



A39-WP/507

P/41

4/10/16

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

PLENARIA

INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA SOBRE LA SECCIÓN GENERALIDADES DE SU INFORME Y LAS CUESTIONES 44, 45, 46 y 47

(Presentado por el presidente del Comité Jurídico)

El informe adjunto sobre la sección Generalidades de su informe y las cuestiones 44, 45, 46 y 47 ha sido aprobado por la Comisión Jurídica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 45/1, 45/2, 45/3 y 46/1.

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

INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. La Comisión Jurídica celebró tres sesiones entre el 28 de septiembre y el 3 de octubre de 2016. La Plenaria eligió al Sr. A. Quaranta (Italia) como presidente de la Comisión.
2. En su primera sesión, la Comisión eligió al Sr. Abdulrahman Hassan Shiekh (Arabia Saudita) y al Sr. Chukwuma Dubem (Nigeria) como su primer y segundo vicepresidentes, respectivamente.
3. Las tres sesiones de la Comisión fueron públicas.
4. Los Representantes de 119 Estados miembros y 12 delegaciones de observadores asistieron a una o más sesiones de la Comisión.
5. Actuó como secretario de la Comisión el Sr. J. V. Augustin, Director de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, siendo remplazado en sus ausencias por el Dr. J. Huang, abogado principal y secretario adjunto. El Sr. A. Jakob, abogado principal, también se desempeñó como secretario adjunto. Los Sres. C. Petras y A. Opolot y la Sra. M. Weinstein, abogados, actuaron como secretarios asistentes.

Orden del día y organización del trabajo

6. Se examinaron las cuestiones 44, 45, 46 y 47 que la Plenaria había remitido a la Comisión:
 - Cuestión 44: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015
 - Cuestión 45: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica
 - Cuestión 46: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica
 - Cuestión 47: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica
- 6.1 Los documentos y notas de estudio considerados por la Comisión se enumeran por cuestión 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 examinadas por la Comisión.

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 La Comisión 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 pidieron que se encontrara un equilibrio entre las circunstancias particulares de los Estados y los riesgos que plantean los conflictos de intereses. Un observador manifestó que debía considerarse la situación de la autoridad delegada, por la que un particular ejerce funciones reglamentarias en representación de un órgano de reglamentación en el marco de un esquema estructurado. En opinión de la industria, estos esquemas ofrecen importantes beneficios en términos de eficiencia y colaboración y deberían reconocerse, así como preverse su inclusión en los marcos de gestión de 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:

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 niveles de compensación 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 al proyecto de resolución. La Comisión decidió modificar el tercer considerando del proyecto de resolución que figura en A39-WP/100, eliminando donde dice “que permita una plena” y remplazándolo por “de”. De este modo, aceptó apartarse de la redacción del cuarto considerando de la Resolución A38-20 para reconocer que las reclamaciones relacionadas con cargas tienen un límite. La Comisión recomendó a la Plenaria la adopción de la siguiente resolución:

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 de 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 Secretaria 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 y más bien sugirió que correspondería que la asistencia para la aplicación de los instrumentos de Ciudad del Cabo proviniera 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.

45:21 La Comisión procedió seguidamente a aceptar el programa de trabajo general del Comité Jurídico que figura en el párrafo 47.9.

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 el sexto considerando 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 el séptimo considerando.

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 39º 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 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 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, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico de Ciudad del Cabo de 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 Secretaria 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 nota A39-WP/139 en la que se pedía a todos los Estados que ratificaran el Protocolo de Montreal de 2014. Apoyaron las propuestas de la IATA varias delegaciones cuyos Estados ya habían ratificado el Protocolo o estaban en vías de hacerlo. Algunas delegaciones dijeron que era poco probable que sus Estados fueran a ingresar como partes en el Protocolo.

47:3 Una delegación mencionó que, si bien siempre estaba dispuesta a sumarse al consenso sobre ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico 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. A los oficiales de seguridad de a bordo no sólo no les otorga suficiente autoridad de aplicación sino que incluso les da menos autoridad para responder ante determinados tipos de incidentes que la que ya tienen los pasajeros. Por lo tanto, dijo que era improbable que su Estado ratificara el Protocolo. Apoyando a esta delegación, otra delegación mencionó que, si bien estaba de acuerdo con los principios del Protocolo, en este aspecto no estaba conforme y por lo tanto no apoyaba su ratificación.

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 en los análisis y en los textos reglamentarios sobre RPAS se usan conceptos diferentes, como “aeronave sin piloto”, “dron” y “vehículo aéreo no tripulado”, y que es muy importante que quede claro de qué tipo de aeronave se trata en cada caso. 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, 7 y 13 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 debería considerarse como incluido en esta cuestión. Como conclusión, la Comisión Jurídica tomó nota del objetivo de la nota de estudio, que puede enriquecer el análisis que se desarrolla actualmente al respecto en el Comité Jurídico. Algunas delegaciones dijeron que las actividades que realice el Comité Jurídico deberían coordinarse cuidadosamente con los órganos técnicos a fin de evitar duplicaciones.

47:15 En la nota WP/251, Brasil señaló a la atención de la Asamblea las inquietudes que algunos países podrían tener respecto al cumplimiento del Artículo 12, debido a lo que se percibe como una falta de reglas procesales y su repercusión en 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 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 en la aplicación de sanciones administrativas por comportamiento insubordinado podía servir como referencia útil. El observador señaló que las sanciones administrativas deberían considerarse un instrumento de vital importancia por su valor disuasivo y un complemento práctico del régimen del Convenio de Tokio.

47:17 El presidente del Comité Jurídico mencionó a la Comisión que él y los vicepresidentes del Comité se habían reunido con la Secretaría para analizar la labor en curso sobre los puntos del programa de trabajo en preparación de la próxima reunión del Comité, y agregó que podría ponerse a disposición de los Estados un breve informe de la reunión.
