



A38-WP/391
LE/12
27/9/13

ASAMBLEA — 38° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 47 Y 48

El texto adjunto sobre las cuestiones 47 y 48 se presenta a la Comisión Jurídica para que lo examine.

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

47.1 La Comisión examinó esta cuestión con base en las notas A38-WP/62, presentada por el Consejo; A38-WP/114, presentada por el Canadá, los Estados Unidos, Singapur y Sudáfrica; A38-WP/170, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, el Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación (ACVFG) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA); A38-WP/262 Revisión núm. 3 y A38-WP/340, presentadas por la República de Corea; y A38-WP/358 y Corrigendo núm. 1, presentados por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

47.2 En la nota A38-WP/62 se proporcionaba a la Asamblea información sobre el trabajo en curso de la Organización en la esfera jurídica y un resumen de los acontecimientos y decisiones pertinentes tomadas por el Consejo y el Comité Jurídico después de la celebración del período de sesiones previo de la Asamblea en lo que respecta a las cuestiones del Programa de trabajo del Comité Jurídico y, también, al establecimiento de las prioridades de las cuestiones.

47.3 El delegado de la República de Corea presentó la nota A38-WP/262, en la que proponía que la OACI organice un grupo de estudio similar al Grupo de estudio sobre sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UASSG) para examinar cuestiones sobre responsabilidad civil y hacer investigación jurídica sobre dichas cuestiones en lo que respecta a las aeronaves pilotadas a distancia (RPA). Se pidió a la OACI, además, que estableciera un sistema de recopilación e intercambio de datos para los accidentes e incidentes de RPA y la responsabilidad civil conexa.

47.4 Varias delegaciones apoyaron la nota A38-WP/262, indicando que compartían la preocupación de la República de Corea respecto a la necesidad de investigar las cuestiones sobre responsabilidad civil relacionadas con las RPA.

47.5 Sin embargo, una delegación no estuvo de acuerdo, al hacer notar que, con respecto a la cuestión de la responsabilidad civil en particular, en la A38-WP/262 no se establecía adecuadamente la necesidad de una ley nueva relativa a las RPA, en especial a la luz del hecho de que las convenciones ya adoptadas pero que aún no están en vigor –a saber, las dos Convenciones adoptadas por la OACI en 2009 para reemplazar al Convenio de Roma de 1952 sobre los daños causados por aeronaves (el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita y el Convenio sobre riesgos generales)– ya atienden las preocupaciones relativas a la responsabilidad civil que se mencionan en la nota.

47.6 Muchas otras delegaciones compartieron las preocupaciones manifestadas por esta delegación, al cuestionar la creación de un grupo de estudio como innecesaria o prematura. Una de estas delegaciones sugirió que podría realizarse una investigación adicional y que los Estados miembros indagaran, para determinar de manera concluyente, si en realidad existía ya una ley apropiada. Otra delegación secundó este enfoque, haciendo notar que, si bien en la A38-WP/262 se demostraba que podrían existir cuestiones pendientes sobre la matriculación y el seguro de las RPA, era necesario llevar a cabo una futura investigación preliminar para establecer la necesidad de un posible grupo de estudio y su posible programa.

47.7 El resto de las delegaciones estuvo de acuerdo, en general, con la propuesta de llevar a cabo una investigación adicional antes de establecer un grupo de estudio. Asimismo, quedó entendido que

los aspectos técnicos de los accidentes e incidentes de RPA y la recopilación e intercambio de datos resultantes se manejarían por medio de los sistemas existentes en el marco de la gestión de la Dirección de navegación aérea de la OACI.

47.8 Partiendo de esto, el acuerdo de la Comisión giró en torno a la propuesta de la presidenta de remitir el asunto de las cuestiones legales relacionadas con las RPA al Comité Jurídico para que lo estudie más detenidamente, teniendo debidamente en cuenta los limitados recursos de la Organización, en particular dado que los regímenes de responsabilidad civil de terceros ya existen. La Comisión acordó, además, que este tema debería agregarse como una cuestión nueva al Programa de trabajo del Comité Jurídico.

47.9 El presidente del Comité Jurídico dijo a la Comisión Jurídica que, a fin de facilitar el trabajo de la Comisión, el presidente y vicepresidentes de dicho Comité habían celebrado una reunión para deliberar en torno al trabajo futuro del Comité. Reconociendo las limitaciones presupuestarias y de otros recursos de la Organización, se propuso explorar la posibilidad de contar con otros recursos y de movilizarlos para promover el programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica. Subrayó la importancia de armonizar el trabajo jurídico con el resto del trabajo de la Organización, por medio de una estrecha coordinación del Comité Jurídico con otros órganos de la Organización. Hizo notar que existen muchas cuestiones que son de importancia vital en el seno de la comunidad de la aviación civil, como las relativas a la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, el medio ambiente y los aspectos económicos del transporte aéreo. El Comité Jurídico no se limitaba a la redacción de convenciones, sino que, también, servía como recurso intelectual para transformar en realidad la voluntad política colectiva de los Estados miembros.

