



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN JURÍDICA

#### Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

#### PROGRAMA DE TRABAJO DE LA ORGANIZACIÓN EN LA ESFERA JURÍDICA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

#### RESUMEN

En esta nota de estudio se informa sobre la labor permanente de la Secretaría en la esfera jurídica y las cuestiones jurídicas tratadas en el Consejo. También se presenta a la Asamblea una reseña de las novedades y las decisiones de relevancia adoptadas desde la última Asamblea respecto a asuntos comprendidos en el programa de trabajo del Comité Jurídico, incluida la priorización de los mismos.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea 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 3.5, incluida la priorización de los asuntos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Estrategias de implantación básicas – Apoyo al Programa – Servicios jurídicos y Relaciones exteriores.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los recursos previstos en el Presupuesto regular.
<i>Referencias:</i>	C-WP/13886 C-DEC 197/3 <i>Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Cir 295)</i> <i>Comité Jurídico (Constitución, procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio, reglamento interno) (Doc 7669)</i> Informe del 35º período de sesiones del Comité Jurídico (Doc 10014-LC/35)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cada uno de sus períodos de sesiones ordinarios se informa a la Asamblea sobre la labor permanente de la Secretaría en la esfera jurídica y las decisiones de relevancia adoptadas con posterioridad al período de sesiones anterior de la Asamblea respecto a los asuntos incluidos en el programa de trabajo del Comité Jurídico.

## **2. LABOR PERMANENTE DE LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS Y RELACIONES EXTERIORES (LEB) EN LA ESFERA JURÍDICA**

2.1 Las funciones permanentes de la Secretaría en la esfera jurídica comprenden la asistencia y asesoramiento jurídico al Secretario General, a otras Direcciones de la OACI, a las Oficinas regionales y a los Estados contratantes de la OACI; diversas actividades de investigación, asistencia y asesoramiento jurídico, incluida la preparación de documentos para el Consejo y sus órganos subordinados, la Asamblea, el Comité Jurídico, conferencias diplomáticas y otras reuniones; el examen de los aspectos jurídicos de las actividades de la OACI relacionadas con los sistemas CNS/ATM; funciones relacionadas con los acuerdos internacionales de los que la OACI es depositaria; el registro de acuerdos y arreglos aeronáuticos; la recopilación de leyes y reglamentos nacionales sobre aviación civil; la preparación de diversos informes como, por ejemplo, textos para el Anuario Jurídico de las Naciones Unidas; la representación del Secretario General en apelaciones ante la Junta Asesora Mixta de Apelación y el Tribunal de Apelaciones de las Naciones Unidas; la representación del Secretario General en otros litigios en que la OACI fuera parte; la cooperación con las Naciones Unidas y otras organizaciones respecto a cuestiones jurídicas; y otras funciones conexas de carácter jurídico.

2.2 LEB ha estado trabajando en estrecha colaboración con la Dirección de navegación aérea (ANB) para tratar numerosas cuestiones derivadas de la iniciativa de la OACI de elaborar normas y métodos recomendados (SARPS), procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), y textos de orientación relacionados con las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) y sistemas conexos.

2.3 El Grupo de trabajo sobre gobernanza y eficiencia (WGGE) se creó durante el 195º período de sesiones del Consejo, en marzo de 2012 a raíz de la fusión de dos grupos de trabajo anteriores sobre gobernanza y eficiencia (el WGOG y el WGOE). LEB apoya al WGGE brindándole servicios de secretaría. El WGGE trató asuntos tales como: el establecimiento de la Suboficina en la región Asia y Pacífico; diversos aspectos de los servicios de idiomas, incluidos aspectos relacionados con la demanda y la calidad de los servicios de traducción e interpretación; propuestas para enmendar el Convenio de Chicago en relación con un aumento en el número de miembros del Consejo y el examen del número y frecuencia de los períodos de sesiones de la Asamblea y del Consejo; así como una propuesta para el establecimiento de un mecanismo de consulta con los Estados anfitriones sobre privilegios, inmunidades y deferencias.

2.4 LEB ayudó en las negociaciones con el Canadá en relación con el texto para un nuevo Acuerdo suplementario que entrará en vigor el 1 de diciembre de 2016, con una duración de 20 años. Dicho acuerdo sustituirá el Acuerdo suplementario de 1999, el cual permanecerá vigente hasta el 30 de noviembre de 2016.

