



A39-WP/464
LE/15
29/9/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 44 Y 45

El texto adjunto sobre las cuestiones 44 y 45 se presentan a la Comisión Jurídica para que lo examine.

Cuestión 44: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015

44:1 La Comisión tomó nota de los capítulos de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015 y del informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2016 que le había trasladado la Plenaria.

Cuestión 45: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

45:1 El Comité examinó esta cuestión basándose en las notas A39-WP/12, presentada por el Consejo, A39-WP/77 (Revisión núm. 1), presentada por Canadá, México, Nigeria y los Estados Unidos; A39-WP/100, presentada por los Estados Unidos; A39-WP/101, presentada por los Estados Unidos; A39-WP/228, presentada por la República de Corea; y A39-WP/375, presentada por Egipto. La Comisión tomó nota de la nota de información A39-WP/422, presentada por Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Irlanda, Luxemburgo, Noruega, Reino Unido y Singapur.

45:2 En la nota A39-WP/12 se proporcionó 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 incluida la priorización de asuntos. También se presentó a la Comisión la información sobre la labor jurídica en ciertas áreas adicionales, a saber, las garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico) y el examen de la aplicación de los tratados de la OACI relativos a las zonas de conflicto.

45:3 Con respecto al “Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia”, se señaló que, en consonancia con las conclusiones del 36º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015) y la decisión que tomó el Consejo durante la séptima sesión de su 207º período de sesiones, el 29 de agosto de 2016, la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores de la OACI inició una encuesta como medio de recoger información sobre las legislaciones nacionales relativas a los RPAS, para fines comparativos, y como medio para identificar los problemas jurídicos internacionales que la integración de los RPAS estaba planteando a los Estados, a fin de identificar los aspectos jurídicos de las operaciones de los RPAS que todavía podría ser necesario considerar. Además, se tomó nota de que se había pedido a los Estados que presentaran sus respuestas a la encuesta a más tardar el 31 de octubre de 2016. Las cuestiones sustantivas relativas a los RPAS se tratan más adelante en el marco de la Cuestión 47.

45:4 Con respecto a la cuestión “Examen de la orientación sobre conflictos de intereses”, el delegado del Canadá, en nombre de los coautores, presentó la nota A39-WP/77 Revisión núm.1, en la que subrayaba que los conflictos de intereses podían obstaculizar una reglamentación eficaz, independiente e imparcial y por ende crear riesgos para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional y solicitó la adopción de una resolución de la Asamblea cuyo objetivo sería promover la conciencia respecto a posibles conflictos de intereses en la aviación civil y a la necesidad de adoptar medidas para evitar y mitigar los riesgos de conflictos de intereses para la seguridad y protección de la aviación. El delegado señaló a la atención de la Comisión las consecuencias financieras derivadas de la labor futura en relación con este tema, como se reflejaba en el Resumen de la nota de estudio, que las actividades mencionadas en la Resolución se llevarían a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.

45:5 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra expresaron su apoyo a la nota de estudio y a la resolución. Una delegación, al señalar que el *Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional* contenía disposiciones que exigían el establecimiento de orientaciones para evitar conflictos de intereses en el desempeño de funciones de supervisión de la seguridad operacional, sugirió que en la resolución se hiciera referencia al Anexo 19. Varias delegaciones destacaron la necesidad de que en el

momento de disponer las medidas que deben tomarse frente a los conflictos de intereses se tengan en cuenta el nivel de desarrollo y los recursos de los que disponen los Estados y pidió que se encontrara un equilibrio entre las circunstancias particulares de los Estados y los riesgos que plantean los conflictos de intereses.

45:6 La Comisión reconoció que sería apropiado incluir un texto suplementario en el texto de la resolución para tratar las aclaraciones y propuestas adicionales formuladas por las delegaciones.