47.10 Varias delegaciones apoyaron lo expresado por el presidente del Comité Jurídico y pusieron énfasis en la necesidad de asistir a la Secretaría. Por ejemplo, los Estados miembros pueden considerar iniciar el estudio o investigación de ciertas cuestiones jurídicas de interés común, organizar seminarios, talleres o conferencias jurídicos regionales y/o proporcionar personal adscrito.

47.11 Poco después, el presidente del Comité Jurídico propuso eliminar del programa de trabajo las cuestiones respecto de las cuales el Comité ya había, en realidad, concluido su labor, es decir, las cuestiones 1) “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales” y 6) “Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)”. Teniendo en cuenta una propuesta formulada por otra delegación, el presidente del Comité Jurídico sugirió, además, modificar la cuestión 7) para que se lea como sigue: “Promoción de la ratificación de instrumentos internacionales de derecho aeronáutico”. En este contexto, se expresó la opinión de que el Comité Jurídico proporcionaría a la OACI y a su Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores apoyo activo en lo que respecta a proporcionar asistencia a los Estados en asuntos de ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico. En cuanto a que la transmisión a los Estados de un cuestionario en relación con la cuestión relativa a la orientación sobre conflictos de intereses se espera que tendrá lugar pronto, el Presidente del Comité Jurídico propuso, además, elevar a 2 la prioridad de esta cuestión.

47.12 En relación con la cuestión del programa de trabajo relativa al marco jurídico en relación con los sistemas CNS/ATM, un observador pidió que el Secretario General elabore textos de orientación para la implantación de dichos sistemas. En relación con esta cuestión, una delegación expresó el punto de vista de que la cuestión podría eliminarse del programa de trabajo a la luz de los textos preparados por la OACI en un período de diez años.

47.13 Poco después, la Comisión apoyó unánimemente que se realineara el programa de trabajo con la propuesta del presidente del Comité Jurídico. Por lo tanto, la Comisión estableció el programa de trabajo del Comité Jurídico como sigue:

- 1) 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;
- 2) Examen de la orientación sobre conflictos de intereses;
- 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) Promoción de la ratificación de instrumentos internacionales de derecho aeronáutico; y
- 6) Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia.

47.14 En la nota A38-WP/114 figuraba una propuesta para la adopción renovada de una resolución en la que se insta a todos los Estados a ratificar, lo antes posible, el Convenio de Montreal de 1999 y se encarga al Secretario General de la OACI que preste la asistencia necesaria para el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado. En su exposición, la delegación de los Estados Unidos afirmó que seguía habiendo un mosaico confuso de regímenes jurídicos debido a la falta de la adopción universal del instrumento. Recordando los beneficios que encierra el Convenio para el público viajero y las economías y ahorros en los costos para las líneas aéreas, la delegación expresó la necesidad de tratar de hacer del Convenio de Montreal de 1999 un régimen universalmente aplicable.

47.15 En su exposición, en nombre de los coautores de la nota A38-WP/170, el delegado de los Emiratos Árabes Unidos recordó la Resolución A37-24 de la Asamblea, pero destacó que un gran número de Estados aún no han ratificado el Convenio de Montreal de 1999. Dijo que, para disfrutar de los beneficios que se derivan del Convenio, era necesario eliminar el actual mosaico de regímenes jurídicos paralelos. Instó a todos los Estados miembros que aún no lo han hecho a hacerse partes en el Convenio de Montreal de 1999 lo antes posible.

47.16 En la nota A38-WP/358 y Corrigendo núm. 1, también se instaba a los Estados que aún no lo han hecho a apoyar y alentar la adopción universal del Convenio de Montreal de 1999. La ALADA

reiteró su oferta de cooperar en la tarea de difusión de los beneficios de ratificar el Convenio de Montreal de 1999 o acceder al mismo, en especial en la región de Latinoamérica.

47.17 Por lo tanto, la Comisión **acordó** recomendar a la Plenaria la adopción de la Resolución siguiente:

Resolución 47/1: Promoción del Convenio de Montreal de 1999

Recordando la Resolución A37-24 titulada *Promoción del Convenio de Montreal de 1999*;

Recordando además su Resolución A37-22, Apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Reconociendo la importancia de contar con un régimen universal para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales; y

Reconociendo la conveniencia de contar con un sistema equitativo, justo y adecuado que permita una plena indemnización por pérdidas;

La Asamblea:

Insta a todos los Estados a apoyar y alentar la adopción universal del *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Convenio de Montreal de 1999);

Insta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho, a pasar a ser Partes en el Convenio de Montreal de 1999 lo antes posible;

Encarga al Secretario General que preste la asistencia necesaria para el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado; y

Declara que la presente Resolución reemplaza a la Resolución A37-24.

47.18 Expresando su agradecimiento, la Comisión **tomó nota** de la A38-WP/340, que contenía una oferta de la República de Corea de ser Estado anfitrión en 2015 del Seminario jurídico regional para tratar asuntos jurídicos de interés para la Región Asia/Pacífico.

Cuestión 48: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica

48.1 No hubo otras cuestiones para someterlas al examen de la Comisión Jurídica.