



A40-WP/617

P/45

30/09/19

## **ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

### **PLENARIA**

#### **INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA SOBRE LA SECCIÓN GENERALIDADES DE SU INFORME Y LAS CUESTIONES 37, 38, 39 y 40**

(Presentado por el presidente de la Comisión Jurídica)

El informe adjunto sobre la sección Generalidades de su informe y las cuestiones 37, 38, 39 y 40 ha sido aprobado por la Comisión Jurídica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 39/1.



**INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA  
A LA ASAMBLEA**

**INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA  
A LA ASAMBLEA**

**General**

1. La Comisión Jurídica celebró tres sesiones entre los días 25 y 30 de septiembre de 2019. La Plenaria eligió al Sr. Abdul Kadir Jailani (Indonesia) como presidente de la Comisión.
2. En su primera sesión, la Comisión eligió al Sr. J. Klang (Estados Unidos) y al Sr. Mohammed Mansoor Al-Ruqaishi (Omán) como su primer y segundo vicepresidentes, respectivamente.
3. Las tres sesiones de la Comisión fueron públicas.
4. Representantes de 127 Estados miembros y 25 delegaciones de observadores asistieron a una o más sesiones de la Comisión.
5. Actuó como secretario de la Comisión el Dr. J. Huang, Director de asuntos jurídicos y relaciones exteriores. El Sr. B. Verhaegen, encargado de relaciones exteriores y asesor jurídico principal, y el Sr. A. Jakob, asesor jurídico principal, se desempeñaron como sus secretarios adjuntos. Los Sres. C. Petras, A. Opolot, J. Thachet, la Sra. M. Weinstein y el Sr. Y. Nyampong, abogados, actuaron como secretarios asistentes, así como la Sra. D. Brookes y el Sr. M. Vaugeois, abogados interinos.

**Orden del día y organización del trabajo**

6. Se examinaron las cuestiones 37, 38, 39 y 40 que la Plenaria había remitido a la Comisión:

Cuestión 37: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018

Cuestión 38: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

Cuestión 39: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

Cuestión 40: 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 organizó según el orden numérico de las cuestiones examinadas por la Comisión.



**Cuestión 37: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018**

37:1 La Comisión tomó nota de los capítulos de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018 y del informe suplementario sobre los primeros seis meses de 2019 que le había trasladado la Plenaria.

---

**Cuestión 38: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica**

38:1 La Comisión examinó esta cuestión basándose en las notas A40-WP/78, presentada por el Consejo, A40-WP/101, presentada por Brasil y los Estados Unidos, y A40-WP/293, presentada por la IATA. La Comisión tomó nota de las notas de información A40-WP/375, presentada por la República de Corea, y A40-WP/545, presentada por Indonesia.

38:2 En la nota A40-WP/78 se proporcionó a la Asamblea información sobre el trabajo en curso de la Organización en la esfera jurídica y una reseña de las novedades y decisiones pertinentes tomadas por el Consejo y el Comité Jurídico desde la última Asamblea respecto a las cuestiones del programa de trabajo general del Comité Jurídico, incluida su priorización. La Secretaría informó a la Comisión sobre los resultados del análisis de los límites de responsabilidad civil del Convenio de Montreal de 1999 y señaló a la atención de la Comisión el hecho de que los límites revisados entrarían en vigor para todos los Estados partes a partir del 28 de diciembre de 2019. Un número importante de delegaciones señalaron su apoyo a la nota WP/78 y expresaron su agradecimiento por el trabajo de la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB), así como por la labor del Comité Jurídico y los grupos de trabajo.

38:3 La delegación del Brasil presentó la nota A40-WP/101, en coautoría con los Estados Unidos, relativa al Artículo 12 del Convenio de Chicago y la necesidad de mecanismos de comunicación y directrices para apoyar su aplicación. Advirtiendo que los Estados necesitaban una rápida notificación y comunicación de presuntas violaciones de las reglas de la aviación para poder cumplir con sus obligaciones de aplicación bajo el Artículo 12 y que esto mejoraría la seguridad operacional, la delegación concluyó proponiendo que la Comisión Jurídica pidiera al Consejo la creación de un grupo de trabajo jurídico y técnico bajo la responsabilidad del Comité Jurídico para que estudiara los mecanismos de apoyo al cumplimiento del Artículo 12. Los Estados Unidos, como coautor, tomó la palabra para señalar que la promoción de la seguridad operacional de la aviación a nivel mundial exige cooperación y comunicación rápida y eficaz entre los Estados, particularmente entre sus autoridades de aviación, respecto a presuntas violaciones a las reglas operacionales. Por consiguiente, crear un grupo de trabajo jurídico y técnico para evaluar y mejorar el procedimiento de notificación y comunicación entre los Estados permitiría reforzar la seguridad operacional de la aviación mundial.

