WG-RRSD debería estar en condiciones de concluir su labor con dos reuniones presenciales adicionales como máximo.

41.8 El presidente del Comité Jurídico expone los retos que plantea la celebración de reuniones virtuales, entre ellos, que son de menor duración y no favorecen las consultas oficiosas entre las personas miembros y añade que, a pesar de estos retos, el Grupo ha logrado importantes avances en su labor. También subraya la importancia de este tema para el Consejo, así como para las partes en futuras controversias.

41.9 La Comisión toma nota de los avances realizados por el WG-RRSD, de la continuación de los trabajos según lo indicado por la Secretaría y de la sugerencia de la República de Corea de que la posible celebración de un seminario o taller sobre los resultados de la labor del Grupo se reconsidere una vez que se haya finalizado dicho trabajo.

41.10 Con respecto a la cuestión de los *Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación, civil*, la República Dominicana presenta la nota A41-WP/327, en la que solicita incluir el asunto de la responsabilidad civil en las operaciones de los RPAS en el programa de trabajo del Comité Jurídico de la OACI. Según lo que se expone

en la nota, el crecimiento de las operaciones de los RPAS requiere un marco uniforme en relación con la determinación de la responsabilidad civil, específicamente en los casos de lesiones o daños causados por las operaciones de los RPAS. En la nota A41-WP/327 se concluye que sería necesario establecer un nuevo instrumento internacional para abordar estas cuestiones.

41.11 La Secretaría agradece la nota de estudio y señala que los significativos temas allí planteados podrían ser tratados en el marco de la cuestión del actual programa de trabajo del Comité relativa a las aeronaves no tripuladas (sin piloto), y propone que la nota de estudio se remita y sea examinada por el Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas (SSG-LIPA).

41.12 Varias delegaciones hacen uso de la palabra para destacar la importancia de las cuestiones tratadas en la nota de estudio A41-WP/327 y expresan su apoyo al tema que está examinando la Comisión Jurídica. Una delegación, cuya persona delegada actúa como relatora del Subgrupo de Responsabilidad y Seguridad SSG-LIPA hace mención del trabajo previo que ya se ha realizado en este ámbito bajo los auspicios de la Comisión Jurídica y reafirma a la Comisión que la cuestión de la responsabilidad jurídica y la responsabilidad por las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia sería abordada por el Subgrupo con la mayor celeridad y eficacia. Seguidamente, varias personas delegadas de distintos Estados toman la palabra para reconocer la importancia de los temas planteados en la nota de estudio A41-WP/327 y, expresan su apoyo al trabajo que está realizando el SSG-LIPA y proponen que su Subgrupo de Responsabilidad y Seguridad prosiga su labor sobre este asunto.

41.13 Al resumir las deliberaciones, el presidente destaca que los Estados reconocen la importancia de las cuestiones planteadas en la nota A41-WP/327 y declara que las personas delegadas que han tomado la palabra apoyan ampliamente que la nota sea remitida al actual Grupo de Trabajo de la Secretaría para su ulterior consideración.

41.14 El presidente del Grupo Especial sobre el Artículo 12 expresa su agradecimiento a las personas que lo integran que ya han comenzado su labor sobre la cuestión 3 del programa de trabajo, “Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago”, mediante una reunión virtual celebrada el 23 de noviembre de 2021. Los días 5 y 6 de octubre de 2022, paralelamente al 41º período de sesiones de la Asamblea actualmente en curso, se celebrará una segunda reunión del grupo especial que será presencial.

41.15 Con respecto a la cuestión 4 del Programa general de trabajo, “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”, en la nota A41-WP/65, presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), se destaca la importancia de poner en marcha mecanismos para hacer frente a la falta de cumplimiento de normas por parte de pasajeros disruptivos y/o insubordinados que ha sido un tema de preocupación durante muchos años, pero que se ha visto exacerbado más recientemente por la aplicación de las medidas de la pandemia de COVID-19. En la nota de estudio se proponen tres medidas: la instauración de campañas de concientización pública para asegurar que los viajeros sean conscientes de lo que constituye un comportamiento prohibido y las sanciones legales y de otra índole a las que se exponen, conforme con los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación*; la ratificación del Protocolo de Montreal de 2014 para eliminar cualquier laguna jurisdiccional; y la implementación de un régimen de sanciones civiles y administrativas, tal como se describe en el Doc 10117 de la OACI.

