



**Cuestión 3A del**  
**Orden del Día: Ratificación de los Tratados de Derecho Aéreo Internacional**

**RATIFICACIÓN DE TRATADOS DE DERECHO AÉREO INTERNACIONAL**  
(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta los beneficios de algunos tratados de derecho aéreo internacional e insta aquellos Estados de la Región Sudamericana (SAM) que no han ratificado estos tratados, a hacerlo. Para este fin, se proporcionan los resúmenes de las disposiciones y beneficios de seis instrumentos de derecho aéreo internacional, así como información relativa al proceso de ratificación y un panorama de los recursos disponibles para asistir a los Estados con la ratificación.

**Referencias:**

- A41-4, Apéndice C, *Declaración consolidada de políticas permanentes de la OACI en el campo legal - Ratificación de instrumentos internacionales de la OACI*
- A41-18, Apéndice B, *Declaración consolidada sobre las políticas permanentes de la OACI relacionadas con la seguridad de la aviación: instrumentos de derecho aeronáutico internacional, promulgación de legislación nacional y concertación de acuerdos apropiados para la supresión de actos de interferencia ilícita en la aviación civil*
- A41-19, *Abordaje de la ciberseguridad en la aviación civil*
- A39-5, *Ratificación del Protocolo que modifica el Artículo 50 (a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*
- A39-7, *Ratificación del Protocolo por el que se modifica el artículo 56 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*
- A39-9, *Promoción del Convenio de Montreal de 1999*
- A39-10, *Promoción del Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010*
- Resolución del Consejo de Seguridad de la ONU 2309 (2016)

**ICAO Strategic Objectives:**

This working paper relates to all ICAO strategic objectives.

**1. Introducción**

1.1 Durante su 41° período de sesiones, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó las Resoluciones A41-4, Apéndice C, A41-18, Apéndice B y A41-19, relativas a la ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI. Estas Resoluciones reflejan el reconocimiento de la Asamblea de la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los tratados de derecho aeronáutico internacional, incluidos los diversos Protocolos de Enmienda del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944 – “Convenio de Chicago”), desarrollados y adoptados bajo los

auspicios de la Organización. Además, la Asamblea reconoce que solo la participación universal de los Estados miembros de la OACI en los instrumentos de derecho aeronáutico internacional aseguraría y mejoraría los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que encarnan. La Asamblea insta a los Estados a que ratifiquen los tratados de derecho aeronáutico internacional en los que no sean parte.

1.2 Esta nota de estudio proporciona información sobre el estado de ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional, así como sus beneficios, e invita a los Estados de la región Sudamericana (SAM) a convertirse en parte de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional que aún no han ratificado. Esta nota de estudio también proporciona un resumen de las principales características y beneficios de tratados de derecho aeronáutico internacional seleccionados, información relacionada con el proceso de ratificación de tratados, así como una descripción general de los recursos disponibles para asistir a los Estados en el proceso de ratificación.

## 2. Disposiciones y beneficios de varios tratados

2.1 Esta sección proporciona una descripción general de las principales características de seis tratados de derecho aeronáutico internacional en los que la OACI actúa como depositario. Estos tratados tienen por objeto, respectivamente, modernizar las normas de indemnización por responsabilidad derivada del transporte internacional de pasajeros, equipaje y carga; hacer frente a amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil; responder al aumento de la frecuencia y gravedad del comportamiento indisciplinado y perturbador a bordo de las aeronaves; y aumentar la representación de los Estados en el Consejo y la Comisión de Aeronavegación (ANC). El estado de ratificación de cada Estado de la región SAM con respecto a estos tratados de derecho aeronáutico internacional se establece en el **Apéndice**.

2.2 *Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 50 (a)] (Doc 10077) y Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 56] (Doc 10076) (Montreal, 2016):* El Protocolo de Enmienda al Artículo 50 (a) prevé un aumento en el tamaño del Consejo de treinta y seis miembros a cuarenta, mientras que el Protocolo de Enmienda al Artículo 56 prevé un aumento en el número de miembros de la ANC de diecinueve a veintiuno. En vista del aumento de miembros de la OACI y la expansión y creciente importancia del transporte aéreo internacional para las economías nacionales en muchos países, una mayor cantidad de miembros del Consejo brindará un mejor equilibrio en la representación de los Estados contratantes, mientras que una mayor cantidad de miembros del Consejo la ANC se asegurará de que la Comisión pueda aprovechar los conocimientos y la experiencia de más Comisionados que tengan diversas habilidades operativas y conocimientos técnicos. Al 1° de diciembre de 2022, 79 Estados han ratificado estos Protocolos, incluidos 7 Estados de la Región SAM. Cada uno de estos Protocolos requiere 128 ratificaciones para entrar en vigor.

