



A39-WP/482
LE/17
30/9/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 46 Y 47

El texto adjunto sobre las cuestiones 46 y 47 se presenta a la Comisión Jurídica para que lo examine.

Cuestión 46: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

46:1 La Comisión consideró esta cuestión con base en la A39-WP/57 que presentó el Consejo.

46:2 La Secretaría recalcó, conjuntamente con el párrafo 45:7 anterior, que la nota de estudio se había preparado para tratar ciertos cambios consiguientes de la Resolución de la Asamblea luego de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y el trabajo consiguiente del equipo especial para actualizar los textos de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados que afecta al Apéndice E de la Resolución. Se incluyeron cambios adicionales en la Resolución de la Asamblea a la luz de las enmiendas que se tienen previstas para aumentar el número de miembros del Consejo y de la Comisión de Aeronavegación y que fueron presentadas en esta sesión de la Asamblea para su adopción.

46:3 La Comisión aceptó la propuesta formulada por una delegación para que se reflejaran esas enmiendas en la sexta cláusula preambular del Apéndice C de la Resolución de la Asamblea que contiene referencias a otras enmiendas del Convenio de Chicago que aún no habían entrado en vigor, en lugar de en la séptima cláusula preambular.

46:4 La Comisión convino en recomendar a la Plenaria la adopción de la siguiente Resolución:

Resolución 46/1: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

Considerando que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados:

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 37º39º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución ~~A36-26~~ A37-22.

APÉNDICE A

Criterio general

Considerando que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

La Asamblea:

Reafirma la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

APÉNDICE B

Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

La Asamblea resuelve:

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.
2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluida la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.
3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.
4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podrá convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

APÉNDICE C

Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

La Asamblea:

Recordando su Resolución ~~A36-26~~A37-22, Apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

Tomando nota con preocupación de que se sigue progresando lentamente en la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago antedichos, incluidos en particular los que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino;

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

Reconociendo la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de derecho aeronáutico elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Consciente de que sólo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor (es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio), y las enmiendas de los Artículos 50 a) y 56 adoptadas en 2016;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis* del Convenio de Chicago;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999, ~~los instrumentos~~ el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo de Ciudad del Cabo 2001, los dos Convenios de Montreal del 2 de mayo de 2009, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010 y el Protocolo de Montreal de 2014;

Insta a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar al Secretario General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

Encarga a la Secretaría General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a los Estados que se enfrentan con dificultades en el procedimiento de ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico, incluidas la organización de seminarios teóricos o prácticos y la participación en los mismos para acelerar el proceso de ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

La Asamblea, considerando la indudable importancia que tiene para la Organización y los Estados la enseñanza especializada del derecho aeronáutico, de tal manera que estimule el conocimiento de una materia tan importante;

Invita al Consejo a que tome todas las medidas posibles para fomentar la enseñanza del derecho aeronáutico en aquellos Estados donde aún no se pueda obtener dicha enseñanza;

Insta a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y

Exhorta a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

APÉNDICE E

Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)

La Asamblea:

Reconociendo que, en virtud del Preámbulo y del Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, uno de los fines y objetivos de la Organización es fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

Observando el aumento del número y de la gravedad de incidentes notificados en que están involucrados pasajeros insubordinados o perturbadores a bordo de aeronaves civiles;

Considerando las repercusiones de estos incidentes para la seguridad de las aeronaves y de los pasajeros y la tripulación a bordo de estas aeronaves;

Consciente del hecho de que las leyes y reglamentos vigentes de derecho interno e internacional en muchos Estados no son totalmente adecuados para enfrentar eficazmente este problema;

Reconociendo el entorno especial de las aeronaves en vuelo y los riesgos inherentes al mismo, así como también la necesidad de adoptar medidas de derecho interno adecuadas con la finalidad de que los Estados puedan perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado o perturbador a bordo de las aeronaves;

Alentando la adopción de normas jurídicas de derecho interno que permitan a los Estados ejercer su jurisdicción en los casos que corresponda para perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado o perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

Tomando nota de que el 4 de abril de 2014 los Estados reunidos en la Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada en Montreal adoptaron el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, y que la Conferencia decidió no enumerar en el mismo las infracciones y otros actos sino recomendar la actualización de la Circular 288 – *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* publicada por la OACI en 2002;

Resuelve que:

Insta a todos los Estados contratantes a sancionar lo antes posible leyes y reglamentos de derecho interno para afrontar eficazmente el problema de los pasajeros insubordinados o perturbadores, incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones expuestas a continuación;

Exhorta a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos previstos en las leyes y los reglamentos de derecho interno sancionados y para lo cual tienen jurisdicción de conformidad con dichas leyes y dichos reglamentos;

Pide al Consejo que aliente al Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados a continuar su labor, incluido el análisis de la Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles que figura en este Apéndice, e informe al 37º período de sesiones del Comité Jurídico; y

Decide reexaminar este Apéndice en su próximo período ordinario de sesiones a la luz de los resultados de la labor del citado equipo especial.

Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles

Artículo 1: Agresión y otros actos de interferencia contra un miembro de la tripulación a bordo de una aeronave civil

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave civil cometa cualquiera de los siguientes actos:

- 1) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;

- 2) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o por un miembro de la tripulación en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma, o con la finalidad de mantener el orden y la disciplina a bordo.

Artículo 2: Agresión y otros actos que ponen en peligro la seguridad operacional o comprometen el orden y la disciplina a bordo de una aeronave civil

- 1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave civil cometa un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia.
- 2) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave civil cualquiera de los siguientes actos comete un delito, si es probable que ese acto ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de una persona a bordo, o si dicho acto compromete el orden y la disciplina a bordo de la aeronave:
 - a) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra otra persona;
 - b) acto intencional que causa daños a los bienes o la destrucción de los mismos;
 - c) consumo de bebidas alcohólicas o de drogas que conduzca a un estado de ebriedad o exaltación.

Artículo 3: Otros actos que constituyen delitos a bordo de una aeronave civil

Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave civil cometa cualquiera de los siguientes actos:

- 1) fumar en un lavabo o en otro lugar de forma que probablemente ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave;
- 2) desactivar un detector de humo u otro dispositivo de seguridad a bordo de la aeronave;
- 3) hacer funcionar un artículo electrónico portátil cuando dicho acto esté prohibido.

Artículo 4: Jurisdicción

1. La jurisdicción de (*nombre del Estado*) se extenderá a todo delito en virtud de los Artículos 1, 2 ó 3 de esta Ley si el acto que constituye delito ocurrió a bordo de:

- 1) una aeronave civil matriculada en (*nombre del Estado*); o
- 2) una aeronave civil arrendada con o sin tripulación a un explotador cuya oficina principal está en (*nombre del Estado*) o, si el explotador no tiene una oficina principal, cuya residencia permanente está en (*nombre del Estado*); o
- 3) una aeronave civil en o sobre el territorio de (*nombre del Estado*); o
- 4) una aeronave civil en vuelo fuera de (*nombre del Estado*), si

- a) el aterrizaje siguiente de la aeronave será en (*nombre del Estado*); y
 - b) el comandante de la aeronave entrega al presunto autor a las autoridades competentes de (*nombre del Estado*), solicitando que las autoridades procesen al presunto autor y afirmando que ni él ni el explotador de la aeronave han hecho ni harán una solicitud similar a ningún otro Estado.
2. La expresión “en vuelo” empleada en este artículo designa el período entre el momento en que se aplica potencia para el despegue hasta el momento en que termina el recorrido de aterrizaje.

APÉNDICE F

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), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada 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 formado 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 tenerse en cuenta 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 una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago:

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de la Cuestión 4 del programa general de trabajo del Comité Jurídico, “Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales”, y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;

2. *Reafirma* que no es necesario enmendar el Convenio de Chicago para la implantación de los sistemas CNS/ATM;

3. *Invita* a los Estados contratantes a considerar también 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 una región, asegurándose de 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 por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;

5. *Invita* a los Estados contratantes, a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implantación de los sistemas CNS/ATM;

6. *Encarga* a la Secretaría General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;

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

8. *Encarga* al Consejo que registre 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 47: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica

47:1 Respecto a las ventajas de seguir promoviendo la ratificación del Convenio de Montreal de 1999, en su presentación de la A39-WP/120, la IATA recordó los importantes beneficios para los pasajeros, expedidores y otras partes interesadas, que se obtienen gracias a dicho instrumento. El observador tomó nota de que, a pesar del buen progreso alcanzado en cuanto al número de ratificaciones conseguidas después de la celebración de la Asamblea anterior, aún quedan 72 Estados miembros que aún tienen que ratificar el instrumento, incluso Estados de mercados y regiones en crecimiento. El observador expresó que la ausencia de un régimen único y universal de responsabilidad para el transporte internacional por vía aérea deja un mosaico inconveniente de regímenes jurídicos que difieren y que, por lo tanto, era necesario hacer esfuerzos renovados para instar a todos los Estados miembros que aún no lo han hecho a ratificar el Convenio de Montreal de 1999 lo antes posible. Recogiendo el sentir que ha sido expresado durante el examen de la A39-WP/100 y el proyecto de Resolución que figura aquí (párrafo 45:8), todas las delegaciones que tomaron la palabra acogieron con beneplácito el enfoque proactivo adoptado por la IATA sobre este asunto y reiteraron la importancia de un régimen universal.