2.5 LEB proporcionó apoyo de secretaría y asesoramiento jurídico en el curso de las deliberaciones del Consejo sobre el establecimiento de la Suboficina regional (RSO) en la región Asia y Pacífico y la selección de un país anfitrión para dicha RSO. A raíz de la selección de Beijing como ciudad en la que se ubicaría la RSO, LEB dirigió las negociaciones del Acuerdo con el Estado anfitrión entre la OACI y China.

2.6 En representación de la OACI, LEB ha participado en un Grupo de expertos de la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) para compartir experiencias en relación con la elaboración de tratados que tienen en cuenta distintos regímenes, lo cual podría ayudar en la elaboración de un nuevo instrumento internacional sobre el cambio climático en el marco de la UNFCCC.

2.7 La OACI continuó su participación en el Grupo de trabajo de la Organización Mundial del Turismo (OMT) sobre la protección de los turistas/consumidores y los organizadores de viajes. El Grupo está en proceso de considerar una propuesta de proyecto de Convenio sobre la protección de los turistas y de los proveedores de servicios turísticos. La OACI proporcionó comentarios de carácter técnico y propuestas de redacción con respecto al proyecto de instrumento que se encuentra en proceso de elaboración, especialmente con miras a evitar toda posible superposición con instrumentos existentes de derecho aeronáutico adoptados bajo los auspicios de la OACI. LEB también proporcionó apoyo jurídico a la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6, Montreal, 18-22 de marzo de 2013), celebrada recientemente, en la que se examinó, entre otras cosas, la cuestión de la protección del consumidor.

2.8 Tras la primera Conferencia de Derecho Aeronáutico, patrocinada conjuntamente por la OACI y el Grupo de Rotación de Europa Central (CERG), que se llevó a cabo en Bucarest en 2010, Rumania acogió la segunda Conferencia de derecho aeronáutico OACI /CERG el 4 y 5 de abril de 2011. Polonia acogió la tercera Conferencia de derecho aeronáutico OACI/CERG que se llevó a cabo en Varsovia los días 5 y 6 de septiembre de 2012. Del 4 al 5 de abril de 2011, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) acogió un seminario jurídico de la OACI en Tegucigalpa, Honduras. Del 24 al 25 de abril de 2012, la República de Corea acogió en su territorio, por tercera vez, un Seminario jurídico de la OACI para la Región Asia y Pacífico.

### **3. PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO**

3.1 De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 8 de su reglamento interno, el Comité Jurídico establece y mantiene al día, con aprobación del Consejo, un programa general de trabajo que comprende los asuntos propuestos por el propio Comité; debiendo agregar también los asuntos propuestos por la Asamblea o el Consejo.

3.2 El 37º período de sesiones de la Asamblea se pronunció respecto del siguiente programa general de trabajo del Comité Jurídico, con los asuntos señalados a continuación en orden de prioridad:

- 1) Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales;
- 2) Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;
- 3) Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales;
- 4) Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico);
- 5) Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional;
- 6) Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional; y
- 7) Examen de la orientación sobre conflictos de intereses.

3.3 El Programa de trabajo, incluida la priorización de asuntos, fue examinado por el Consejo en la tercera sesión de su 197º período de sesiones, en noviembre de 2012. En esa oportunidad, el Consejo tomó la decisión de elevar de sexta a tercera prioridad el asunto de los “Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional”.

3.4 Posteriormente, durante el 35º período de sesiones del Comité Jurídico (6-15 de mayo de 2013), se asignó al asunto núm. 7 del Programa de trabajo la quinta prioridad y, por consiguiente, se otorgó menos prioridad a los asuntos núms. 5 y 6.

3.5 En consecuencia, el programa de trabajo es actualmente el siguiente:

- 1) Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales;
- 2) Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;
- 3) Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional;
- 4) Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales;
- 5) Examen de la orientación sobre conflictos de intereses;
- 6) Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico);
- 7) Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional;

En el **Apéndice** de la presente nota figura información relativa a la situación de los asuntos en el Programa de trabajo.

---

## APÉNDICE

### SITUACIÓN DE LOS ASUNTOS EN EL PROGRAMA DE TRABAJO

#### 1. **Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales**

1.1 La Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada con el auspicio de la OACI entre el 20 de abril y el 2 de mayo de 2009 adoptó el *Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves* (el Convenio sobre riesgos generales) y el *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* (Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita)

1.2 Trece Estados han firmado el Convenio por riesgos generales y uno se ha adherido al mismo, en tanto que el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita cuenta con la firma de 11 Estados y la adhesión de uno. Ambos instrumentos necesitan 35 ratificaciones para entrar en vigor, y en el caso del segundo rigen otras condiciones adicionales.