38:4 Cuando el presidente dio la palabra para las deliberaciones, la primera delegación en tomarla expresó su apoyo general a la nota WP/101, pero declaró que la propuesta debía perfeccionarse y aclararse para que incluyera la consideración de las violaciones al reglamento del aire sobre alta mar y la incorporación del concepto de *cultura justa*. Las demás delegaciones que tomaron la palabra brindaron su apoyo a la nota, algunas con la salvedad de que en la consideración de los mecanismos para apoyar la aplicación del Artículo 12 se tuviera en cuenta el concepto de *cultura justa*. Tras una intervención del director de LEB, que resaltó las ventajas de los grupos formados por la Secretaría, tanto desde la perspectiva presupuestaria, como de la interacción con los organismos técnicos que trabajaban en las mismas cuestiones o cuestiones similares, varias delegaciones se pronunciaron a favor de crear un grupo de la Secretaría o un equipo especial para abordar los mecanismos de aplicación del Artículo 12.

38:5 Posteriormente la Comisión apoyó unánimemente la adición del tema “Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del Artículo 12” como nueva cuestión 3 al Programa de trabajo general del Comité Jurídico. Sin embargo, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas a través del Presupuesto 2020-2022 y la falta de recursos extrapresupuestarios, la Comisión convino que el trabajo sobre este tema podría proceder con el establecimiento de un grupo multidisciplinario de la Secretaría o un equipo especial.

38:6 La IATA presentó la nota A40-WP/293, en la cual señalaba que el Convenio de Montreal de 1999 representaba un régimen de responsabilidad efectivo y moderno que ofrecía beneficios importantes para pasajeros y expedidores. En la nota se resaltaban las ventajas tanto para los viajeros como para el comercio mundial al facilitar el uso de documentos electrónicos de transporte. La IATA destacó que 14 nuevos Estados habían ratificado el instrumento desde la última Asamblea, con lo que 98% del tráfico mundial quedaba ahora cubierto por éste. No obstante, observó que 58 Estados miembros de la OACI seguían sin ser Estados partes en el Convenio, por lo que solicitó a la OACI que prestara el apoyo necesario para que todos los Estados miembros restantes ratificaran el instrumento lo antes posible. Todos los Estados que comentaron sobre la nota manifestaron su apoyo y destacaron el importante papel y los amplios beneficios del Convenio.

38:7 Con respecto a la cuestión “Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil”, se tomó nota de que el 37º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 4 al 7 de septiembre de 2018) había concluido que los aspectos jurídicos de las operaciones de RPAS ameritaban un examen continuo, y había creado un Grupo de trabajo para tratar los aspectos jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil. No obstante, también se tomó nota de que el inicio de las labores del grupo de trabajo se encontraba en suspenso por el momento debido a limitaciones presupuestarias de la Organización. Aunque manifestaron su comprensión ante las limitaciones financieras que enfrentaba la Secretaría, varias delegaciones expresaron su preocupación ante el hecho de que la decisión del Comité Jurídico de establecer este grupo de trabajo no se hubiera implementado, especialmente porque la decisión del Comité Jurídico se había tomado en el contexto de la tarea del programa de trabajo con la prioridad más alta, aproximadamente hacía un año.

38:8 Una delegación señaló que las restricciones presupuestarias por las que atravesaba la Secretaría eran una razón comprensible y válida por la que no se había ejecutado la decisión del Comité Jurídico. La delegación hizo un llamamiento a la Comisión para que considerara la posibilidad de iniciar este trabajo sobre los aspectos jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves sin piloto por medio de un grupo o equipo especial de la Secretaría, que podría trabajar en un solo idioma, evitando así el costo de los servicios completos de interpretación y traducción que requeriría un grupo de trabajo del Comité Jurídico. Se señaló que un grupo de este tipo podría adelantar entre tanto el trabajo jurídico en esta área hasta que se resolvieran los problemas presupuestarios. El Director de LEB señaló que la labor técnica de la Organización sobre las aeronaves sin piloto continuaba con el asesoramiento y apoyo de LEB, y que los Estados todavía no habían solicitado a la OACI que elaborara un tratado sobre los RPAS. Indicó que la propuesta de la delegación de crear un grupo de la Secretaría era buena, y ofreció proceder con el establecimiento de un órgano para interactuar con los órganos técnicos existentes y examinar los aspectos jurídicos pertinentes.

