



A35-WP/322

P/60

5/10/04

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA PARA LA SECCIÓN GENERALIDADES DE SU INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 Y 38 DEL ORDEN DEL DÍA

(Presentado por el presidente de la Comisión Jurídica)

El texto adjunto para la sección Generalidades de su informe y sobre las cuestiones 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 y 38 del orden del día ha sido aprobado por la Comisión Jurídica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 36/1 y 37/1.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponda en la carpeta para el informe.

INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. Entre los días 30 de septiembre y 4 de octubre de 2004, la Comisión Jurídica celebró tres sesiones. La Plenaria eligió al Sr. H. Kjellin (Suecia) presidente de la Comisión.
2. En su primera sesión, la Comisión eligió a la Sra. S.H. Tan (Singapur) primera vicepresidenta y al Sr. J. Salazar (Colombia) segundo vicepresidente.
3. Las tres sesiones de la Comisión fueron públicas. Por recomendación del Comité Ejecutivo, la Asamblea había convenido en la suspensión de las actas para las sesiones de la Comisión Jurídica durante el 35º período de sesiones de la Asamblea.
4. Representantes de 78 Estados contratantes y 7 delegaciones de observadores asistieron a una o más sesiones de la Comisión.
5. Actuó como secretario de la Comisión el Sr. D. Wibaux, Director de asuntos jurídicos. El Sr. S.A. Espínola, Subdirector de asuntos jurídicos, actuó como secretario adjunto y el Sr. J.V. Augustin, abogado principal de la Organización, como asistente del secretario. Asistieron también al secretario los Sres. B. Verhaegen, J. Huang y A. Jakob, abogados.

Orden del día y organización del trabajo

6. Se examinaron las cuestiones 7, 8, 33, 34, 35, 36, 37 y 38, que la Plenaria había remitido a la Comisión:

- | | |
|--------------|---|
| Cuestión 7: | Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2001, 2002 y 2003 |
| Cuestión 8: | Presupuesto por programas para 2005, 2006 y 2007 |
| Cuestión 33: | Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico) |
| Cuestión 34: | Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952 |
| Cuestión 35: | Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra |
| Cuestión 36: | Informe sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el GNSS |
| Cuestión 37: | Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica |
| Cuestión 38: | Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes |

6.1 Los documentos y notas de estudio examinados por la Comisión se enumeran por cuestión del orden del día en el apéndice del presente informe.

6.2 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 ha dispuesto según el orden numérico de las cuestiones del orden del día examinadas por la Comisión.

Cuestión 7: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2001, 2002 y 2003

7:1 La Comisión Jurídica *tomó nota* del Capítulo VI (Asuntos constitucionales y jurídicos) de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a los años 2001 (Doc 9786), 2002 (Doc 9814) y 2003 (Doc 9826) así como también del Suplemento correspondiente al primer semestre del año 2004 (Doc 9826 — Suplemento), que le había remitido la Plenaria.

Cuestión 8: Presupuesto por programas para 2005, 2006 y 2007

8:1 La Comisión *tomó nota* del Presupuesto por programas expuesto en la Parte IV de la nota WP/20, AD/2, Corrigendos núms. 1 y 2, y Adendo núm. 1.

Cuestión 33: Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

33:1 La Comisión analizó esta cuestión basándose en la nota WP/16 que contenía un informe sobre la marcha de la labor relativa a las garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico), presentado por el Consejo y la nota WP/117, presentada por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

33:2 La Delegación de Irlanda expresó su satisfacción por el progreso logrado en las negociaciones contractuales entre Aviareto y la OACI y la implantación del Registro internacional, y que su gobierno apoyaba plenamente el establecimiento del Registro en su territorio. Irlanda está preparando la legislación necesaria con objeto de ratificar el Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo en un futuro próximo.

33:3 Una delegación recordó que su Estado ya se había constituido Parte en el Convenio y el Protocolo y alentaba a los demás Estados a hacerlo también. Otras cinco delegaciones también alentaron a los Estados a ratificar el Convenio y el Protocolo. Una organización observadora informó que había preparado una nota de estudio conjuntamente con otra organización observadora para presentar a la Comisión Jurídica sobre esta cuestión pero que la misma no había sido distribuida todavía. En dicha nota se alentaba a los Estados a ratificar el Convenio y el Protocolo.