1.3 La Comisión preparatoria para constituir el Fondo internacional de la aviación civil para la indemnización por daños (PCIF), que está encargada de efectuar los arreglos para facilitar que el Fondo creado por el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita esté en funcionamiento cuando entre en vigor el Convenio, celebró su quinta reunión en Ottawa (27-30 de junio de 2011) y finalizó su labor sobre distintos asuntos tales como el proyecto de reglamento del Fondo, la definición del período y el monto de las contribuciones iniciales al Fondo, las directrices sobre el mecanismo de sustitución (“drop-down”), las directrices sobre inversión y los arreglos de gobernanza financiera, las directrices sobre indemnización y los arreglos con los aseguradores para la tramitación de las reclamaciones y el reglamento interno de la Conferencia de las Partes.

#### 2. **Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico**

2.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de que la información sustancial sobre este asunto del programa de trabajo se presentará a la Asamblea por separado en la nota de estudio A38-WP/49.

#### 3. **Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 bis relacionados con la seguridad operacional**

3.1 *Estado y registros* – 163 Estados son partes en el Protocolo de enmienda del Convenio de Chicago con respecto al Artículo 83 bis. En el sitio web de la OACI, en la sección “Treaty Collection” de la página LEB, se proporciona una lista de las partes con respecto al Artículo 83 bis, que se actualiza en forma permanente. En la base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (DAGMAR), que también está disponible en la página LEB del sitio web de la OACI, puede obtenerse información esencial sobre los acuerdos registrados.

3.2 *Asistencia a los Estados* – Para proporcionar asistencia a los Estados miembros, en 2003 la Secretaría publicó textos de orientación detallados en la Circular 295 de la OACI – *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre aviación civil internacional*. Conforme a dicha orientación, LEB presta apoyo y asesoría a la ANB, principalmente en el marco de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional con respecto a las cuestiones relacionadas con el protocolo de auditoría.

3.3 **Artículo 21 del Convenio de Chicago** – El sistema de matrículas de aeronaves (ARS) de la OACI se ofreció en línea en noviembre de 2011, con una recopilación de información sobre la situación de las matrículas, la propiedad y los explotadores de las aeronaves que habitualmente se emplean en la aviación civil internacional. Actualmente, 44 Estados proporcionan información a la OACI. El sistema de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) de la OACI, que recopila información sobre AOC y las especificaciones conexas sobre las operaciones, se implantó en enero de 2013 y se desplegó para ensayo en condiciones reales inicialmente en una muestra de 11 Estados. Para después de que se pongan en práctica las recomendaciones resultantes de estos ensayos, la OACI está planificando ofrecer el sistema a todos los Estados miembros de la Organización, a fines del tercer trimestre de 2013. Con el tiempo, el sistema ARS funcionará fluidamente con el sistema AOC, ofreciendo un solo punto de acceso a la información de seguridad operacional de las aeronaves mediante un sistema único ARS/AOC.

3.4 **Consideración de este asunto por parte del 35º período de sesiones del Comité Jurídico**

3.4.1 El Comité Jurídico adoptó las siguientes recomendaciones en relación con este asunto:

- a) que la Secretaría examine la Circular 295 de la OACI para determinar si se necesitan modificaciones para abordar algunas cuestiones clave, como el carácter voluntario de estos acuerdos; cuándo estos diversos acuerdos de arrendamiento y/o intercambio de aeronaves implican el Artículo 83 *bis*; cuándo los acuerdos de transferencia de aeronaves de un Estado a otro Estado a corto plazo suponen (o requieren) una transferencia de las responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Artículo 83 *bis*; las consecuencias jurídicas para cada Estado de sobre el Artículo 83 *bis*, etc.;
- b) que se establezca un Equipo de trabajo con personal apropiado de la Secretaría de la OACI y representantes del Comité Jurídico con experiencia en Acuerdos sobre el Artículo 83 *bis* para ayudar a revisar la Circular 295 de la OACI y también para instruir mejor a los Estados miembros con respecto a la aplicabilidad de los Acuerdos 83 *bis*;
- c) con respecto a la cuestión del registro:
  - i. que el registro de acuerdos que no suponen transferencia de las responsabilidades del Estado de matrícula pueda abordarse mediante la instrucción de los Estados miembros con respecto a la aplicación del Artículo 83 *bis* y el propósito y efecto de registrar estos acuerdos en la OACI; y
  - ii. con respecto a las demoras en el registro, que — sujeto a la disponibilidad de recursos — la OACI considere la opción de elaborar un registro basado en la web donde los Estados miembros puedan ingresar la información y telecargar acuerdos ellos mismos electrónicamente en lugar de enviarlos a la OACI para completar el proceso de registro;
- d) que cuando se celebren conferencias regionales, la OACI considere incluir el Artículo 83 *bis* como cuestión del orden del día y que promueva la pertinencia de estos acuerdos en los Estados miembros.