La Comisión seguidamente acordó recomendar a la Plenaria la adopción de la siguiente:

Resolución 45/1: Conflictos de intereses en la aviación civil

Reconociendo que los conflictos de intereses pueden obstaculizar una reglamentación eficaz, independiente e imparcial y por ende crear riesgos para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil internacional;

Reconociendo la necesidad y los beneficios de aprovechar la experiencia y conocimientos especializados del personal cualificado de la industria para ayudar a garantizar que puedan proporcionarse importantes funciones de supervisión normativa;

Recordando que la Asamblea, en su 37º periodo de sesiones, añadió la cuestión “Examen de las orientaciones sobre conflictos de intereses” al programa general de trabajo del Comité Jurídico y posteriormente esta decisión fue respaldada por el Comité Jurídico, el Consejo y el 38º período de sesiones de la Asamblea, que elevó su prioridad;

Consciente de que conforme a la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, adoptada por la Asamblea General el 31 de octubre de 2003, los Estados tienen la obligación de procurar adoptar, mantener y fortalecer sistemas destinados a promover la transparencia y a prevenir conflictos de intereses;

Considerando que en el *Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional* y en los textos de orientación de la OACI se identifica la necesidad de que los Estados, entre otras cosas, establezcan una estrategia para mitigar los posibles problemas que surjan por conflictos de intereses en la aviación civil;

Convencida de la necesidad de los Estados de intercambiar información sobre políticas y medidas utilizadas para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses en la aviación civil;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a que consideren establecer un marco jurídico formal para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses en la aviación civil;
2. *Invita* a los Estados a:
 - a) examinar, a nivel nacional, la idoneidad de sus regímenes jurídicos internos sobre medidas y prácticas para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses en la aviación civil, con miras a garantizar y a mejorar la transparencia y la rendición de cuentas en las actividades normativas de la aviación civil y encontrar un equilibrio entre sus circunstancias particulares y capacidad de cumplir sus funciones de supervisión y los riesgos que plantean los conflictos de intereses; y
 - b) cuando sea necesario, promulgar legislación y establecer sistemas, códigos y prácticas que promuevan la conciencia respecto a posibles conflictos de intereses en la aviación civil;
3. *Insta* a los Estados a velar por el cumplimiento de reglas y medidas para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses relacionados con la supervisión de la seguridad operacional en la aviación civil;

4. *Encarga* al Consejo que facilite la recopilación, análisis, difusión y promoción de las mejores prácticas para abordar los conflictos de intereses para beneficio de los Estados miembros, aprovechando los conocimientos existentes en los Estados y en las Naciones Unidas, así como en otras organizaciones internacionales pertinentes;
5. *Pide* a la Secretaría General que continúe recopilando información de los Estados y organizaciones intergubernamentales pertinentes relacionadas con las políticas y medidas utilizadas para detectar, evitar, mitigar y manejar conflictos de intereses en la aviación civil a fin de avanzar en el estudio de esta cuestión;
6. *Pide* a la Secretaría General que elabore un documento de referencia en el que se identifiquen todas las disposiciones comprendidas en Anexos y manuales que se relacionan con la cuestión de los conflictos de intereses;
7. *Encarga* al Comité Jurídico que examine regularmente la cuestión de los conflictos de intereses en la aviación civil; y
8. *Exhorta* a los Estados a prestar su pleno apoyo y asistencia a la Secretaría General en la aplicación de la presente resolución, lo cual incluye la transferencia de conocimientos e información.

45:7 Con respecto al asunto “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”, la Comisión tomó nota con satisfacción de que después de la adopción del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, el Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados estaba avanzando en la actualización de la Circular 288 de la OACI (*Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*). Asimismo, tomó nota del informe presentado en la nota A39-WP/12 sobre los siguientes asuntos: “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”, “Determinación de la situación de una aeronave civil/de Estado”, y “Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional”.