33:4 Otra organización observadora consideró que el Convenio y el Protocolo podían plantear probablemente dificultades de carácter jurídico en las jurisdicciones latinoamericanas, aun cuando la consideración del carácter económico puede prevalecer al tomar decisiones referentes a la ratificación de los instrumentos de Ciudad del Cabo. Las disposiciones de autoinclusión/autoexclusión del Convenio y del Protocolo facilitarían a los Estados superar dichas dificultades jurídicas.

33:5 Una delegación recordó la participación activa de su Estado en la labor dirigida a la adopción de los instrumentos de Ciudad del Cabo y a la labor en curso de la Comisión preparatoria del Registro internacional. Su Estado había asistido en la organización de dos seminarios, el primero sobre lo que en ese momento era el proyecto de Convenio y Protocolo, en consulta con la OACI y UNIDROIT; y el segundo, sobre la ratificación del Convenio y del Protocolo (organizado por UNIDROIT en consulta con la OACI). Los textos de dichos seminarios pueden proporcionarse para asistencia de los demás Estados si lo desean. Dos delegaciones manifestaron su agradecimiento porque dichos textos se pusieran a disposición de los demás Estados.

33:6 Una delegación recordó que su Estado había lanzado en 1988 el concepto de garantías internacionales sobre equipo móvil y desde entonces había apoyado siempre la aplicación de dicho concepto por tratado, considerando las ventajas que podrían derivarse de esto tanto para los Estados en desarrollo como para los desarrollados. Su Estado había suscrito el Convenio y el Protocolo y está introduciendo legislación tendiente a implantar los instrumentos de Ciudad del Cabo. La delegación hizo notar el progreso logrado por la OACI y la Comisión preparatoria del Registro internacional en su labor relacionada con el establecimiento del mismo. La delegación observó además que quedaban dos asuntos que debían armonizarse con el Convenio y el Protocolo. El Consejo tendrá que adoptar su decisión oficial de convertirse en Autoridad de supervisión y, para garantizar la confianza en el Registro internacional, tendrá que comprobarse que esté de acuerdo con el Convenio y el Protocolo y con la Resolución núm. 2 de la Conferencia diplomática de Ciudad del Cabo, especialmente en relación con los seguros, la responsabilidad jurídica y la participación supervisora de los Estados. No debería haber ninguna dilución del papel institucional de la Autoridad de supervisión.

33:7 Una delegación elogió a la OACI y a UNIDROIT por su labor relativa a los instrumentos de Ciudad del Cabo e informó que su Estado ha estado dando los pasos necesarios para ratificarlos. Dichos instrumentos también fueron el resultado de la cooperación entre los Estados y las empresas del sector, y fomentarían la disponibilidad de crédito a menores costos, contribuyendo así igualmente a mejorar la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional. La delegación informó que su Estado está dispuesto a asistir a otros Estados respecto a la ratificación del Convenio y del Protocolo, si lo desean.

33:8 Resumiendo el debate, el presidente destacó las ventajas económicas de los instrumentos de Ciudad del Cabo, el firme apoyo a los instrumentos, el aliento dado a los Estados para que los ratificaran lo antes posible y la confianza de la Comisión en que el Registro internacional, que estará en funcionamiento en febrero de 2005, hará cumplir las normas y principios de los instrumentos. También señaló la voluntad de algunos Estados de suministrar información que asistirá a otros Estados en sus procesos de ratificación.

33:9 Como resultado del debate, la Comisión *tomó nota* de los documentos relacionados con el párrafo 33:1.

Cuestión 34: Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952

34:1 Esta cuestión se examinó tomando como base las notas WP/18, presentada por el Consejo; WP/135, presentada por Turquía; WP/266, presentada por Grecia, y WP/118, presentada por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

34:2 En la nota WP/18, se presentaba para información de la Asamblea un informe sobre la evolución de las actividades desde el 33º período de sesiones acerca de la modernización del Convenio de Roma de 1952. Allí se señalaba que, el 5 de junio de 2002, el Consejo había examinado un estudio de la Secretaría sobre ese asunto y había creado un grupo de estudio de la Secretaría para asistirle en la labor futura. La Secretaría, con asistencia del grupo de estudio, elaboró un proyecto de convenio sobre daños causados a terceros por aeronaves extranjeras. Ese proyecto de convenio fue examinado por el 32º período de sesiones del Comité Jurídico. Tras sus deliberaciones, el Comité llegó a la conclusión de que se necesitaba profundizar la tarea en algunos aspectos. El 31 de mayo de 2004, el Consejo decidió crear un grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma para que adelantara el trabajo.