3.4.2 El Consejo, en la 11ª sesión de su 199º período de sesiones, respaldó las recomendaciones arriba mencionadas con respecto al Artículo 83 *bis*.

#### 4. **Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales**

4.1 No se ha realizado ninguna actividad específica en relación con este asunto que corresponde la labor permanente de LEB. Pese a que no se registró ninguna evolución pertinente, el 35º período de sesiones del Comité Jurídico decidió conservar esta cuestión en el Programa de trabajo.

#### 5. **Examen de la orientación sobre conflictos de intereses**

5.1 Este asunto se incorporó al programa de trabajo a partir de una propuesta formulada en una nota de estudio presentada a la Asamblea (A37-WP/80) en la que se invitaba a la Asamblea a agregar el “Examen de la orientación sobre conflictos de intereses” en el programa de trabajo del Comité Jurídico. En dicha nota se consideraba conveniente disponer de reglamentos razonablemente uniformes en todo el sector a fin de establecer y preservar una clara separación entre las autoridades de aviación civil y las actividades que las mismas supervisan. En ese contexto, se sugería considerar las situaciones de conflictos de intereses en tres áreas distintas: 1) intereses económicos en entidades sujetas a reglamentación; 2) traspaso de individuos de la función pública a la industria y viceversa; y 3) la práctica de designar o adscribir personal para desempeñar funciones de supervisión en representación de la Administración de Aviación Civil. Se consideraba necesario examinar estos elementos con miras a promover el ejercicio objetivo y desinteresado de las responsabilidades reglamentarias. Se invitaba al Comité Jurídico a preparar recomendaciones, de ser necesario y conveniente, para que la Organización adoptara textos de orientación.

5.2 LEB iniciará el estudio de esta cuestión en el último trimestre de 2013. Se pedirá a los Estados que completen un cuestionario sobre la forma en que se manejan los conflictos de intereses en sus respectivas jurisdicciones. A partir de los resultados de esa encuesta se definirán los pasos a seguir, que podrían incluir el establecimiento de un grupo de estudio especial.

#### 6. **Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)**

6.1 El Consejo, en su condición de autoridad supervisora del Registro Internacional, continúa supervisando el funcionamiento del Registro a fin de asegurar su correcto desenvolvimiento de conformidad con el Artículo 17 del *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*, firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (el Convenio de Ciudad del Cabo).

6.2 Habida cuenta de que el segundo mandato de la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR) finalizó durante el mes de julio de 2012, en cumplimiento del Artículo XVII (4) del *Protocolo al Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*, firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (el Convenio de Ciudad del Cabo), y teniendo en cuenta las propuestas de nombramiento/renovación de nombramiento recibidas de las Partes y de los Estados signatarios del Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo, el Consejo nombró/renovó el nombramiento de los miembros de la Comisión por un tercer mandato. CESAIR se compone actualmente de 15 expertos designados por Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Irlanda, Malta, Nigeria, Pakistán, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica y Suiza. CESAIR celebró sus reuniones quinta y sexta en Montreal en diciembre de 2012 y abril de 2013, respectivamente. Durante la quinta sesión, se informó a los miembros de la CESAIR y los mismos iniciaron las deliberaciones preliminares, sobre numerosas enmiendas significativas de las

*Normas y procedimientos para el Registro Internacional (Doc 9864)*, que luego fueron propuestas oficialmente a la CESAIR en su sexta sesión y como resultado se formularon recomendaciones que el Consejo consideró y aprobó durante su 199º período de sesiones en junio de 2013.