2.3 *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Doc 9740) (Montreal, 1999):* Este tratado moderniza y consolida el régimen jurídico internacional establecido de conformidad con el Convenio de Varsovia de 1929 y sus instrumentos modificatorios (los denominados “Sistema de Varsovia”), y establece, dentro de un marco consolidado y uniforme, las normas relativas al transporte internacional de pasajeros, equipaje y carga realizado por aeronave a cambio de una recompensa. Estas normas rigen la responsabilidad de los transportistas aéreos en caso de muerte, lesión o retraso de los pasajeros y daños, y retraso o pérdida del equipaje y la carga. La adopción universal de este Convenio por parte de los Estados garantizará que la compensación conforme a las normas modernizadas se aplique de manera más eficiente y uniforme en cualquier lugar del mundo en el que surja una reclamación. Mediante las Resoluciones A39-9 y A41-4, Apéndice C, la Asamblea insta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que se hagan parte de este Convenio. Al 1° de diciembre de 2022, este Convenio cuenta con 139 Estados Parte, incluidos 11 Estados de la Región SAM.

2.4 ***Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Doc 9960) y Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc 9959) (Beijing, 2010)***: Estos tratados son el resultado de esfuerzos colectivos de la comunidad internacional para modernizar el marco legal para la seguridad de la aviación. Al penalizar una serie de actos que constituyen amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil, incluidos ciertos actos preparatorios de los delitos, fortalecen la capacidad de los Estados para prevenir la comisión de estos delitos y para enjuiciar y castigar a quienes los cometen. El Convenio y el Protocolo también contribuyen a la aplicación de la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006 al mejorar el régimen mundial de tratados sobre la lucha contra el terrorismo. Mediante las Resoluciones A39-10, A41-4, Apéndice C, A41-18, Apéndice B y A41-19, la Asamblea insta a todos los Estados a firmar y ratificar estos dos instrumentos. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CSNU) en la Resolución 2309 (2016) reafirma su llamado a los Estados a convertirse en parte de estos tratados. Al 1 de diciembre de 2022, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing tienen 45 Estados Partes, incluidos 4 Estados (el Convenio de Beijing) y 3 Estados (el Protocolo de Beijing) de la región SAM.

2.5 ***Protocolo para enmendar el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Doc 10034) (Montreal, 2014)***: Este Protocolo aborda el problema de los crecientes incidentes de comportamiento indisciplinado y disruptivo a bordo de las aeronaves al mejorar significativamente la capacidad de los Estados para ampliar la jurisdicción sobre delitos y actos relevantes al Estado de aterrizaje y al Estado del operador. El Protocolo también sirve para mejorar las disposiciones de seguridad de la aviación global al extender expresamente el reconocimiento legal y las protecciones a los oficiales de seguridad en vuelo. Para respaldar la aplicación de las disposiciones del tratado, la Resolución A41-4 de la Asamblea, Apéndice E y el *Manual sobre los aspectos legales de los pasajeros insubordinados y disruptivos de la OACI* (Doc 10117) contienen disposiciones y orientación sobre la legislación que cubre actos e infracciones, así como elementos de un régimen de sanciones administrativas, que asistirá a los Estados en la implementación de las medidas legales apropiadas para prevenir y tratar incidentes de pasajeros indisciplinados y perturbadores. Mediante las Resoluciones A41-4, Apéndice C y A41-18, Apéndice B, la Asamblea insta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen este Protocolo. Asimismo, mediante la Resolución 2309 (2016), el CSNU reafirma su llamado a los Estados a adherirse a este instrumento. Al 1 de diciembre de 2022, este Protocolo cuenta con 42 Estados Parte, incluidos 4 Estados de la región SAM.

2.6 Se puede encontrar más información sobre la lista anterior de tratados [aquí](#). Esta lista no pretende ser exhaustiva y los Estados tal vez deseen considerar la posibilidad de ratificar otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional de los que aún no son parte. Una lista completa de instrumentos de derecho aeronáutico internacional está disponible en el sitio web de la colección de tratados de la OACI en [www.icao.int/treaty](http://www.icao.int/treaty).

### 3. **Proceso de ratificación de tratados de derecho aéreo internacional**

3.1 El proceso de ratificación de un tratado normalmente consta de dos fases. En muchas jurisdicciones, la primera fase es el procedimiento interno, donde el Estado en cuestión tiene que atender sus disposiciones constitucionales enviando el texto del instrumento que ha firmado a través de su legislatura o parlamento nacional. Una vez que la legislatura o el parlamento adopta el texto como su ley interna, el Estado debe proceder con un procedimiento internacional que consiste en depositar un instrumento de ratificación/adhesión ante el depositario.

