

**ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES**  
**PLENARIA**

**INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA  
SOBRE LA SECCIÓN GENERALIDADES  
Y SOBRE LAS CUESTIONES 40, 41, 42 Y 43**

(Presentado por el presidente de la Comisión Jurídica)

El informe adjunto sobre la sección Generalidades y sobre las cuestiones 40, 41, 42 y 43 del orden del día ha sido aprobado por la Comisión Jurídica. Se recomienda la adopción de la resolución 41/x por la plenaria.

## **INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA A LA ASAMBLEA**

### **Generalidades**

1. La Comisión Jurídica celebra tres sesiones entre los días 29 de septiembre y 4 de octubre de 2022. La plenaria elige al Sr. Jonathan Aleck (Australia) como presidente de la Comisión.
2. En su primera sesión, la Comisión elige a la Sra. Susanna Metsälampi (Finlandia) y al Sr. Peter Amaleboba (Ghana) como su primera vicepresidenta y segundo vicepresidente, respectivamente.
3. Las tres sesiones de la Comisión son públicas.
4. Representantes de 127 Estados miembros y varias delegaciones de observadores asisten a una o más sesiones de la Comisión.
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. Benoît Verhaegen, oficial de Relaciones Exteriores y asesor jurídico principal, el Sr. Arie Jakob, asesor jurídico principal, el Sr. Christopher Petras, el Sr. Andrew Opolot, el Sr. Yaw Nyampong y la Sra. Marla Weinstein, abogadas/a, así como la Sra. Diana Brookes, el Sr. Mathieu Vaugeois y la Sra. Ao Lei, abogadas/o adjuntas/o. Los Sres. Silvério Espinola y Pier-Oliver Turcot, consultores, también apoyan a la Comisión.

### **Orden del día y organización del trabajo**

6. Se examinan las cuestiones 40, 41, 42 y 43 que la plenaria ha remitido a la Comisión:
  - Cuestión 40: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2019, 2020 y 2021
  - Cuestión 41: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica
  - Cuestión 42: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica
  - Cuestión 43: Otros asuntos 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 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 A41-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 las cuestiones.

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 A41-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 WG-RRSD una sesión informativa oficiosa, a la que seguirá su séptima reunión, la cual se propone que se celebre 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 parte en una controversia y facilitar la solución de controversias. Una delegación subraya que, si bien el WG-RRSD 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 WG-RRSD las analice en más detalle. En este momento, esa delegación cuestiona el valor añadido de la propuesta de organizar un taller o seminario. Señala que el próximo período de sesiones del Comité Jurídico ofrecerá una amplia oportunidad para presentar los resultados de la labor del WG-RRSD. Se hace eco de esta opinión otra delegación que, con respecto al contenido de la nota A41-WP/124, Revisión núm. 1, relativa a la naturaleza de las funciones desempeñadas por el Consejo en virtud del artículo 84, explica que esas funciones están sujetas a varias interpretaciones y que, por tanto, es necesario que el WG-RRSD prosiga su labor, en particular sobre este asunto. En cuanto a la propuesta de organizar un seminario o taller, la Secretaría señala que la sugerencia podría volver a considerarse una vez que el WG-RRSD 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 WG-RRSD 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 WG-RRSD. Además, señala que, desde su creación, el WG-RRSD 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 WG-RRSD 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, y aclara que el Reglamento revisado, una vez finalizado y adoptado, no se aplicará a las controversias existentes.

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 realizada 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 SSG-LIPA 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 varias delegaciones 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 A41-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 A41-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. El Consejo examinó esto por última vez en la novena sesión de su 206° 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 39° 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 lo que respecta a la promoción de dicha ratificación y se refiere a los esfuerzos regionales por su promoción. La delegación cuestiona la falta de comprensión de la naturaleza de las enmiendas a los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

41.21 Sudáfrica presenta la nota A41-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 A41-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. Una delegación señala que la Comisión Jurídica, en el 40º período de sesiones de la Asamblea, acordó que el tema se ampliaría dados los avances en la navegación por satélite, pero que no era necesario trabajar en pro del establecimiento de un marco jurídico para 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 poner a disposición el extenso trabajo realizado por el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre los Aspectos Jurídicos de los Sistemas CNS/AT. El Grupo de Estudio, después de estudiar detenidamente la posibilidad de establecer un nuevo tratado, propuso un marco contractual para abordar la responsabilidad y los aspectos conexos. Dicho Grupo también había señalado que los aspectos técnicos se abordan en el marco jurídico e institucional del Convenio de Chicago. Tras la conclusión de los trabajos del Grupo, se adoptó la resolución A32-20. La delegación sugiere que se siga consultando a la Secretaría acerca de los trabajos técnicos y conexos sobre el GNSS, lo que también

podría ayudar a determinar las novedades que se han producido desde entonces para que se examine 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.



**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 A41-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 41º 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 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 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 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:

*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 13ª 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**

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 A41-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 A41-WP/106 (presentada por Singapur y copatrocinada por los Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil<sup>1</sup>, Australia, Bahamas, Bhután, Brasil, Brunei Darussalam, Camboya, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Fiji, Finlandia, Japón, Guyana, Macedonia del Norte, Omán, Papua Nueva Guinea, Reino Unido, República Democrática Popular Lao), 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 será 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 algunos Estados en desarrollo y Estados más pequeños. Otras observan que el marco podría mejorarse en cuanto a los requisitos de conocimientos específicos en las diferentes categorías de competencias y adaptarse a las circunstancias nacionales y regionales, y que hay que tener en cuenta los recursos humanos en este ámbito. Con el apoyo universal a 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 Alemania, Argentina, Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), Australia, Austria, Bahamas, Belice, Bhután, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Brunei Darussalam, Camboya, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Fiji, Finlandia, Gambia, Guatemala, Guyana, Honduras, Hungría, Jamaica, Japón, México, Nicaragua, Omán, Países Bajos, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Perú, Reino Unido, República Dominicana, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de), 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

---

<sup>1</sup> 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.

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 Comisión Africana de Aviación Civil<sup>2</sup>, 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 75º 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 A41-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

---

<sup>2</sup> 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.

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.

-----