34:3 En la nota WP/135, se señalaba que, durante el 32º período de sesiones del Comité Jurídico, no se había llegado a un consenso sobre algunos aspectos clave del proyecto de convenio, en particular, sobre el alcance de la responsabilidad de los transportistas aéreos y la asegurabilidad de los riesgos. En la nota WP/135, se resumía la posición de Turquía sobre varias cuestiones tratadas en el proyecto de convenio y se proponía que, debido a la falta de consenso sobre algunas cuestiones críticas, quizás la Secretaría estimara necesario elaborar un cuestionario constituido por diferentes opciones de convenio, en el que se invitara a los Estados a formular sus puntos de vista, en particular sobre la ratificabilidad de un nuevo convenio dentro de un determinado conjunto de parámetros. Las respuestas al cuestionario le ofrecerían a la Secretaría una mejor base de datos sobre la ratificabilidad de un nuevo convenio y, en caso necesario, para elaborar un nuevo proyecto de texto.

34:4 Grecia presentó la nota WP/266, en la que se manifestaba que en el Artículo 1 h) del proyecto de convenio también debía hacerse referencia al Artículo 101 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (1982).

34:5 En la nota WP/118, la ALADA presentó para información de la Asamblea su posición sobre la labor en curso relativa a la modernización del Convenio de Roma de 1952, manifestando su inquietud, en especial por lo que respecta al régimen de responsabilidad que se encuentra en el proyecto de convenio y a la cuestión de los seguros, que a su juicio es incompatible con los intereses de terceros.

34:6 Varias delegaciones manifestaron su apoyo al proceso en curso de modernización del Convenio de Roma de 1952 y su confianza en que el grupo especial creado por el Consejo podría resolver las cuestiones pendientes. Esas delegaciones insistieron también en la necesidad de completar con urgencia la tarea.

34:7 Una delegación sostuvo que era importante alentar a las compañías de seguros para que revieran su posición sobre la cobertura del riesgo de guerra, teniendo en cuenta la labor que desarrollaban la OACI y la comunidad aeronáutica sobre cuestiones de responsabilidad y seguridad; esa revisión de las compañías facilitaría la tarea de modernización del Convenio de Roma.

34:8 Otra delegación expresó la necesidad de que el texto del nuevo convenio resolviera el problema de la responsabilidad jurídica por los riesgos vinculados con actos de guerra, además de los relativos a actos de interferencia ilícita.

34:9 Otra delegación expresó el deseo de que se ampliara la labor para tomar en cuenta otras partes, además de las líneas aéreas, que padecían esta difícil situación con respecto a los seguros.

34:10 Una delegación insistió en que era indispensable contar con un instrumento mundial que cubriera la responsabilidad tanto por los riesgos relativos a la seguridad operacional como la dimanante de actos de interferencia ilícita, aún cuando éstos planteasen problemas diferentes y quizás requiriesen soluciones diferentes; era indispensable contar con un régimen amplio al tratar la indemnización a terceros por daños provocados por aeronaves en vuelo. Esa delegación afirmó que el resultado de la labor que se estaba realizando debía ser justo, eficiente y realista: debía haber suficiente indemnización para las víctimas, pero también debían tenerse en cuenta las necesidades de las líneas aéreas para no obstruir las operaciones internacionales, y el sistema de responsabilidad no debía estar divorciado de las realidades del mercado de seguros internacionales.

34:11 Una delegación se opuso a la propuesta que figuraba en la nota WP/266; creía que no era necesaria la referencia al Artículo 101 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (1982) y que esa referencia podía disuadir a los Estados que no eran partes en ese convenio de ratificar el futuro instrumento de la OACI.

34:12 Otra delegación manifestó que el nuevo convenio debía establecer un equilibrio entre los intereses de las líneas aéreas y los de terceros y que debían tomarse en consideración los vuelos nacionales.

34:13 Un observador expuso el punto de vista de que, si bien la revisión del Convenio de Roma había cobrado impulso debido a las dificultades que afrontaban las líneas aéreas, otras partes relacionadas con la aviación también tenían problemas para obtener cobertura de seguros por la responsabilidad respecto de terceros. La revisión del Convenio de Roma formaba parte de una solución a largo plazo para esos problemas. Instó a la OACI a que adelantara la labor con celeridad.