3.2 Para ratificar/adherirse a un tratado, un Estado debe depositar un instrumento original de ratificación/adhesión (es decir, con una firma original, no una firma digital/electrónica) de conformidad con las disposiciones pertinentes del tratado en cuestión. El Secretario General de la OACI sigue la práctica de

depositario de las Naciones Unidas. De conformidad con la práctica del Secretario General de las Naciones Unidas como depositario de los tratados multilaterales, el instrumento de ratificación/adhesión debe incluir lo siguiente:

- i. Título, fecha y lugar de celebración del tratado de que se trate;
- ii. Nombre completo y cargo de la persona que firma el instrumento, es decir, el Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores o cualquier otra persona que actúe en tal cargo en ese momento o con plenos poderes para tal fin emitidos por uno de las autoridades antes mencionadas;
- iii. Una expresión inequívoca de la intención del Gobierno, en nombre del Estado, de considerarse obligado por el tratado y de comprometerse fielmente a observar e implementar sus disposiciones;
- iv. Fecha y lugar en que se emitió el instrumento; y
- v. Firma original del Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores (solo el sello oficial y/o una firma digital/electrónica no son adecuados) o cualquier otra persona que actúe en tal cargo en ese momento o con plenos poderes al efecto expedidos por una de las autoridades antes mencionadas.

3.3 Los Estados pueden depositar un instrumento de ratificación o adhesión ante la OACI enviando el instrumento original por correo al Secretario General o programando una ceremonia de depósito en vivo, donde un Estado presentará el instrumento original en persona. En cualquiera de los dos casos, se entregará al Estado una comunicación formal reconociendo el depósito. La fecha de recepción por la OACI de un instrumento de ratificación/adhesión se considera como la fecha de depósito. Esa fecha se utilizará posteriormente para determinar la entrada en vigor del tratado para el Estado de que se trate. Por ejemplo, algunos tratados prevén que su entrada en vigor podría ser 30 o 60 días después de la fecha de depósito de un instrumento de ratificación/adhesión. Un instrumento de ratificación puede incluir declaraciones o pueden proporcionarse en un documento separado; en tal caso, también deben estar firmados por una de las tres autoridades mencionadas anteriormente.

#### 4. **Recursos a disposición de los Estados para ayudarlos en la ratificación de instrumentos de derecho aéreo internacional**

4.1 El sitio web de la colección de tratados de la OACI ([www.icao.int/treaty](http://www.icao.int/treaty)) proporciona recursos a los Estados para ayudarlos con la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional. La Colección de Tratados contiene paquetes administrativos que brindan pautas para la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional o para la adhesión a ellos con el fin de ayudar a los Estados en el proceso de ratificación. Estos paquetes administrativos contienen información sobre los antecedentes históricos del tratado, un resumen de las principales disposiciones del tratado y las principales razones y beneficios para la ratificación. Estos paquetes también contienen modelos de instrumentos de ratificación/adhesión.

4.2 El sitio web de la colección de tratados también contiene documentos tales como listas de Partes de todos los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, así como formularios que indican el estado actual de los Estados miembros individuales de la OACI con respecto a los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

4.3 Con miras a promover la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y ayudar a los Estados miembros en su implementación, la Organización facilita la realización de seminarios jurídicos, así como el Curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI. Además, al margen de los períodos de sesiones de la Asamblea, la Organización organiza un Evento de tratados que

brinda facilidades especiales para que los Estados miembros depositen instrumentos de ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional de los que la OACI actúa como depositario.

4.4 La Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Externas de la OACI también está disponible para prestar asistencia a los Estados que tengan dificultades en el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional. Puede ponerse en contacto con él por correo electrónico en la dirección [treaty@icao.int](mailto:treaty@icao.int) o [officeleb@icao.int](mailto:officeleb@icao.int).

## 5. **Conclusión**

5.1 Teniendo en cuenta lo anterior, se invita a los Estados de la región SAM a tomar nota de esta nota de estudio y se insta a aquellos que aún no lo hayan hecho a que se conviertan en partes de los tratados de derecho aeronáutico internacional destacados en esta nota de estudio y de cualquier otro derecho aeronáutico internacional. tratados que aún no han ratificado.

-----

## APÉNDICE

**SITUACIÓN DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM CON RESPECTO A  
TRATADOS DE DERECHO AÉREO INTERNACIONAL SELECCIONADOS**  
(al 1 de diciembre de 2022)

	<b>Artículo 50 (a) (2016) (79 Partes)</b>	<b>Artículo 56 (2016) (79 Partes)</b>	<b>Convenio de Montreal (1999) (139 Partes)</b>	<b>Convenio de Pekín (2010) (45 Partes)</b>	<b>Beijing Protocolo (2010) (45 Partes)</b>	<b>Protocolo de Montreal (2014) (42 Partes)</b>
<b>Argentina</b>	X	X	X			
<b>Bolivia (Estado Plurinacional)</b>	X	X	X			
<b>Brasil</b>			X			
<b>Chile</b>	X	X	X			
<b>Colombia</b>			X			
<b>Ecuador</b>			X			
<b>Guyana</b>			X	X	X	X
<b>Panamá</b>			X	X	X	
<b>Paraguay</b>	X	X	X	X	X	X
<b>Perú</b>	X	X	X			X
<b>Surinam</b>						
<b>Uruguay</b>	X	X	X	X		X
<b>Venezuela (República Bolivariana)</b>	X	X				