47:2 Además del análisis del párrafo 45:7 y el siguiente, la IATA presentó la A39-WP/139, en la que se pedía a todos los Estados que ratificaran el Protocolo de Montreal de 2014. Varias delegaciones apoyaron las propuestas de la IATA. Algunos de sus Estados habían ratificado el Protocolo y otros estaban en vías de hacerlo.

47:3 Una delegación mencionó que, si bien siempre estaba dispuesta a formar parte del consenso bajo los auspicios de la OACI, estaba decepcionada de los resultados del Protocolo. En el tratado no se modernizó efectivamente el Convenio de Tokio ni se tomó ninguna medida significativa para tratar la cuestión de los pasajeros insubordinados. Estaba atrasado en relación con la situación de los agentes de seguridad en vuelo. Por lo tanto, su Estado no ratificaría el Protocolo. Apoyando a esta delegación, otra delegación mencionó que estaba de acuerdo con los principios del Protocolo, pero que no estaba satisfecha con sus términos específicos.

47:4 Algunas delegaciones expresaron que los resultados del Protocolo reflejaban el compromiso respecto de una variedad de cuestiones. Una delegación especificó que, si bien el Protocolo no gozaba de la fuerza que debería tener, representaba, no obstante, los buenos esfuerzos por mejorar el marco jurídico contra el comportamiento insubordinado. Si bien comprendía las dificultades de algunos Estados en aceptar el Protocolo, aun así creía que se tendrían más ventajas en aplicar el tratado.

47:5 La delegación de Francia presentó la A39-WP/159 destacando las obligaciones de los Estados contratantes en el marco del Artículo 21 del Convenio de Chicago en lo que respecta a compartir información sobre la propiedad de aeronaves matriculadas en un Estado. La delegación recordó la comunicación a los Estados AN 11/47-10/67 sobre la implantación de un sistema basado en la web para el suministro de datos pertinentes relativos a las aeronaves matriculadas en un Estado de conformidad con el Artículo 21. Se tomó nota de que los Estados contratantes enfrentaban varios grados de dificultad en cumplir sus obligaciones en el marco del Artículo 21, con el resultado de que incluso la información proporcionada a través del sistema basado en la web era incompleta y no fiable. Al tomar nota de que el panorama del transporte aéreo, en lo que respecta a los cambios en la propiedad y matrícula de las aeronaves, había cambiado mucho desde que se redactó el Artículo 21, la delegación expresó que los Estados contratantes podían beneficiarse de la aclaración y armonización de la definición de propiedad y

de los conceptos conexos. Al proponer que se aclarara, y no que se enmendara, el Convenio de Chicago al respecto, la delegación afirmó que no debería imponerse una restricción sobre la libertad de los Estados contratantes para manejar sus respectivos procedimientos nacionales de matriculación. La delegación concluyó por proponer que la Comisión Jurídica recomendara este tema para que se incluyera en el programa de trabajo general del Comité Jurídico.

47:6 Todas las delegaciones que tomaron la palabra respaldaron la nota A39-WP/159 y estuvieron a favor de incluir esta cuestión en el programa general de trabajo del Comité Jurídico. Algunas delegaciones identificaron las dificultades mencionadas en la nota de estudio. Por ejemplo, una delegación mencionó que en su legislación nacional, el término “propietario” se refiere a la persona que es responsable de la operación y mantenimiento de la aeronave. En opinión de determinadas delegaciones, la aplicación más efectiva de las obligaciones del Artículo 21 promovería la transparencia, mejoraría la trazabilidad durante la vida útil de las aeronaves y simplificaría los procedimientos de transferencia de propiedad, todo lo cual beneficiaría a la industria.

47:7 Un representante de la Dirección de navegación aérea explicó que el sistema basado en la web ya estaba funcionando aunque representaba un desafío para algunos Estados. En este momento era objeto de examen para facilitar su uso. La Dirección agradeció que se le enviara información para mejorar el sistema.

47:8 Uno de los observadores apoyó la nota A39-WP/159 porque se aliviaría la carga con respecto a la reglamentación que tienen las líneas aéreas y recomendó que se coordinaran las iniciativas con el trabajo que realiza la Comisión Técnica en relación con la A39-WP/237 sobre la Facilitación del proceso de transferibilidad transfronteriza. Esta recomendación recibió el apoyo de una delegación que añadió que si se incluía en el programa general de trabajo del Comité Jurídico, sería importante hacer las referencias apropiadas con respecto a todo el trabajo en curso o finalizado que puede ser útil para aclarar el concepto de propiedad y los conceptos conexos.

