



A41-WP/608
LE/21
30/9/22

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES
COMISIÓN JURÍDICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME
SOBRE
LAS CUESTIONES 42 Y 43

El texto adjunto sobre las cuestiones 42 y 43 se presenta a la Comisión Jurídica para que lo examine.

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

42.1 Antes de iniciar el examen de la cuestión 42, la Comisión toma nota de que el 30 de septiembre de 2022 es el Día Internacional de la Traducción y rinde homenaje a la labor de los/as profesionales de la lengua que prestan servicios de traducción, interpretación, terminología, edición y apoyo en los seis idiomas oficiales de la OACI para facilitar el diálogo, el entendimiento y la cooperación entre los Estados miembros a fin de impulsar el trabajo de la Organización en la aviación mundial y hacer valer su pleno compromiso con el multilingüismo.

42.2 A continuación, la delegación del Canadá señala a la atención de la Comisión que el 30 de septiembre es el Día Nacional de la Verdad y la Reconciliación, jornada durante la que los/as canadienses reflexionan sobre la historia de las Primeras Naciones, métis e inuit en el Canadá, e insta a todos/as los/as canadienses a trabajar en equipo para avanzar en la reconciliación y aplicar la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas.

42.3 La Comisión examina la cuestión 42 basándose en la nota A41-WP/52, presentada por el Consejo, y la nota A41-WP/115, presentada por China. La Comisión toma conocimiento de la nota de información A41-WP/401, presentada por Omán, en la que propone acoger la segunda edición del Foro de Asesores Jurídicos de la Aviación Civil.

42.4 Con respecto a la nota WP/52, la Secretaría pone de relieve las enmiendas editoriales propuestas a la resolución A40-28 de la Asamblea, *Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica*, y más concretamente, su apéndice C, relativo a la ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI (se han añadido las fechas de adopción de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago de los textos en árabe y chino), el apéndice D, relativo a la enseñanza del derecho aeronáutico (se ha ampliado el ámbito relativo a la enseñanza del derecho aeronáutico para prever el fomento de la enseñanza y la difusión del conocimiento sobre esta materia en todo el mundo), y el apéndice F, a fin de reflejar el título y la prioridad actuales del asunto “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” en el programa general de trabajo del Comité Jurídico.

42.5 La nota de estudio y las enmiendas a la resolución A40-28 de la Asamblea reciben un amplio apoyo. En respuesta a la pregunta de una delegación, la Secretaría aclara que el texto del preámbulo del apéndice A de la resolución refleja el texto del preámbulo del Convenio de Chicago. Otra delegación se pregunta sobre la propuesta de enmienda del apéndice D, que, en su opinión, supondría un cambio sustancial, dado que la instrucción se dirige a la “OACI”, en lugar de cualquiera de sus órganos constituyentes o sus máximos responsables, y que esto podría ser poco coherente con el texto de otras declaraciones consolidadas adoptadas por la Asamblea, que dirigen sus instrucciones a “la Organización”, “el Secretario/la Secretaria General” o “el Consejo”. La Secretaría aclara que este cambio se ha debatido ampliamente en el 226º período de sesiones del Consejo con la intención de velar por la coherencia de la terminología entre las resoluciones de la Asamblea y dar flexibilidad a los respectivos órganos de la Organización para que asuman la responsabilidad en sus respectivas competencias.

42.6 A continuación, la Comisión conviene en recomendar a la plenaria que adopte la resolución que sigue, teniendo en cuenta que la terminología de la instrucción debe ser coherente con otras resoluciones cuya adopción se recomienda en este período de sesiones de la Asamblea:

A42-1: 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 4041° 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 ~~A39-1~~A40-28.

APÉNDICE A

Criterio general

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

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

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.

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 ~~A39-11~~A40-28, 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 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 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 del 2 de mayo de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

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

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

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

La Asamblea:

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

Acogiendo con beneplácito la introducción, en 2017, del curso de Derecho Aeronáutico internacional 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:

Invita Encarga [al Consejo y al Secretario General] [a la OACI] que tomen todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza y la difusión del conocimiento del Derecho Aeronáutico ~~en aquellos Estados donde aún no se pueda obtener dicha enseñanza 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 86 del programa general de trabajo del Comité Jurídico “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas satelitales mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional”, y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;

2. *Reafirma* que no es necesario enmendar el Convenio de Chicago para la implementación de los sistemas CNS/ATM;
3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar también la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional;
4. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implementación de los sistemas CNS/ATM por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;
5. *Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implementación de los sistemas CNS/ATM;
6. *Encarga* al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;
7. *Invita* a los Estados contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y
8. *Encarga* al Consejo que registre tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).