41.16 La Secretaría remite a la Comisión a la nota de estudio A41-WP/53, párrafo 4.1.4 y apéndice A, párrafo 4, en relación con el apoyo de la Secretaría a la labor del Equipo Especial del Consejo para la Recuperación de la Aviación (CART) en la revisión del Doc 10117 y a su aplicación para la ejecución y observancia de las medidas de salud pública relacionadas con la COVID-19, así como su respuesta a las consultas relativas al Protocolo de Montreal de 2014. Se comunica que más de diez Estados miembros han ratificado dicho Protocolo desde el inicio de la pandemia de COVID-19.

41.17 La Comisión es consciente de las cuestiones destacadas en la nota A41-WP/65 y está de acuerdo en que es importante disponer de mecanismos para disuadir eficazmente los comportamientos insubordinados y perturbadores, aunque se expresaron diferentes puntos de vista sobre el alcance de dichos mecanismos. Todas las delegaciones y una institución observadora que hicieron uso de la palabra apoyan la nota de estudio, compartiendo la preocupación sobre la importancia de abordar el problema del comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves. La mayoría de esas delegaciones también apoya las tres medidas propuestas en la nota, y varios Estados destacan su aplicación de sanciones administrativas y penales en los casos de actos o delitos de insubordinación y perturbación, y algunos mencionan políticas de tolerancia cero hacia los comportamientos que ponen en peligro el orden y la seguridad de la aeronave. Una delegación, apoyada por otras, opina que el sector de la aviación es el mejor posicionado para llevar a cabo campañas de concienciación pública con la máxima repercusión. Otra delegación destaca la necesidad de gestionar los riesgos para reducir la prevalencia de incidentes con pasajeros insubordinados y perturbadores, lo que, a su vez, reduciría la necesidad de aplicar sanciones. Dos delegaciones manifiestan su desacuerdo con el protocolo, y una de ellas menciona su incapacidad para modernizar eficazmente el Convenio de Tokio de 1963, así como la preocupación por la viabilidad y las limitaciones de determinadas disposiciones sobre los oficiales de seguridad de a bordo (IFSO) y la jurisdicción del Estado de aterrizaje. Otras delegaciones destacan la importancia de aplicar la jurisdicción del Estado de aterrizaje, algo que los Estados pueden hacer, hayan o no ratificado el Protocolo de Montreal de 2014. La Comisión reconoce unánimemente la necesidad de que los Estados examinen constantemente su enfoque de las medidas de respuesta y disuasión para hacer frente al público pasajero insubordinado y perturbador.

41.18 Con respecto a la cuestión 5 del programa de trabajo del Comité Jurídico, “Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional”, la nota A41-WP/126, Revisión núm. 1, presentada por la República de Corea, destaca la coexistencia de normas (tratados o enmiendas a los tratados) que los Estados contratantes han ratificado con otras que no están ratificadas. Se sugieren diferentes enfoques para acelerar la ratificación de las enmiendas, centrándose en el Convenio de Chicago, y, en caso de que no todos los Estados hayan ratificado los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, la posibilidad de que las normas ratificadas y no ratificadas coexistan de forma compatible. En la nota se propone que la Asamblea prepare seminarios, simposios, reuniones y otros tipos de iniciativas para facilitar el conocimiento de las enmiendas por parte de los Estados contratantes, y que convoque una reunión para que todos los Estados contratantes compartan sus experiencias de manera que aceleren la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

41.19 Con respecto a la primera medida de la nota WP/126, la Secretaría se refiere a la nota A41-WP/53 con respecto al informe sobre la cuestión 5 del programa de trabajo en el párrafo 4.1.7 de la nota y el párrafo 6 del apéndice, que resumen las iniciativas para agilizar la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, incluida la adopción por parte de la Asamblea de resoluciones que promueven la ratificación, la elaboración de comunicaciones a los Estados en las que se recuerda a los Estados que deben ratificar determinados tratados de la OACI, la participación de la LEB y la facilitación de diversos otros eventos con el objeto de promover la ratificación, y la asistencia de la LEB a la Oficina de Instrucción Mundial de la Aviación (GAT) con el desarrollo e impartición del curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI. La Secretaría también hace hincapié en el segundo evento sobre los