38:9 Entre las delegaciones que posteriormente hicieron uso de la palabra se evidenció un amplio respaldo a la idea de formar un grupo de la Secretaría como opción para superar las restricciones presupuestarias y para que sirviera de enlace entre el trabajo jurídico y el trabajo técnico de la Organización sobre las aeronaves sin piloto.

38:10 En lo que respecta a la cuestión “Consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil”, una delegación quiso saber si un grupo técnico abordaría las cuestiones jurídicas relacionadas con este tema. La Secretaría informó que LEB estaba apoyando el trabajo en curso del Grupo de estudio sobre ciberseguridad (SSGC) de la Secretaría, a través de su Subgrupo de investigación sobre aspectos jurídicos (RSGLEG) para examinar los instrumentos de derecho internacional y que en dicho grupo había una buena cooperación y relación entre los expertos jurídicos y los expertos en ciberseguridad. La Secretaría también hizo hincapié en que se necesitaba un enfoque multidisciplinario para realizar esta tarea y recordó que la Resolución A39-19 de la Asamblea instaba a los Estados a abordar esta cuestión con un enfoque transversal que involucrara el conocimiento y la experiencia colectivos de varias disciplinas del ámbito de la aviación. En consecuencia, el RSGLEG, con una mayor participación basada en la representación geográfica, examinaría el estudio de este tema antes de que se presentaran informes relativos a los instrumentos de derecho aeronáutico internacional al Comité Jurídico en su siguiente período de sesiones.

38:11 La Comisión aceptó luego la propuesta de la Secretaría de unir las cuestiones 4 y 5 del Programa de trabajo del Comité Jurídico para que dijera: “Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional, incluyendo las ciberamenazas, que tal vez no estén contemplados adecuadamente en los instrumentos de derecho aeronáutico existentes.”

38:12 Con respecto a la cuestión 8, la Comisión convino en ampliar el ámbito de aplicación más allá de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), como había pedido el Consejo.

38:13 Al término de sus deliberaciones, la Comisión estableció el Programa general de trabajo del Comité Jurídico como sigue:

- 1) Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil;
- 2) Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias;
- 3) Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago;
- 4) Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación internacional, incluidas las ciberamenazas, que pudieran no estar previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;
- 5) Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses;
- 6) Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional;
- 7) Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago;

- 8) Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios mundiales por satélite para la navegación aérea internacional.

38:14 Una delegación enfatizó que el orden de prioridad de los temas que conforman el Programa general de trabajo del Comité Jurídico no determinaban orden de importancia, sino que reflejaba un enfoque pragmático sobre los asuntos que podrían adelantarse en un plazo más corto. Los miembros de la Comisión estuvieron de acuerdo.

**Cuestión 39: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera jurídica**

39:1 La Comisión consideró esta cuestión basándose en las notas A40-WP/9, presentada por el Consejo; A40-WP/204, presentada por Singapur, copatrocinada por Arabia Saudita, Armenia, Australia, Bahamas, Bélgica, Botswana, Bulgaria, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Gambia, Ghana, Indonesia, Japón, Kuwait, Macedonia del Norte, Nigeria, Omán, Papua Nueva Guinea, Polonia, Qatar, República Democrática Popular Lao, Sudáfrica y Viet Nam; A40-WP/236, presentada por la República Popular de China; y A40-WP/335, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). La Comisión tomó nota de las notas de información A40-WP/142, presentada por la India y A40-WP/534, por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

