



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 35º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 6 – 15 de mayo de 2013)

Cuestión 3 del orden del día: **Examen de otros asuntos comprendidos en el programa general de trabajo del Comité Jurídico**

EXAMEN DE OTROS ASUNTOS COMPRENDIDOS EN EL PROGRAMA GENERAL DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En esta nota de estudio se informan las novedades respecto a los asuntos incluidos en el programa de trabajo, excluidas las cuestiones de los *Actos e infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional* y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales y de los *Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 bis*, que son objeto de sendas notas separadas (LC/35-WP/2-2 y LC/35-WP/3-2 respectivamente).

2. INDEMNIZACIÓN POR DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS POR AERONAVES A RAÍZ DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA O RIESGOS GENERALES

2.1 La Conferencia internacional de derecho aeronáutico celebrada con el auspicio de la OACI entre el 20 de abril y el 2 de mayo de 2009 adoptó el *Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves* (el Convenio sobre riesgos generales) y el *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* (Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita)

2.2 Hasta la fecha, 12 Estados han firmado el Convenio por riesgos generales y uno se ha adherido al mismo, en tanto que el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita cuenta con la firma de 10 Estados y la adhesión de uno. Ambos instrumentos necesitan 35 ratificaciones para entrar en vigor, y en el caso del segundo rigen otras condiciones adicionales.

2.3 La Comisión preparatoria para constituir el Fondo internacional de la aviación civil para la indemnización por daños (PCIF), que está encargada de efectuar los arreglos para facilitar que el Fondo creado por el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita esté en funcionamiento cuando entre en vigor el Convenio, celebró su quinta reunión en Ottawa (27-30 de junio de 2011) y finalizó su labor sobre distintos asuntos tales como el proyecto de reglamento del Fondo, la definición del período y el monto de las contribuciones iniciales al Fondo, las directrices sobre el mecanismo de sustitución (“drop-down”), las directrices sobre inversión y los arreglos de gobernanza financiera, las directrices sobre indemnización y los arreglos con los aseguradores para la tramitación de las reclamaciones y el reglamento interno de la Conferencia de las Partes.

3. **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**

3.1 Entre el 7 y el 9 de diciembre de 2009 se celebró en Brasilia, Brasil, una conferencia diplomática convocada por la OACI de la que participaron ocho Estados sudamericanos. La Conferencia elaboró el texto del convenio constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional. El Convenio fue firmado por cuatro Estados y requiere cinco ratificaciones para entrar en vigor. El objetivo de esta nueva organización internacional es fortalecer en el plano regional la aplicación, gestión y consolidación de sistemas multinacionales de navegación aérea y seguridad operacional, en particular CNS/ATM. La Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores brindó orientación para el desenvolvimiento de la Conferencia diplomática, contribuyó a los debates sobre las políticas jurídicas de la Organización y aportó medios para la elaboración de los instrumentos jurídicos que se redactaron durante la Conferencia.

3.2 Además, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) ha estado estudiando un posible instrumento futuro sobre la responsabilidad civil frente a terceros con respecto a los servicios del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). La Secretaría continúa observando y siguiendo el avance de estas actividades en cuanto corresponde.

4. **GARANTÍAS INTERNACIONALES SOBRE EQUIPO MÓVIL (EQUIPO AERONÁUTICO)**

4.1 El Consejo, en su condición de autoridad supervisora del Registro Internacional, continúa supervisando el funcionamiento del Registro a fin de asegurar su correcto desenvolvimiento de conformidad con el Artículo 17 del *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (el Convenio de Ciudad del Cabo). Conforme se establece en el inciso 2) j) de dicho artículo, el segundo informe del Consejo sobre el desempeño de sus obligaciones en calidad de autoridad supervisora se envió el 1 de abril de 2010 a las Partes del Convenio de Ciudad del Cabo y del *Protocolo del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (equipo aeronáutico)* firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001.

4.2 Los dos primeros mandatos de tres años de los miembros de la Comisión de Expertos de la Autoridad Supervisora del Registro Internacional (CESAIR) finalizaron en julio de 2009 y en julio de 2012, respectivamente. Por ese motivo, a partir de las postulaciones recibidas de los Estados partes y Estados signatarios del Convenio y del Protocolo de Ciudad del Cabo el Consejo procedió a nombrar o renovar los nombramientos de los miembros de la Comisión para el segundo y tercer mandatos, en ejercicio de las facultades que le confiere el Artículo XVII 4) del Protocolo de Ciudad del Cabo. CSAIR se compone actualmente de 15 expertos designados por Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Irlanda, Malta, Nigeria, Pakistán, Reino Unido, Senegal, Singapur, Sudáfrica y Suiza.

4.3 CSAIR celebró sus reuniones tercera y cuarta en la sede de la OACI en Montreal en diciembre de 2008 y 2009, respectivamente. Entre otros temas, en ambas reuniones se analizaron propuestas para enmendar las *Normas y procedimientos para el Registro Internacional* (Doc 9864) y se formularon recomendaciones al respecto que obtuvieron el respaldo del Consejo. La quinta reunión, celebrada en Montreal en diciembre de 2012, tuvo por objeto informar a los miembros del CESAR y mantener con ellos deliberaciones preliminares sobre numerosas enmiendas importantes al Doc 9864 que se propondrán oficialmente al CSAIR en su sexta reunión a celebrarse en abril de 2013 para formular las recomendaciones que se elevarán al Consejo durante su 199º período de sesiones en mayo de 2013.