APÉNDICE G

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

1. *La Asamblea:*

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

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

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

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

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

2. *La Asamblea:*

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

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

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

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

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

42.7 China presenta la nota WP/115, en la que 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, se describen los procedimientos de ratificación en China y se informa de los instrumentos que ha ratificado. El llamamiento de China a los Estados miembros que no han ratificado los instrumentos jurídicos relativos a la aviación civil internacional recibe un amplio apoyo, destacando la importancia de la ratificación para la consecución de los fines, objetivos y principios del Convenio de Chicago con miras a velar por el desarrollo firme, ordenado y eficiente de la aviación civil internacional. Varias delegaciones resaltan la importancia de ratificar, lo antes posible, los protocolos de 2016, por los que se enmiendan los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago. Una delegación, con el apoyo de otras, hace hincapié en las dificultades que enfrentan los Estados en desarrollo al ratificar determinados instrumentos de derecho aeronáutico internacional, mencionando la falta de recursos humanos y financieros, y pide mayor apoyo a este respecto. Otras delegaciones también apuntan a los recursos limitados de los Estados más pequeños. La Secretaría recuerda la información que facilitó durante el examen por parte de la Comisión de la nota A41-WP/53, en el marco de la cuestión 41, sobre las diversas medidas adoptadas para incrementar la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico. Una delegación alude al texto de los distintos paquetes administrativos que la OACI ha elaborado y publicado en su sitio web de colección de tratados para ayudar a los Estados a ratificarlos. Algunas delegaciones señalan la importancia de que la Secretaría siga actuando para promover la ratificación de estos instrumentos jurídicos.

Cuestión 43: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica

43.1 Singapur presenta la nota WP/106 (copatrocinada por 72 Estados, incluidos los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil), que contiene un marco de competencias en que se establecen las esferas de responsabilidad, los conocimientos jurídicos necesarios, los conocimientos contextuales pertinentes y las principales competencias jurídicas para el personal de asesoría jurídica de la aviación civil. El marco de competencias, presentado en el Apéndice de la nota de estudio, tiene por objeto guiar a las autoridades de aviación civil en la contratación, formación y desarrollo profesional del personal de asesoría jurídica de la aviación civil, de manera que se mejoren sus habilidades para dar apoyo a sus organizaciones en la ejecución de las tareas reglamentarias y otras funciones, especialmente en las esferas de la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, la aplicación de las obligaciones en virtud de los tratados de derecho aeronáutico y la actualización de leyes y reglamentos nacionales.

43.2 Se agradece a Singapur por la nota y el liderazgo de su delegación para garantizar la exhaustividad del marco y las delegaciones expresan un apoyo firme y universal a la nota de estudio y el marco de competencias. Numerosas delegaciones señalan que ese marco sería de particular utilidad para ayudar a las autoridades de aviación civil a identificar las oportunidades de formación y desarrollo profesional más beneficiosas para su personal de asesoría jurídica, lo que esas delegaciones consideran un factor esencial para que dicho personal cumpla sus responsabilidades y haga frente a las dificultades de manera efectiva. Algunas delegaciones señalan, en particular, la importancia del marco para el desarrollo de algunos Estados. Otras observan que el marco se podría adaptar a las circunstancias nacionales y regionales. Con el apoyo universal de la nota de estudio, la Comisión alienta a los Estados a tener en cuenta el marco en la contratación, formación y desarrollo profesional de su personal de asesoría jurídica de la aviación civil.

43.3 La Comisión examina la nota A41-WP/105, presentada por Singapur y copatrocinada por 42 Estados, en que se ponen de relieve las contribuciones y funciones importantes del Comité Jurídico de la OACI durante los últimos 75 años con respecto a la preparación de proyectos de textos para instrumentos de derecho aeronáutico internacional en los ámbitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, responsabilidad de los transportistas aéreos y financiación de aeronaves, interpretación del Convenio de Chicago y preparación de varios estudios sobre aspectos concretos del derecho aeronáutico internacional. En la nota se propone que la Asamblea adopte una resolución que reconozca las contribuciones y la importancia del Comité Jurídico y aliente a los Estados y otras partes interesadas pertinentes a seguir colaborando a través del Comité. La Comisión también toma nota de A41-WP/207, presentada por 54 Estados miembros de la CAFAC, en que también se describe la importante contribución del Comité Jurídico al desarrollo, la adopción y la modernización de los tratados de derecho aeronáutico internacional y se pone de relieve el 75° aniversario del Comité y la contribución de la CAFAC. La Secretaría expresa su agradecimiento por las notas de estudio presentadas por Singapur y la CAFAC y hace hincapié en que el proyecto de resolución contenido en el apéndice de la nota A41-WP/105 es un testimonio de los conocimientos especializados y el compromiso del Comité Jurídico.