34:14 Resumiendo el debate sobre esta cuestión del orden del día, el presidente manifestó que se habían hecho comentarios sobre varios puntos concretos. Había firme apoyo al proceso de modernizar el Convenio de Roma y varias delegaciones habían destacado la necesidad de actuar con urgencia al respecto. También varias delegaciones habían manifestado su confianza en que el grupo especial creado por el Consejo llegaría a una pronta y satisfactoria solución de las cuestiones pendientes.

Cuestión 35: Asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra

35:1 Esta cuestión del orden del día fue examinada tomando como base las notas WP/17, presentada por el Consejo; WP/126, presentada por la Unión Internacional de Aseguradores Aeronáuticos (UIAA); WP/87, presentada por la Comunidad Europea (CE); WP/97, presentada por la Asociación del transporte aéreo internacional (IATA), y WP/280, presentada por el Reino Unido.

35:2 En la nota WP/17, se presentaba un informe de situación acerca de las medidas adoptadas en cumplimiento de la Resolución A33-20 de la Asamblea, en particular el establecimiento de un mecanismo internacional de contingencia para proporcionar cobertura no cancelable de seguro aeronáutico por riesgo de guerra respecto a terceros por intermedio de una entidad aseguradora sin fines de lucro y para objetivos especiales, que contaría con el respaldo multilateral de los gobiernos durante los primeros años (“Globaltime”). Una condición para crear y explotar el Globaltime es que los Estados contratantes cuyas cuotas representen el 51% de la escala de cuotas de la OACI declaren su intención de participar, y se tomó nota de que ese umbral no se había alcanzado hasta la fecha. Otra condición es que, a criterio del Consejo de la OACI, se haya producido un nuevo hundimiento del mercado comercial de seguros. Hasta que se cumplan ambas condiciones, el Globaltime se mantiene como plan de contingencia. Varias delegaciones manifestaron su reconocimiento por la labor realizada con respecto al Globaltime y una delegación puso de relieve su efecto moderador sobre los mercados. Sin embargo, se admitió que el Globaltime sólo ofrecía una solución a corto y mediano plazo, que no había suscitado suficiente participación. A este respecto, una delegación manifestó su inquietud por el hecho de que el Globaltime podía alentar a los participantes en el mercado comercial a retirar esa cobertura, que quizás no fuese lo bastante interesante desde el punto de vista comercial.

35:3 En la nota WP/126, se describían las coberturas de seguro aeronáutico y los cambios en el mercado después del 11 de septiembre de 2001 y se explicaban los conceptos de asegurabilidad y acumulación, concentrándose en las exclusiones de póliza existentes, así como en las nuevas exclusiones totales propuestas por algunos aseguradores aeronáuticos. En la nota WP/87, se resumían las novedades europeas relativas a las nuevas normas que se aplicarán a partir del 30 de abril de 2005 con respecto a los requisitos mínimos de seguros a que estarán sujetos todos los explotadores que vuelen hacia, dentro, desde o por sobre el territorio de un Estado de la Unión Europea. En la nota WP/97 se señalaban nuevas exclusiones que se pretende aplicar para todas las reclamaciones de responsabilidad provocadas por el uso hostil de una bomba radiactiva, un dispositivo por impulsos electromagnéticos o materiales bioquímicos, y se instaba a los Estados a conceder garantías gubernamentales en esos casos, así como a poner en marcha la redacción de un régimen de limitación de la responsabilidad jurídica por las pérdidas causadas por casos de guerra y terrorismo.

35:4 En la nota WP/280, se presentaban recomendaciones a la Asamblea para abordar el problema de la inestabilidad en el mercado de seguros comerciales por riesgo de guerra, que amenaza la continuidad de las operaciones de las líneas aéreas y de otros proveedores de servicios conexos. En particular, se recomendaba que la labor del Comité Jurídico relativa a la modernización del Convenio de Roma continúe con la mayor prontitud y procurando, en caso necesario, adelantar la labor en esta materia por medio de dos instrumentos, uno que abarque los nuevos riesgos que plantean la guerra y el terrorismo y otro para los riesgos “clásicos” respecto a terceros. Esa propuesta contó con el apoyo de varias delegaciones. Algunas delegaciones mencionaron que también era necesario reconocer la situación preocupante de todos los demás participantes del sector aeronáutico, no sólo la de las líneas aéreas. Una delegación sugirió además que las opciones no debían limitarse a uno o dos instrumentos. Otra delegación tomó nota de que, aunque el alcance de una reforma de la responsabilidad jurídica podía tratar tanto los

riesgos “normales” como los vinculados con el terrorismo, estos últimos debían tratarse con urgencia, y quizá incluso con prioridad.