4.4 De conformidad con el inciso 2) b) del Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo y el inciso 5 del Artículo XVII del Protocolo de Ciudad del Cabo y la decisión adoptada por el Consejo el 30 de octubre de 2009 (C-DEC 188/6) de renovar el nombramiento del Registrador del Registro Internacional (Aviareto Ltd.) por un segundo mandato de cinco años, el Secretario General firmó un nuevo contrato con el Registrador con vigencia a partir del 27 de junio de 2011 y vencimiento el 29 de febrero de 2016. El contrato se redactó con la asistencia del grupo ad hoc que fue establecido por CESAIR en su cuarta reunión en diciembre de 2009 para asistir en la renovación del contrato.

4.5 Conforme se establece en el inciso 2) c) del Artículo 62 del Convenio de Ciudad del Cabo y el inciso 2) c) del Artículo XXXVII del Protocolo de Ciudad del Cabo, el Consejo recibe periódicamente del Depositario información sobre las ratificaciones, declaraciones, denuncias y designaciones de puntos de acceso. Al 1 de febrero de 2013, eran 49 las Partes en el Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo.

5. EXAMEN DE LA CUESTIÓN DE LA RATIFICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

5.1 En su 33º período de sesiones (Montreal, 21 de abril – 2 de mayo de 2008), el Comité Jurídico le asignó a este asunto el quinto orden de prioridad en su Programa general de trabajo. El 37º período de sesiones de la Asamblea (28 de septiembre – 8 de octubre de 2010) mantuvo este asunto con idéntico orden de prioridad en el programa de trabajo y el mismo figura actualmente en dicho programa como asunto núm. 6 por la decisión adoptada por el Consejo el 2 de noviembre de 2012 de dar más prioridad a otro asunto.

5.2 Desde la celebración del 34º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 9-17 de septiembre de 2009) se han producido importantes novedades en materia de tratados.

5.3 Una conferencia diplomática convocada en Beijing con el auspicio de la OACI, y que tuvo lugar del 30 de agosto al 10 de septiembre de 2010, adoptó el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010) (el Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Beijing, 2010) (el Protocolo de Beijing). La OACI actúa en calidad de depositario de ambos instrumentos. A la fecha de redacción de esta nota, el Convenio de Beijing ha sido firmado por 26 Estados, con tres ratificaciones y una adhesión; por su parte, el Protocolo de Beijing ha sido firmado por 28 Estados, con tres ratificaciones y una adhesión. A fin de ayudar a los Estados a hacerse parte en los tratados se han elaborado conjuntos de material administrativo que han sido transmitidos por comunicación a los Estados e incorporados en la Colección de Tratados en el sitio web de la OACI.

5.4 La Colección de Tratados en el sitio web público de la OACI se ha mantenido para brindar información actualizada, como los listados de los Estados partes de los tratados multilaterales de derecho aeronáutico, la situación de cada Estado respecto a dichos tratados, un cuadro que combina información sobre la situación de los tratados y de los Estados respecto a los tratados, conjuntos de material administrativo para ayudar a los Estados en el proceso de hacerse partes de los tratados, resoluciones de la Asamblea sobre cuestiones de ratificación e información actual y recomendaciones al respecto. Todos los actos de la función de depositario quedan rápidamente reflejados en un registro cronológico en el sitio web.

5.5 En las visitas a los Estados que realizan el Presidente del Consejo, el Secretario General y otros funcionarios de la OACI se hace hincapié constantemente en las cuestiones de ratificación. En este sentido, cabe señalar que en el Apéndice C de la Resolución A37-22 de la Asamblea, a los Estados miembros de la OACI que no lo hayan hecho aún se les insta en particular a ratificar a la brevedad posible el Convenio de Montreal de 1999, los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de

Montreal de 2009, y el Convenio y Protocolo de Beijing de 2010. La Asamblea ha reconocido en forma expresa la importancia de ampliar y fortalecer el régimen de seguridad de la aviación mundial a través de la ratificación de los dos instrumentos de Beijing y la importancia de que se adopte universalmente el Convenio de Montreal, como ha quedado plasmado en sus Resoluciones A37-23 y A37-24, respectivamente. LEB proporciona información preparatoria para estas misiones, con indicación de los instrumentos pendientes de ratificación y mención de su prioridad. LEB promueve la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico durante los seminarios jurídicos, al hacerse presentes los funcionarios de un Estado para efectuar un depósito y en las reuniones de la OACI.

6. EXAMEN DE LA ORIENTACIÓN SOBRE CONFLICTOS DE INTERESES

6.1 Este asunto se incorporó al programa de trabajo a partir de una propuesta formulada en una nota de estudio presentada a la Asamblea (A37-WP/80) en la que se invitaba a la Asamblea a agregar el “Examen de la orientación sobre conflictos de intereses” en el programa de trabajo del Comité Jurídico. En dicha nota se consideraba conveniente disponer de reglamentos razonablemente uniformes en todo el sector a fin de establecer y preservar una clara separación entre las autoridades de aviación civil y las actividades que las mismas supervisan. En ese contexto, se sugería considerar las situaciones de conflictos de intereses en tres áreas distintas: 1) intereses económicos en entidades sujetas a reglamentación; 2) traspaso de individuos de la función pública a la industria y viceversa; y 3) la práctica de designar o adscribir personal para desempeñar funciones de supervisión en representación de la Administración de Aviación Civil. Se consideraba necesario examinar estos elementos con miras a promover el ejercicio objetivo y desinteresado de las responsabilidades reglamentarias. Se invitaba al Comité Jurídico a preparar recomendaciones, de ser necesario y conveniente, para que la Organización adoptara textos de orientación.

6.2 LEB iniciará el estudio de esta cuestión en el último trimestre de 2013. Se pedirá a los Estados que completen un cuestionario sobre la forma en que se manejan los conflictos de intereses en sus respectivas jurisdicciones. A partir de los resultados de esa encuesta se definirán los pasos a seguir, que podrían incluir el establecimiento de un grupo de estudio especial.