39:2 Con respecto a la nota A40-WP/9, la Secretaría subrayó que la nota se había preparado, y la Resolución de la Asamblea se había enmendado, principalmente para reflejar el trabajo realizado por el Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados para actualizar la Circular 288, *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*, tras la adopción del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Protocolo de Montreal de 2014). Las recomendaciones del Equipo especial fueron aceptadas por el Comité Jurídico en su 37º período de sesiones, en septiembre de 2018, y por el Consejo en noviembre de 2018, especialmente la recomendación de que los textos de orientación se publicaran en forma de manual, recomendación que llevó posteriormente a la publicación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados perturbadores* (Doc 10117 de la OACI). La Secretaría señaló que la Circular 288 no se había descontinuado y que seguía disponible como orientación para los Estados que no hubieran ratificado el Protocolo de Montreal de 2014. En la nota se destacaba también el estado de ratificación de los Protocolos de enmienda que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* en el Convenio de Chicago, y se informaba sobre la introducción del Curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI en 2017, inicialmente disponible en inglés únicamente y ya traducido al español y francés. La Secretaría tomó nota de la decisión de la Comisión, bajo la cuestión 38 del orden del día, de reformular el título de la cuestión relativa a los sistemas CNS/ATM (véase el párrafo 38:12) y de que el Apéndice F de la Resolución de la Asamblea debía por lo tanto actualizarse para reflejar el nuevo título y la prioridad.

39:3 Hubo un amplio apoyo a la nota, así como a las enmiendas de la Resolución de la Asamblea, particularmente del Apéndice E, y numerosas delegaciones manifestaron su agradecimiento al Equipo especial por sus esfuerzos y arduo trabajo para producir el Doc 10117. Respondiendo a una pregunta, la Secretaría aclaró que la palabra “civil” se había suprimido del apéndice y de la legislación modelo para alinearlos con el uso y la terminología actual de los tratados y de los documentos de la OACI, y que no se contemplaba que la legislación modelo se aplicara a las aeronaves de Estado, conforme al párrafo 4 del Artículo 1 del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Convenio de Tokio). Otra delegación preguntó por qué la sección sobre jurisdicción se había suprimido de la legislación modelo, a lo cual la Secretaría respondió que ya no era necesaria puesto que el Protocolo de Montreal de 2014 había llenado las lagunas jurisdiccionales del Convenio de Tokio. La legislación modelo estaba prevista en particular para proporcionar orientación sobre áreas que no estuvieran específicamente cubiertas en el Protocolo, tales como la lista de infracciones.

39:4 Una delegación reconoció que los incidentes de insubordinación y perturbación a bordo son cada vez más frecuentes; apoyaba los esfuerzos para combatir dichos incidentes y el trabajo que el equipo especial para lidiar con pasajeros insubordinados y perturbadores había realizado. Sin embargo, esta delegación manifestó su objeción al Protocolo de Montreal de 2014 debido a las limitaciones a la capacidad de los oficiales de seguridad de a bordo (IFSO) para tomar medidas preventivas razonables cuando hubiera una amenaza a la seguridad de una aeronave o de las personas a bordo, limitando así la autoridad que tienen los IFSO como pasajeros bajo el Convenio de Tokio. Además, para muchos Estados, el lenguaje del Protocolo hacía difícil la aplicación de la jurisdicción del Estado de aterrizaje sobre los infractores. Un observador señaló los importantes beneficios que podrían derivarse de una amplia ratificación del Protocolo, observando que las inquietudes manifestadas podrían resolverse y que podrían no aplicarse a otros Estados. Este observador declaró que el Protocolo no representaba ninguna restricción substancial a la capacidad de los Estados de tratar cuestiones de seguridad a bordo de una aeronave y que era una herramienta importante para la uniformidad a nivel mundial. Una delegación se sumó a estas observaciones manifestando que aunque no fuera perfecto en todos sus aspectos, el Protocolo tenía el mérito de ser coherente con el derecho aeronáutico. Otra delegación apoyó la nota de estudio tomando especialmente nota del Apéndice D de la Resolución de la Asamblea y de la expansión de la instrucción en derecho aeronáutico a los Estados que la requieran.

39:5 Varias delegaciones hicieron sugerencias referentes a la Resolución de la Asamblea, que la Comisión aceptó.