6.3 De conformidad con el inciso 2) b) del Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo y el inciso 5 del Artículo XVII del Protocolo de Ciudad del Cabo y la decisión adoptada por el Consejo el 30 de octubre de 2009 (C-DEC 188/6) de renovar el nombramiento del Registrador del Registro Internacional (Aviareto Ltd.) por un segundo mandato de cinco años, el Secretario General firmó un nuevo contrato con el Registrador con vigencia a partir del 27 de junio de 2011 y vencimiento el 29 de febrero de 2016. El contrato se redactó con la asistencia del grupo ad hoc que fue establecido por CESAIR en su cuarta reunión en diciembre de 2009 para asistir en la renovación del contrato.

6.4 Conforme se establece en el inciso 2) c) del Artículo 62 del Convenio de Ciudad del Cabo y el inciso 2) c) del Artículo XXXVII del Protocolo de Ciudad del Cabo, el Consejo, en su capacidad de Autoridad supervisora del Registro internacional, recibe periódicamente del Depositario información sobre las ratificaciones, declaraciones, denuncias y designaciones de puntos de acceso. Al 18 de julio de 2013, había 52 ratificaciones y adhesiones al Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo.

## **7. Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional**

7.1 En su 33º período de sesiones (Montreal, 21 de abril – 2 de mayo de 2008), el Comité Jurídico le asignó a este asunto el quinto orden de prioridad en su Programa general de trabajo. El 37º período de sesiones de la Asamblea (28 de septiembre – 8 de octubre de 2010) mantuvo este asunto con idéntico orden de prioridad en el programa de trabajo y el mismo figura actualmente en dicho programa como asunto núm. 7 por la decisión adoptada por el Consejo el 2 de noviembre de 2012 de dar más prioridad a otro asunto.

7.2 Desde la celebración del 37º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 9-17 de septiembre de 2009) se han producido importantes novedades en materia de tratados.

7.3 Una conferencia diplomática convocada en Beijing con el auspicio de la OACI, y que tuvo lugar del 30 de agosto al 10 de septiembre de 2010, adoptó el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) (el Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010) (el Protocolo de Beijing). La OACI actúa en calidad de depositario de ambos instrumentos. A la fecha de redacción de esta nota, el Convenio de Beijing había sido firmado por 27 Estados, con cinco ratificaciones y tres adhesiones; por su parte, el Protocolo de Beijing había sido firmado por 29 Estados, con cinco ratificaciones y dos adhesiones. A fin de ayudar a los Estados a hacerse parte en los tratados se han elaborado conjuntos de material administrativo que han sido transmitidos por comunicación a los Estados e incorporados en la Colección de Tratados en el sitio web de la OACI (<http://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>).

7.4 La Colección de Tratados en el sitio web público de la OACI se ha mantenido para brindar información actualizada, como los listados de los Estados partes de los tratados multilaterales de derecho aeronáutico, la situación de cada Estado respecto a dichos tratados, un cuadro que combina información sobre la situación de los tratados y de los Estados respecto a los tratados, conjuntos de material administrativo para ayudar a los Estados en el proceso de hacerse partes de los tratados,

resoluciones de la Asamblea sobre cuestiones de ratificación e información actual y recomendaciones al respecto. Todos los actos de la función de depositario quedan rápidamente reflejados en un registro cronológico en el sitio web. (<http://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>).

7.5 En las visitas a los Estados que realizan el Presidente del Consejo, el Secretario General y otros funcionarios de la OACI se hace hincapié constantemente en las cuestiones de ratificación. En este sentido, cabe señalar que en el Apéndice C de la Resolución A37-22 de la Asamblea, a los Estados miembros de la OACI que no lo hayan hecho aún se les insta en particular a ratificar a la brevedad posible el Convenio de Montreal de 1999, los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal de 2009, y el Convenio y Protocolo de Beijing de 2010. La Asamblea ha reconocido en forma expresa la importancia de ampliar y fortalecer el régimen de seguridad de la aviación mundial a través de la ratificación de los dos instrumentos de Beijing y la importancia de que se adopte universalmente el Convenio de Montreal, como ha quedado plasmado en sus Resoluciones A37-23 y A37-24, respectivamente. LEB proporciona información preparatoria para estas misiones, con indicación de los instrumentos pendientes de ratificación y mención de su prioridad. LEB promueve la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico durante los seminarios jurídicos, al hacerse presentes los funcionarios de un Estado para efectuar un depósito y en las reuniones de la OACI.

— FIN —