35:5 Continuando con este asunto, una delegación manifestó que, aun cuando apoyaba en principio el objetivo mencionado en la nota WP/280, tenía dudas en cuanto a los métodos propuestos, principalmente con respecto al enfoque de dos instrumentos. A su juicio, esta cuestión debía ser examinada más bien por el grupo especial sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952, teniendo en cuenta que debía ponerse rápidamente en práctica un sistema general que abarcara no sólo los riesgos tradicionales, sino también los del terrorismo. Esta idea fue apoyada por otra delegación, que dudaba de que una fragmentación de ese asunto pudiese acelerar la solución de las cuestiones pendientes y manifestó preocupación por el tratamiento de los “nuevos” riesgos para los cuales los suscriptores estaban anunciando exclusiones totales. Además, esta delegación sostuvo que la responsabilidad ante los pasajeros ya estaba cubierta en el Convenio de Montreal de 1999. Varias delegaciones intervinieron entonces para llamar la atención sobre la necesidad de encontrar una solución general para esta cuestión, que ayudara tanto a los Estados en desarrollo como a los menos desarrollados a hacer frente a las dificultades conexas de sus gobiernos y su industria aeronáutica.

35:6 Resumiendo esta cuestión, el presidente señaló que las recomendaciones que figuraban en la nota WP/280 habían recibido el apoyo de varias delegaciones, pero que algunas delegaciones insistían en que todas las opciones debían quedar abiertas para que las examinara el grupo especial. A partir del debate, llegó a la conclusión de que la Comisión Jurídica deseaba reiterar que la OACI debía continuar rápidamente con la labor de modernización del Convenio de Roma para abordar este asunto, dejando que el grupo especial encargado de este asunto analizara los detalles relativos al mejor enfoque.

Cuestión 36: Informe sobre el establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el GNSS

36:1 El examen de esta cuestión se basa en las notas WP/75, presentada por la Secretaría; WP/125, presentada por los 41 miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil; WP/179, presentada por los 21 miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil; WP/215, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, y WP/216, presentada por los Estados Unidos.

36:2 La Comisión tomó nota de los puntos de vista divergentes expresados en las notas mencionadas, que abarcan desde la propuesta de considerar un convenio internacional y de adoptar un marco contractual como medida para alcanzar a largo plazo el objetivo de crear un instrumento mundial de derecho internacional, hasta la propuesta de suspender la labor tendiente a crear un nuevo “marco jurídico a largo plazo” hasta el siguiente período de sesiones ordinario de la Asamblea. Teniendo en cuenta la importancia de la cuestión 1 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico y con miras a lograr un consenso, el presidente, después de realizar amplias consultas, propuso a la Comisión el siguiente proyecto de resolución:

“PROYECTO DE RESOLUCIÓN A35-XXX

UN 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 implantación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) que, entre otras cosas, tiene como objetivo proporcionar servicios críticos para la seguridad, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y se respaldó 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 implantación 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 implantación 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 conformado 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; y

Considerando que deben considerarse las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en la región, asegurándose que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago;

La Asamblea:

1. *Reafirma* el consenso con respecto a que los sistemas CNS/ATM están plenamente acordes con el Convenio de Chicago, y no es necesario enmendar el Convenio de Chicago por esa razón;

2. *Invita* a los Estados contratantes a considerar 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 implantación de los sistemas CNS/ATM en la región, asegurándose que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago;

3. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implantación de los sistemas CNS/ATM mediante la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;

4. *Invita* a los Estados contratantes a que consideren la creación de fuentes de financiamiento adicionales, tanto multilaterales como de terceros, para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implantación de los sistemas CNS/ATM;

5. *Encarga* al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales de carácter voluntario, entre otras cosas, basándose en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil;

6. *Invita* a los Estados miembros a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y

7. *Encarga* al Consejo que examine 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).”

36:3 La mayoría de las delegaciones acogieron con satisfacción la iniciativa del presidente y apoyaron la esencia del proyecto de resolución que propuso.

36:4 Tras debates adicionales, el presidente propuso que se agregara lo siguiente como primera cláusula dispositiva del proyecto de resolución: “*Reconoce* la importancia de la cuestión 1 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico ‘Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM incluyendo el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)’, y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto”. Se señaló que ninguna de las iniciativas regionales debería sustituir la labor de la OACI en el marco de la cuestión 1 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico. Esta propuesta fue aceptada por la Comisión.