tratados que tuvo lugar al inicio de este período de sesiones de la Asamblea (27 y 28 de septiembre), celebrado con el fin de fomentar la ratificación. Con respecto a la segunda medida de la nota WP/126, la Secretaría señala que la LEB ha organizado recientemente reuniones con las directoras y directores regionales de la OACI para ayudarles en el tema de las ratificaciones, y seguirá facilitando ese tipo de reuniones con los gobiernos y las partes interesadas de la industria para fomentar el conocimiento y la conciencia sobre los tratados de derecho aeronáutico. Con respecto a la aplicación provisional de los tratados, la Secretaría aclara que el Consejo ha expresado una clara preferencia por las medidas administrativas frente a las medidas legales para agilizar la ratificación y la entrada en vigor de los tratados de la OACI. Esto ha sido considerado recientemente por el Consejo en la novena sesión de su 206º período de sesiones, en noviembre de 2015, en relación con la posibilidad de examinar alternativas para facilitar la entrada en vigor lo antes posible de la enmienda al artículo 50 a) del Convenio de Chicago (adoptada posteriormente por la Asamblea en su 39º período de sesiones en 2016). En esa oportunidad, el Presidente del Consejo tomó nota de que la mayoría de los representantes no está claramente a favor de acelerar su entrada en vigor y considera necesario respetar el artículo 94, según el cual el número de ratificaciones que se requieren para la entrada en vigor de cualquier enmienda propuesta no ha de ser inferior a dos tercios del número total de Estados contratantes.

41.20 Una delegación reconoce la importancia de la ratificación de los instrumentos del derecho aeronáutico internacional, y expresa su aprecio a la labor realizada por la LEB en ese sentido.

41.21 Sudáfrica presenta la nota WP/208 en nombre de la Comisión Africana de Aviación Civil y 54 Estados africanos. En esta nota de estudio se presentan aspectos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) que exigen marcos e instrumentos jurídicos adicionales que sirvan de guía para: a) los servicios operacionales; y b) la introducción de más satélites dentro de la constelación GNSS. Igualmente se menciona que debido a una mayor aplicación del GNSS como medio primario de apoyo a la navegación durante todas las fases de vuelo, es importante garantizar la seguridad, disponibilidad y continuidad del GNSS. Al tiempo que se observa que la cuestión “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional” existe en el programa general de trabajo del Comité Jurídico desde hace mucho tiempo sin ningún progreso reciente, la nota aboga por una nueva priorización de esta cuestión y subraya la necesidad de elaborar reglamentos para abordar la probabilidad de la propiedad privada de los sistemas de satélites que prestan apoyo a la navegación aérea internacional en términos de implicaciones para los Estados miembros. Aunque se admita que la aplicación de las medidas propuestas en la nota tendría repercusiones financieras para la Organización, se recomienda que esto no impida la reanudación de la labor de la OACI para elaborar un marco/instrumento jurídico que aborde los aspectos de las operaciones de los GNSS en apoyo del sistema ATM mundial.

41.22 Por invitación del presidente de la Comisión, la Secretaría hace un recuento de la labor de la Organización sobre este tema desde que se incluyera en el programa de trabajo del Comité Jurídico, hace más de 30 años. En el recuento se indica que un grupo experto en asuntos jurídicos y técnicos (el LTEP) establecido en 1995 ya había considerado los aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea futuros; dicho grupo se reunió varias veces en el transcurso de los años. Los aspectos jurídicos del GNSS también se examinaron ampliamente en la Conferencia Mundial sobre la Implantación de los Sistemas CNS/ATM, celebrada en mayo de 1998. El trabajo de la Organización en este ámbito llevó a la adopción en la Asamblea de las resoluciones A32-19, Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados relacionados con servicios GNSS; apéndice F de la resolución A40-28, Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), y A32-20, Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS. La Secretaría destaca que ha monitoreado la labor de otras

organizaciones y entidades en procura de trabajos sustantivos en este ámbito, pero no ha logrado detectar ningún acontecimiento que requeriría la consideración de instrumentos jurídicos distintos de las resoluciones actuales de la Asamblea. La Secretaría expresa su disposición a recibir propuestas concretas de los Estados sobre la manera de llevar adelante los trabajos sobre este asunto.

41.23 Además, la Secretaría indica que los Estados que prestan servicios GNSS han establecido acuerdos con la Organización por medio del intercambio de cartas relativas al Sistema Mundial de Determinación de la Posición (GPS) de los Estados Unidos, hecho en 1994 y reafirmado en 2007, así como sobre el GLONASS de la Federación de Rusia, en 1996, y el BeiDou de China en 2022. Estos acuerdos estipulan el libre uso del sistema, garantías de cumplimiento de los SARPS y por lo menos seis años de notificación anticipada sobre cualquier suspensión del servicio. La Secretaría concluye que, al igual que con otros servicios de navegación aérea de larga distancia, los instrumentos de derecho aeronáutico internacional continúan aplicándose al GNSS, por lo que la utilización y operación del GNSS actual no existen fuera de un marco jurídico más amplio.