39:6 Singapur presentó la nota WP/204, que contenía información sobre el primer Foro de asesores jurídicos de la aviación civil (CALAF) organizado por la LEB y auspiciado por Singapur en mayo de 2010. Muchas delegaciones agradecieron y felicitaron a la LEB y a Singapur por el exitoso Foro, y reconocieron la importancia y la utilidad de tener un canal informal para discutir temas de actualidad que afectaban a la aviación civil internacional. Las delegaciones tomaron nota de que la convocación periódica del Foro permitiría a los asesores jurídicos, a través del intercambio de información y experiencias, actualizar y mejorar continuamente sus competencias, aptitudes y capacidades para desempeñar sus funciones de manera efectiva, y por lo tanto instaron a los Estados a que consideraran auspiciar ediciones futuras del Foro. Para fomentar aún más tales actualizaciones y mejoras, Gambia invitó a participar en el curso y seminario de derecho aeronáutico internacional que auspiciaría en febrero de 2020.

39:7 Sin embargo, algunas delegaciones manifestaron la esperanza de que se proporcionara apoyo financiero y de idiomas para aumentar la participación en el Foro. Otras delegaciones sugirieron que se formalizara el Foro incluyéndolo en la jerarquía de los órganos jurídicos de la OACI. Por ejemplo, el Foro podría celebrarse entre períodos de sesiones del Comité Jurídico a título de preparación para este último. Algunas delegaciones destacaron la importancia de elaborar un marco de competencias para asesores jurídicos de la aviación civil, a fin de promover la coherencia y la uniformidad, mientras que otras hicieron énfasis en la necesidad de que las administraciones de aviación civil tuvieran sus propios asesores jurídicos internos. Hubo amplio apoyo al proyecto de Apéndice de la Resolución de la Asamblea que se proponía en la nota WP/204. La Comisión aceptó la sugerencia de una delegación de que el Apéndice incluyera la contribución al respeto del estado de derecho como parte del mandato de los asesores jurídicos de la aviación civil.

39:8 China presentó la nota A40-WP/236, que informaba sobre el sistema de gestión de la confiabilidad de la aviación civil de China. Basándose en la legislación nacional, China elaboró mecanismos de confiabilidad apropiados, incluyendo medidas para sancionar comportamiento que pone

en peligro la seguridad operacional y el orden de la aviación. Estas medidas se aplicaban a empresas nacionales y extranjeras, así como a personal y pasajeros nacionales y extranjeros. Habiendo China considerado que estas medidas administrativas de confiabilidad eran efectivas, su objetivo era compartir esta experiencia con otras autoridades de aviación civil, recibir apoyo de la OACI y contribuir a la promoción de la gestión de la confiabilidad.

39:9 Algunas delegaciones agradecieron a China por compartir su experiencia e información. Un observador, apoyado por varias delegaciones, manifestó su inquietud sobre este tema por parte de las aerolíneas, en lo que atañe a la compatibilidad de este régimen de sanciones con el marco jurídico internacional. Como este régimen se aplicaría también a las líneas aéreas extranjeras y no solamente a los transportistas chinos, la negativa o la reducción al acceso a los mercados que este sistema de confiabilidad social desencadenaría sería incompatible con los acuerdos bilaterales de servicios aéreos. Algunas delegaciones recordaron que existe una compleja interacción entre este concepto y el principio internacional de “cultura justa”. Aun cuando uno de los objetivos de este sistema podría ser el de luchar contra los pasajeros insubordinados, varias delegaciones manifestaron su confianza en el trabajo ya realizado por la OACI en este ámbito. China volvió a confirmar que el sistema de gestión de la confiabilidad no menoscabaría los derechos de los Estados miembros en virtud de sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos con China. Asimismo presentó el debido procedimiento legal y los fundamentos jurídicos que garantizarían los derechos de los explotadores extranjeros de servicios aéreos y los individuos. La Comisión tomó nota de la nota de estudio y acogió con beneplácito la información, observando que se necesitaría información adicional de China durante futuras deliberaciones.

39:10 La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) presentó la nota A40-WP/335, en la que se promovía la ratificación del Protocolo de Montreal de 2014. Varias delegaciones manifestaron su apoyo a la nota y al Protocolo, al mismo tiempo que comentaron sobre el avance de sus Estados en la ratificación del Protocolo. No obstante, una delegación manifestó su objeción al Protocolo de Montreal de 2014, citando las razones que había expuesto en detalle en su intervención referente a la nota A40-WP/9.

39:11 La Comisión seguidamente acordó recomendar a la Plenaria la adopción de la siguiente resolución:

### **Resolución 39/1: 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 40° 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 A39-11.