36:5 La Comisión debatió si el término “apropiadas” debería añadirse después del término “organizaciones regionales” en el párrafo 2. Pero, como no hubo acuerdo, el término no se agregó. Además se decidió agregar “y con el derecho público internacional” al final del párrafo 2 para indicar la posible aplicación de instrumentos de derecho espacial u otros instrumentos jurídicos internacionales.

36:6 Una delegación preguntó si el párrafo 4 del proyecto de resolución podría dar lugar a una interpretación no deliberada en el sentido de que podría imponerse ciertos derechos a los transportistas

aéreos, quienes a su vez recibirían apoyo financiero de los Estados contratantes. Esta delegación sugirió que se incluyera una cláusula en la que señalara que todo derecho debía recaudarse de conformidad con las reglas de la OACI. El Presidente explicó que en el párrafo 2 del proyecto ya se había hecho referencia a la aplicabilidad a las reglas de la OACI. A raíz de más deliberaciones, se decidió enmendar el párrafo 4 para que dijera lo siguiente: “*Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y financieros del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiamiento adicionales para prestar asistencia a los Estados y los grupos regionales para la implantación de los sistemas CNS/ATM”.

36:7 Con respecto al párrafo 5, la Comisión decidió suprimir el término “de carácter voluntario” y agregar después de “marcos contractuales” la expresión “ a los que las partes puedan acceder”. A solicitud de algunas organizaciones regionales, la expresión “y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como el derecho internacional”, se añadió al final de la cláusula.

36:8 Un gran número de delegaciones expresó su apoyo a la propuesta comprendida en la nota WP/179. Si bien aceptaban el proyecto de resolución propuesto por el Presidente, estas delegaciones continuaron recalcando la necesidad de elaborar un instrumento internacional de carácter obligatorio bajo los auspicios de la OACI como un enfoque a largo plazo.

36:9 La Comisión decidió recomendar la resolución que figura a continuación para que la Asamblea la adoptara.

RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN JURÍDICA Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA

Resolución 36/1

Un 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 implantación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) que, entre otras cosas, tiene como objetivo proporcionar servicios críticos para la seguridad, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y se respaldó 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 implantación 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, han permitido la implantación 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 conformado 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; y

Considerando que deben considerarse también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en la región, asegurándose que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago;

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de la Cuestión 1 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico “Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo el GNSS” y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;

2. *Reafirma* el consenso con respecto a que los sistemas CNS/ATM están plenamente acordes con el Convenio de Chicago, y no es necesario enmendar el Convenio de Chicago por esa razón;

3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar 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 implantación de los sistemas CNS/ATM en la región, asegurándose 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 implantación de los sistemas CNS/ATM mediante la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;

5. *Invita* a los Estados contratantes y a otros organismos multilaterales y financieros del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiamiento adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implantación 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, entre otras cosas, basándose en la estructura y modelo propuesto por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como el derecho internacional;

7. *Invita* a los Estados miembros a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y

8. *Encarga* al Consejo que examine 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).

Cuestión 37: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

37:1 La Comisión examinó esta cuestión basándose en las notas WP/84, presentada por el Consejo; WP/173, presentada por la República de Corea; WP/238, presentada por Colombia; WP/71, presentada por la IATA; WP/62, presentada por el Consejo, y WP/279, presentada por Canadá y el Reino Unido.

37:2 En la nota WP/84, se resumían el programa de trabajo de la Dirección de asuntos jurídicos, las cuestiones jurídicas tratadas en el Consejo, el programa de trabajo del Comité Jurídico y un plan de reuniones jurídicas para el período 2005-2007. En la nota de estudio se enumeraban los asuntos del programa de trabajo del Comité Jurídico en orden de prioridad y se suministraba información sobre el estado de la labor en cada cuestión del programa de trabajo.

37:3 La nota WP/173, presentada por la República de Corea, contenía una propuesta de Corea de ser país anfitrión de un seminario jurídico regional en 2006, copatrocinado por la Dirección de asuntos jurídicos de la OACI. El seminario regional propuesto estaría destinado a los Estados ante los cuales está acreditada la Oficina Asia/Pacífico de la OACI. La Comisión tomó nota de esta propuesta.