47:9 Seguidamente, la Comisión apoyó en forma unánime la adición del tema “Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago” como nueva cuestión 8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico. En consecuencia, la Comisión estableció el programa general de trabajo siguiente:

- 1) Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia;
- 2) Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses;
- 3) 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;
- 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) Determinación de la situación de una aeronave civil/de Estado;
- 6) Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional;

- 7) Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional: y
- 8) Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago.

47:10 En relación con el párrafo 45:3 anterior y con respecto a la cuestión “Definición jurídica de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia”, Brasil presentó la nota WP/229 con el fin de destacar el problema que tiene Brasil para aplicar las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relacionados con los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) debido a la definición de “aeronave” en su legislación nacional que no concuerda con la definición de “aeronave” del Anexo 7 del Convenio de Chicago. Esto a modo de ilustración de los tipos de problemas que tienen los Estados con respecto a la reglamentación jurídica de los RPAS y para pedir que la definición de RPAS se incluya en el programa de trabajo del Comité Jurídico, teniendo en cuenta, al mismo tiempo, las conclusiones y novedades del Grupo de expertos RPAS.

47:11 Algunas delegaciones compartieron las inquietudes expresadas por Brasil en la nota WP/229. Una de ellas opinó que el concepto de “aeronave sin piloto” conforme al Artículo 8 del Convenio de Chicago no era clara. Otra de las delegaciones señaló en particular que posiblemente era necesario que el Comité Jurídico abordara otros temas relacionados con las operaciones RPAS, tales como reglas de aviación, marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, e investigaciones de accidentes, como se señalaba en el párrafo 2.2 de la nota.

47:12 Seguidamente, el Presidente del Comité Jurídico hizo uso de la palabra para recordar a los delegados que el tema del “Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia”, que abarca todos los aspectos de definiciones jurídicas, ya se incluye en el programa general de trabajo del Comité Jurídico, con la máxima prioridad como cuestión 1. Además, recordó a los delegados el estudio sobre los aspectos jurídicos de los RPAS que se había distribuido a todos los Estados miembros en agosto de 2016 y alentó a los Estados a responder y a formular los problemas que plantean las definiciones, como los que presentó Brasil en la A39-WP/229, o cualquier otro aspecto jurídico relacionado con los RPAS que desearan someter al Comité Jurídico.

47:13 Algunas delegaciones que hicieron uso de la palabra después de esto, respaldaron el concepto de incluir el tema de la definición de RPAS en el programa general de trabajo del Comité Jurídico, pero destacaron la importancia del elemento propuesto por Brasil en la A39-WP/229, es decir, que se tomarán en cuenta las conclusiones y novedades del Grupo de expertos RPAS. Seguidamente, una delegación señaló que si bien el tema de las definiciones reviste naturalmente particular interés para los abogados, la definición de aeronave contenida en el Anexo 7 del Convenio de Chicago es anterior al establecimiento de la OACI y sustenta los más de 10 000 SARPS que contienen todos los Anexos. Esta delegación señaló que estos mismos SARPS constituyen la base de la legislación de aviación civil de numerosos países y, en consecuencia, es importante ser consciente del impacto potencialmente trascendental que puede tener cualquier cambio en la definición de “aeronave” de larga data en la estructura normativa actual de la OACI. Otra delegación señaló que esto se aplicaba a los Anexos 2, 4 y 7 y que debía analizarse la situación para determinar si la definición de RPAS como aeronave ya se aborda adecuadamente.

47:14 En general, las demás delegaciones que hicieron uso de la palabra apoyaron enérgicamente y agradecieron la nota presentada por Brasil, pero un número significativo señaló que el tema de la definición de RPAS ya figuraba en el programa general de trabajo del Comité Jurídico en la cuestión 1 o si debía considerarse como incluido en esta cuestión.

47:15 En la nota WP/251 presentada por Brasil señaló a la atención de la Asamblea las dificultades que enfrentan algunos países para cumplir el Artículo 12 debido a la falta de reglas procesales y al impacto negativo que podría representar para la seguridad operacional de la aviación civil. La Comisión tomó nota del documento y alentó a los Estados a fortalecer el cumplimiento del Artículo 12.

47:16 Conjuntamente con el párrafo 45:7 anterior, la Comisión tomó nota además de la A39-WP/293 presentada por Colombia en nombre de Guatemala y la remitió al Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados. Una delegación y un observador señalaron que la experiencia de algunos Estados con respecto a sanciones administrativas por comportamiento insubordinado podía servir como referencia útil, en espera de la entrada en vigor del Protocolo.