41.24 Varias delegaciones hacen uso de la palabra para expresar su apoyo a los asuntos presentados en la nota WP/208, y para referirse a la necesidad de conservar el asunto en el programa general de trabajo del Comité Jurídico. Varias delegaciones apoyan la propuesta de modificar la prioridad del asunto en el programa de trabajo. Con referencia a la necesidad de abordar los aspectos jurídicos relacionados con el GNSS, como la responsabilidad civil, algunas delegaciones reconocen que se justifica sostener un debate más amplio que abarque los aspectos jurídicos, institucionales, técnicos y de política del tema. Algunas delegaciones ponen de relieve la labor que ha realizado anteriormente la Organización, en particular los trabajos del LTEP y el Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos, en los cuales se examinaron numerosos elementos, entre ellos la necesidad de contar con un nuevo instrumento internacional sobre el GNSS. Si bien son conscientes de las limitaciones de recursos de la Secretaría, varias delegaciones manifiestan su respaldo a la propuesta de una delegación de reexaminar el extenso trabajo realizado en la Organización y determinar si desde entonces ha tenido lugar algún acontecimiento que amerite la reanudación de las labores sobre esta materia.

41.25 Al resumir las intervenciones, el presidente toma nota de la comprensible decepción y frustración de muchas delegaciones ante el hecho de que el trabajo en torno a este asunto no ha progresado en los años transcurridos, así como del abrumador apoyo manifestado en favor de conservar este importante asunto en el programa de trabajo del Comité Jurídico. Si bien toma nota de que la prioridad asignada a la cuestión ha cambiado recientemente de 8 a 6, el presidente señala que un nuevo cambio de prioridad probablemente no conlleve a los resultados deseados. En lugar de ello, y tomando en cuenta la disposición de la Secretaría a considerar propuestas concretas de los Estados, sumada a la sugerencia ampliamente respaldada de examinar el trabajo realizado anteriormente en relación con este tema, el enfocarse en lo sustancial de la labor que debe realizarse en lugar de asignar una nueva prioridad a la cuestión podría contribuir a aclarar lo que debe hacerse en adelante.

41.26 La República Dominicana presenta la nota A41-WP/324, en la cual se resaltan los avances de dicho país en la adopción de su legislación interna y la importancia de que los Estados miembros adopten medidas tendentes a prevenir y gestionar los conflictos de intereses como medida esencial para regular de forma imparcial y eficaz la seguridad operacional y la protección de la aviación civil. La Secretaría indica que los asuntos examinados en esta nota están cubiertos en la cuestión “Examen de las orientaciones sobre conflictos de intereses” del programa general de trabajo del Comité Jurídico; también señala que en la resolución A39-8 de la Asamblea, se solicita a los Estados que tomen diversas medidas para establecer marcos jurídicos adecuados en materia de conflicto de intereses.

41.27 Se manifiesta un amplio apoyo a la nota de estudio; algunas delegaciones expresan que los conflictos de intereses podrían afectar adversamente la seguridad operacional de la aviación. Las delegaciones se pronuncian de forma unánime a favor de conservar el asunto en el programa de trabajo del Comité Jurídico, dado que requiere de una atención continua. Una delegación manifiesta su agradecimiento a la OACI por la publicación, en 2019, de una compilación de las disposiciones de la Organización en materia de conflictos de intereses, y agradece sus esfuerzos para asegurarse de que dicha compilación se mantenga al día. Algunas delegaciones observan que podrían utilizarse diferentes enfoques y herramientas jurídicas en diversas jurisdicciones para mitigar los conflictos de intereses a la luz de las circunstancias locales, mientras que una delegación hace referencia a los instrumentos creados por las Naciones Unidas. Una entidad observadora, al manifestar su agradecimiento por el trabajo realizado hasta la fecha en torno a esta cuestión, se ofrece a contribuir en las labores futuras.

41.28 Ninguna delegación interviene sobre el asunto 8 del programa general de trabajo, “Aplicación del artículo 21 del Convenio de Chicago”.

41.29 Concluidas sus deliberaciones, la Comisión confirma el programa de trabajo del Comité Jurídico conforme se presenta en el párrafo 4.3 de la nota A41-WP/53.