37:4 Colombia presentó la nota WP/238, en la cual sometía a un análisis ulterior la conveniencia de seguir estudiando el asunto del “embargo”, “arresto” y otras “medidas cautelares” en el contexto del cumplimiento de las sentencias judiciales dimanantes de la responsabilidad por la actividad aeronáutica. Esa delegación era consciente de las limitaciones presupuestarias que afrontaba la Organización y mencionó que, aparte de un estudio por separado, esta cuestión podía incorporarse a la labor sobre la modernización del Convenio de Roma. La Comisión tomó nota de esa propuesta.

37:5 La nota WP/71 fue presentada por la IATA. En ella se tomaba nota de los importantes adelantos que ya había logrado la OACI mediante la preparación de legislación modelo y textos de orientación sobre el asunto de los pasajeros insubordinados. No obstante, dado el continuo aumento de la cantidad de incidentes, se expresaba la opinión de que era necesario aumentar la labor coordinada a nivel mundial por intermedio de la OACI, lo cual incluiría asimismo un examen de las posibles enmiendas necesarias en los convenios y protocolos existentes, que llevaría a cabo el Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre los pasajeros insubordinados. La Comisión tomó nota de esta propuesta.

37:6 Dos delegaciones manifestaron el deseo de vincular la cuestión del seguro por riesgo de guerra con la cuestión relativa a la modernización del Convenio de Roma. Con referencia al tema de los pasajeros insubordinados, una de esas delegaciones manifestó que la labor futura sobre este asunto también debía tener en cuenta las brechas que se han identificado en la nota WP/88 (Plan de acción de la OACI sobre seguridad de la aviación — Proyecto 12: Asuntos jurídicos). Una delegación sugirió que se elevara la prioridad de la modernización del Convenio de Roma al punto 1 en el programa de trabajo.

37:7 Resumiendo el debate sobre esta cuestión del orden del día, el presidente declaró que la Comisión había tomado nota de las diversas propuestas que figuraban en las notas de estudio. Teniendo en cuenta las deliberaciones anteriores sobre la cuestión 36 del orden del día y el proyecto de resolución adoptado al respecto, recomendó mantener el tema relativo a la consideración de la creación de un marco jurídico para el GNSS como la máxima prioridad en el programa de trabajo, pero elevar la prioridad de la modernización del Convenio de Roma del punto 3 al punto 2. Como las deliberaciones anteriores sobre la modernización del Convenio de Roma contenían amplias referencias a la cuestión del seguro por riesgo de guerra, no se consideró necesario enmendar formalmente la redacción de esta cuestión en el programa de trabajo. Quedó entendido que la planificación de las reuniones jurídicas para el período 2005-2007

sería debidamente examinada en la medida de lo necesario durante ese período para hacerla compatible con los adelantos de la labor sobre las diversas cuestiones del programa de trabajo y sus respectivas prioridades.

37:8 En consecuencia, el programa de trabajo del Comité Jurídico quedó establecido del modo siguiente:

- 1) Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluyendo los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS);
- 2) Consideración de la modernización del *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952;
- 3) Actos e infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;
- 4) Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico);
- 5) Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y
- 6) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* — Posibles repercusiones en la aplicación del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

37:9 La Comisión examinó a continuación las notas WP/62 y WP/279.

37:10 En la WP/62, se recordaban las deliberaciones en diferentes foros de la OACI relativas a la aplicabilidad del Artículo IV del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* en caso de una enmienda de su Anexo Técnico. La cuestión principal era si los explosivos existentes que ya no se ajusten a los requisitos de la enmienda deberían destruirse o eliminarse de algún otro modo de conformidad con el Artículo IV, cuando esa enmienda entre en vigor. En la nota WP/62 se proponía un proyecto de resolución de la Asamblea que instaría a los Estados contratantes a aplicar el Artículo IV de manera tal que todos esos explosivos queden sujetos al Artículo IV, párrafos 2) y 3), del Convenio.

37:11 En la nota WP/279 se proponían enmiendas al proyecto de resolución que figuraba como Apéndice de la nota WP/62. La principal propuesta en la nota de estudio consistía en limitar la aplicación de la resolución a sólo una enmienda en particular relativa al aumento del nivel de concentración del agente de detección DMNB.

37:12 Dadas las limitaciones de tiempo, el presidente propuso y la Comisión acordó establecer un grupo de trabajo oficioso e invitar a todas las delegaciones interesadas a sumarse a ese grupo, que estaría presidido por la Delegación del Reino Unido.