45:8 En relación con la “Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional”, en su presentación de la nota A39-WP/100, el delegado de los Estados Unidos pidió un mayor esfuerzo a la hora de instar a todos los Estados miembros a ratificar el Convenio de Montreal de 1999, si todavía no lo habían hecho. El delegado recordó algunas de las principales disposiciones e innovaciones comprendidas en el Convenio, a saber: (1) elimina los bajos límites de recuperación al imponer a los transportistas un primer nivel de estricta responsabilidad con indemnización por daños demostrados en caso de muerte o lesiones de los pasajeros por encima de la cantidad fijada (que actualmente es 113 100 derechos especiales de giro) a menos que el transportista aéreo demuestre que no tuvo la culpa o pueda demostrar que un tercero tuvo la culpa; (2) el Convenio también impide que se hagan indemnizaciones excesivamente elevadas a los pasajeros, al no permitir la aplicación de daños punitivos o ejemplares u otros tipos de daños no compensatorios; (3) el Convenio permite a los individuos entablar juicios en su país natal, un beneficio que se impedía con frecuencia bajo las reglas previamente aplicables del Convenio de Varsovia y el Protocolo de La Haya; (4) el Convenio establece una clara asignación de responsabilidad civil en situaciones de compartición de códigos; y (5) el Convenio permite un eficiente sistema de documentos con respecto al transporte de carga. El delegado recalcó la necesidad

de evitar el confuso mosaico de regímenes de responsabilidad civil paralelos a fin de crear un marco uniforme con seguridad jurídica. En vista de lo anterior, el delegado invitó a la Comisión a adoptar el proyecto de Resolución que figura en la nota A39-WP/100.

45:9 Durante el consiguiente examen de este asunto, todas las delegaciones y un observador expresaron su firme apoyo a la nota de estudio y al proyecto de Resolución. Una de estas delegaciones destacó la positiva influencia del Convenio de Montreal de 1999 en el elemento de asistencia a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación. En su resumen sobre este punto, el presidente tomó nota del amplio apoyo a la propuesta contenida en la nota de estudio y, con un pequeño ajuste que hará la Secretaría, la adopción del proyecto de Resolución. La Comisión recomendó, por consiguiente, a la Plenaria la adopción de la siguiente:

Resolución 45/2: Promoción del Convenio de Montreal de 1999

Recordando su Resolución A37-22, Apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos que han sido elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización, y la Resolución A38-20, *Promoción del Convenio de Montreal de 1999*;

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;

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 adhesión universal al *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; y

Pide a la Secretaría General que preste la asistencia necesaria, en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado.

Declara que esta resolución sustituye a la Resolución A38-20.

45:10 Los Estados Unidos presentaron también la nota A39-WP/101 en la que recordaban que, en la Resolución A37-23, el 37º período de sesiones de la Asamblea instó a los Estados a ratificar el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010. Subrayando la importancia de ambos instrumentos, que habían ampliado y fortalecido el marco mundial de antiterrorismo de la aviación civil, la delegación expresó su convicción de que la adopción universal de dichos instrumentos haría avanzar considerablemente la cooperación para la prevención de todos los actos ilícitos relacionados con la aviación civil y el procesamiento y castigo de los infractores. Por consiguiente, los Estados Unidos propusieron la adopción de una nueva resolución para promover la ratificación de dichos instrumentos.

45:11 Numerosas delegaciones apoyaron el proyecto de resolución de la Asamblea presentado en la nota A39-WP/101. Una delegación mencionó que su región había expresado su firme apoyo a la promoción de los instrumentos de Beijing y que su autoridad legislativa nacional se hallaba en la última etapa de finalización del proceso de ratificación. Otras delegaciones mencionaron también un progreso similar en sus respectivos Estados. Algunas delegaciones mencionaron que sus Estados habían ratificado ambos instrumentos rápidamente y alentaban a los demás a hacer lo mismo.

45:12 A sugerencia de la Secretaría, la Comisión convino en perfeccionar el proyecto de resolución y mencionar que esta nueva resolución sustituiría a la anterior. El texto revisado del proyecto de resolución se indica a continuación:

Resolución 45/3: Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010

Recordando su Resolución A38-19, Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010;

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

Reconociendo la importancia de ampliar y fortalecer el régimen mundial de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados a apoyar y alentar la adopción universal del *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el Protocolo complementario del *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010);
2. *Insta* a todos los Estados a firmar y ratificar el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010 lo antes posible;
3. *Encarga* a la Secretaría General que se preste la asistencia necesaria en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado; y
4. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A38-19.

45:13 Se llevaron a cabo deliberaciones adicionales sobre la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional en el marco de la Cuestión 47.

45:14 La Comisión tomó nota con agradecimiento de la A39-WP/228 que contiene una oferta de la República de Corea de ser el anfitrión de un Seminario jurídico regional en 2018 sobre temas jurídicos de interés para la Región Asia-Pacífico.