43.4 Todas las delegaciones y una persona observadora que hace uso de la palabra apoyan el proyecto de resolución que figura en el apéndice de la nota A/41-WP/105 y felicitan al Comité Jurídico por la extraordinaria contribución que ha hecho desde su creación al desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional. Varias delegaciones expresan su agradecimiento por la destacada contribución, el liderazgo y el enfoque de colaboración de la Sra. S. Tan (Singapur) en la elaboración de diversas iniciativas. Numerosas delegaciones elogian a la LEB por su papel fundamental de apoyo a la labor del Comité Jurídico, papel que la Comisión reconoce con una calurosa ovación y acuerda destacar en una

enmienda del párrafo 3 del proyecto de resolución. Algunas delegaciones también hacen hincapié en la importancia de que los Estados pasen a ser partes en los tratados de derecho aeronáutico internacional a fin de lograr su aplicación universal.

43.5 Luego la Comisión conviene en recomendar a la Plenaria la adopción de la siguiente resolución:

Resolución 43/1: 75º aniversario del Comité Jurídico de la OACI

Considerando que en 2022 se cumplen 75 años del establecimiento del Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por la Asamblea de la OACI durante su primer período de sesiones en 1947; *Recordando* que el Comité Jurídico de la OACI se creó sobre la base del Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA);

Tomando nota de que, desde su creación, el Comité Jurídico de la OACI ha redactado proyectos de instrumentos que culminaron con la adopción de 24 tratados de derecho aeronáutico internacional en materia de responsabilidad de los transportistas aéreos y las aeronaves, financiación de aeronaves y seguridad operacional y seguridad de la aviación;

Tomando nota asimismo de que el Comité Jurídico participó en la preparación de estudios sobre cuestiones específicas relativas al derecho aeronáutico internacional, así como en la elaboración de textos de orientación que ayudan a los Estados miembros de la OACI y a las organizaciones internacionales a aplicar los tratados de derecho aeronáutico y las normas y métodos recomendados (SARPS);

Reconociendo la importante contribución del Comité Jurídico de la OACI al desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional, con la sólida asistencia de la Secretaría de la OACI y en particular de su Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB); *Reconociendo* además que los beneficios de la unificación de las normas internacionales que contienen los tratados de derecho aeronáutico internacional únicamente pueden expandirse y potenciarse con una participación universal en dichos tratados; y

Decidida a que el Comité Jurídico de la OACI siga desempeñando un papel importante a la hora de dar respuesta a los problemas que interesan a la comunidad del derecho aeronáutico internacional;

La Asamblea, con motivo del 75º aniversario de la creación del Comité Jurídico de la OACI:

1. *Rinde* homenaje al liderazgo y la visión del CITEJA, que redactó la primera serie de tratados de derecho aeronáutico internacional;

2. *Destaca* el papel esencial que ha desempeñado el Comité Jurídico de la OACI en el desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional desde su creación en 1947;

3. *Reconoce* las numerosas contribuciones al trabajo del Comité Jurídico, tanto de representantes de Estados miembros de la OACI que han ejercido las presidencias y vicepresidencias del cuerpo como de quienes han actuado en sus subcomités y grupos de trabajo y en los grupos de estudio y grupos de trabajo de la Secretaría ejerciendo sus presidencias, vicepresidencias, relatorías o en calidad de personas miembros, así como de representantes de las organizaciones internacionales observadoras acreditadas por el Comité Jurídico y la función de apoyo de la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores;

4. *Reitera* la necesidad de que el Comité Jurídico de la OACI siga desempeñando un papel de liderazgo para estudiar las cuestiones nuevas y emergentes que afectan al derecho aeronáutico y promover el desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional, reforzando así el marco jurídico que rige la aviación civil internacional;

5. *Insta* a todos los Estados miembros de la OACI a fomentar la participación universal en los tratados de derecho aeronáutico internacional y el cumplimiento efectivo de sus disposiciones con miras a consolidar el estado de derecho; y

6. *Invita* a todas las partes interesadas, incluidos los Estados miembros y las organizaciones pertinentes de la comunidad de la aviación civil mundial, a seguir colaborando a través del Comité Jurídico de la OACI para contribuir al desarrollo y la codificación del derecho aeronáutico internacional en beneficio de todas las naciones y pueblos del mundo.