37:13 La Delegación del Reino Unido informó a la Comisión que habían participado en las deliberaciones del grupo de trabajo oficioso las Delegaciones del Canadá, los Estados Unidos, Francia, Japón y el Reino Unido. Como solución de transacción, el grupo sugería que el proyecto de resolución sería aplicable principalmente a la propuesta de enmienda relativa al DMNB, pero también sería aplicable

a toda enmienda futura del Anexo técnico, salvo que cualquier Estado contratante notifique a todos los demás Estados contratantes y al Consejo que no está de acuerdo con esa aplicación.

37:14 La Comisión *hizo suya* la sugerencia del grupo de trabajo oficioso y *convino en recomendar* la siguiente resolución para que la adopte la Asamblea:

RESOLUCIÓN FORMULADA POR LA COMISIÓN JURÍDICA Y CUYA ADOPCIÓN SE RECOMIENDA A LA ASAMBLEA

Resolución 37/1

Aplicación del Artículo IV del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*

Reconociendo la importancia del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección* en la prevención de actos ilícitos contra la aviación civil;

Consciente de la propuesta formulada actualmente por la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos de enmendar el Anexo técnico al Convenio con el fin de aumentar la concentración mínima requerida del agente de detección 2,3-Dimetil-2,3-dinitrobutano (DMNB) del 0,1 al 1,0% en masa;

Teniendo en cuenta la conveniencia de contar con un régimen uniforme para el sistema de detección de explosivos, especialmente luego de enmendar el Anexo técnico; y

Tomando nota de la recomendación del Comité Jurídico, aprobada por el Consejo, de que el Artículo IV del Convenio debería aplicarse *mutatis mutandis* con respecto a los explosivos no marcados de conformidad con el Anexo técnico enmendado;

La Asamblea:

Insta a los Estados contratantes de la OACI que son Partes en el Convenio a aplicar el Artículo IV del Convenio en sus relaciones mutuas de la manera siguiente:

1. Los explosivos que, en el momento de la fabricación, se ajustaban a los requisitos de la Parte 2 del Anexo técnico pero ya no satisfacen los requisitos de la Parte 2 debido a la citada enmienda del Anexo técnico, o sea aumentar la concentración mínima requerida del agente de detección DMNB del 0,1 al 1,0% en masa, deberán ajustarse a las disposiciones del Artículo IV, párrafos 2) y 3), a partir de la entrada en vigor de la enmienda.

2. Por consiguiente, cuando entre en vigor esa enmienda de la Parte 2 del Anexo técnico, cada Estado Parte que no haya manifestado expresamente su objeción a la enmienda adoptará las medidas necesarias para que:

- a) todas las existencias de los explosivos mencionados en el párrafo precedente que haya en su territorio se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de

un plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de la enmienda, si tales explosivos no están en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales; y

- b) todas las existencias de los explosivos mencionados en el apartado a) que no estén en poder de las autoridades de dicho Estado que desempeñen funciones militares o policiales y que no estén incorporados como parte integrante de los artefactos militares debidamente autorizados se destruyan o consuman con fines que no sean incompatibles con los objetivos de este Convenio, se marquen o se transformen permanentemente en sustancias inertes, dentro de un plazo de 15 años a partir de la entrada en vigor de la enmienda.

3. El párrafo precedente se aplicará a todo Estado Parte que retire su objeción a la enmienda a partir de la fecha en que exprese su consentimiento a quedar vinculado.

4. Los párrafos anteriores se aplicarán, *mutatis mutandis*, a toda enmienda futura del Anexo técnico, salvo que cualquier Estado contratante notifique a todos los demás Estados contratantes y al Consejo que no está de acuerdo con esa aplicación. Esa notificación tendrá lugar dentro del período de 90 días mencionado en el párrafo 3 del Artículo VII del Convenio.

Cuestión 38: Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes

38:1 La Comisión examinó esta cuestión basándose en la nota WP/33, Apéndice D, que recomendaba que ninguna de las resoluciones de la Parte V (Asuntos jurídicos) fuese declarada no vigente.

38:2 El secretario explicó que esta cuestión del orden del día era de fórmula. Aparte de la nota WP/33, no había ninguna otra nota de estudio sobre esta cuestión porque, después de un atento examen, se comprobó que no había ninguna resolución en la esfera jurídica que debiese ser refundida o declarada no vigente.

38:3 La Comisión *tomó nota* de esta información.

— FIN —