45:15 En el contexto de las garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (equipo de aeronaves), Egipto presentó la nota A39-WP/375 en que se propone que la OACI establezca un comité de expertos o un grupo de trabajo en el seno de la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del

Registro internacional (CESAIR) a fin de asistir a los países en desarrollo para aplicar el *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* (Convenio de Ciudad del Cabo) y el *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico* (Protocolo de Ciudad del Cabo), ambos firmados en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001. La delegación basaba esta propuesta en la Resolución núm. 4 de la Conferencia diplomática de 2001. Refiriéndose a los problemas de aplicación para los Estados en desarrollo descritos en los párrafos 2.2 a 2.4 de la nota de estudio, la delegación consideraba indispensable sacar provecho de la experiencia adquirida por los países desarrollados que ya han aplicado los instrumentos de Ciudad del Cabo y que el establecimiento de un comité o grupo de trabajo constituiría un mecanismo apropiado al respecto.

45:16 Una delegación, respaldada por otras dos, no apoyó el establecimiento de un comité o grupo de trabajo, pero consideraba más bien que la asistencia para la aplicación de los instrumentos de Ciudad del Cabo debería proceder, más apropiadamente, de Estados desarrollados y de la industria y señaló que el Grupo de trabajo aeronáutico (AWG) estaba muy activo al respecto. Dicho delegado, en su calidad de miembro de CESAIR, también señaló que la Resolución núm. 4 se limitaba a asuntos relativos exclusivamente al Registro internacional. Una de las delegaciones que manifestaron su apoyo se refirió a la nota de información A39-WP/422 en que se describen las ventajas asociadas con la ratificación de los instrumentos de Ciudad del Cabo y reconoció la complejidad que supone su ratificación y aplicación, pero destacó además que los Estados y la industria estaban en mejor posición para asistir a los Estados en desarrollo. Al apoyar la postura expresada por las tres delegaciones, un observador señaló que las dificultades expuestas por la delegación de Egipto se relacionaban con decisiones políticas de un Estado, cuestiones básicas de derecho de propiedad, transacciones garantizadas, etc. y eran ajenas a la competencia y los conocimientos especializados de CESAIR. Al apoyar la nota de estudio, una delegación indicó que el suministro de conocimientos especializados de Estados desarrollados no excluía la asistencia por parte de la OACI. Otro observador sugirió que la OACI actuara de centro de coordinación y de intermediario en materia de experiencia y conocimientos especializados para los Estados interesados.

45:17 La Secretaría expresó su reconocimiento por las dificultades con las que se enfrentan los Estados en desarrollo respecto a la complejidad de los instrumentos de Ciudad del Cabo. No obstante, dado que se trata de un tema sumamente especializado, parecería que los Estados desarrollados están en mejor posición para prestar asistencia, aunque esta cuestión podría examinarse de nuevo en el futuro.

45:18 El presidente de la Comisión concluyó el análisis de esta nota de estudio señalando el mérito de la propuesta, reconociendo al mismo tiempo otros métodos de asistencia más apropiados.

45:19 La Comisión tomó nota de la A39-WP/422 (nota de información) presentada por Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Irlanda, Luxemburgo, Noruega, Reino Unido y Singapur.

45:20 Respecto al asunto “Examen de la aplicación de los tratados de la OACI relativos a las zonas de conflicto”, un observador mencionó que la OACI había merecido reconocimiento por la importante labor llevada a cabo en dicha esfera, incluida la creación de un Equipo especial, a raíz del derribo de una aeronave en Ucrania. Sin embargo, preguntó por qué motivo este asunto no figuraba en el Programa de trabajo general del Comité Jurídico. Se recordó que en un suceso similar, a saber, el derribo del vuelo KAL 007 en 1983, la OACI actuó rápidamente para enmendar el Convenio de Chicago en la forma del Artículo 3 *bis*. A ese fin, a juicio de dicho observador, debería considerarse más ampliamente la posibilidad de incluir este asunto en el Programa de trabajo general del Comité Jurídico. La Comisión tomó nota de este comentario.