## 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 A39-11, 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 enmiendan los Artículos 50 (a) y 56 adoptados en 2016, y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino;

*Tomando nota asimismo* de que, si bien un número considerable de Estados son partes en los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago, es necesario seguir avanzando en la ratificación de dichos Protocolos;

*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, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

*Insta* a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar a la Secretaría 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:*

*Comprendiendo* 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; y

*Acogiendo con beneplácito* la introducción, en 2017, del curso de Derecho Aeronáutico internacional de la OACI para que los representantes de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional;

*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 (pasajeros insubordinados y 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 y perturbadores a bordo de aeronaves;

*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 y 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 y 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; y

*Tomando nota además* de la publicación del Doc. 10117 – *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y contiene una lista de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores;

*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 y perturbadores, siguiendo la orientación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores* (Doc 10117) de la OACI e incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones de la legislación modelo expuestas a continuación;

*Exhorta* a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento o la instauración de procedimiento administrativo o cualquier otra forma de acción legal, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos y actos 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; y

*Alienta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a considerar la introducción de sanciones civiles y administrativas en respuesta a los actos o infracciones menos graves vinculados al comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves de manera expeditiva y efectiva.

### **Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves**

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

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

- 1) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- 2) intimidación o amenaza 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;
- 3) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de:
  - a) proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes dentro de la misma; o
  - b) 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**

- 1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave 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 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**

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

- 1) fumar en un lavabo o en otro lugar cuando dicho acto esté prohibido;
- 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.

## 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 implementación 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 implementación 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 implementación 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;

*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 implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago; y

*Considerando* que la decimotercera Conferencia de navegación aérea examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea:

#### *La Asamblea:*

1. *Reconoce* la importancia de la cuestión 8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico, “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional” 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 implementación 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 implementación 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 implementación 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 implementación 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).

## APÉNDICE G

### **Fortalecimiento de la capacidad y efectividad de los Estados para aplicar los tratados de derecho aeronáutico y actualizar sus leyes y reglamentos nacionales**

*Recordando* la importante función que desempeña el derecho (especialmente el derecho aeronáutico) para la consecución de los fines y objetivos de la OACI y para que esta última, los Estados miembros y la industria de la aviación puedan dar una respuesta eficaz a las nuevas oportunidades, desafíos y amenazas que se plantean para el desarrollo de la aviación civil internacional;

*Reconociendo* que los Estados miembros deben velar por que se formulen leyes y reglamentos adecuados para la implementación de los instrumentos y las disposiciones de la OACI pertinentes en materia de derecho aeronáutico, y que dichas leyes y reglamentos se apliquen de conformidad con el Convenio de Chicago;

*Afirmando* el importante papel que desempeñan los asesores jurídicos de la aviación civil y los profesionales del derecho aeronáutico asistiendo a sus Estados y organizaciones en la aplicación de los tratados de derecho aeronáutico y la formulación y actualización de leyes y reglamentos nacionales para dar cumplimiento a las políticas y requisitos de reglamentación nacionales y contribuir al respeto del estado de derecho;

*Considerando* que los asesores jurídicos deben actualizar y mejorar continuamente sus competencias, aptitudes y capacidades para desempeñar con eficacia sus funciones; y

*Acogiendo con beneplácito* la iniciativa del primer Foro de asesores jurídicos de la aviación civil organizado por la OACI y celebrado en Singapur en mayo de 2019, que permitió a los asesores jurídicos, en especial aquellos que prestan servicios en organizaciones encargadas de la reglamentación de la aviación civil, compartir e intercambiar opiniones sobre cuestiones actuales de interés para la comunidad de la aviación internacional y sobre el fortalecimiento de la asistencia que prestan a sus organizaciones y Estados;

*La Asamblea:*

1. *Alienta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que establezcan puestos de asesores jurídicos internos especializados en sus administraciones de la aviación civil;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los seminarios teóricos y prácticos de la OACI, el curso de derecho aéreo internacional y otros eventos similares para la capacitación y el perfeccionamiento continuos de sus asesores jurídicos, y a que consideren la posibilidad de organizar ocasionalmente tales eventos en sus Estados y regiones;
3. *Invita* a los Estados miembros a que apoyen la iniciativa del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil y a que consideren la posibilidad de acoger nuevas ediciones del Foro, así como a que fomenten y faciliten la participación de sus asesores jurídicos en el Foro y la presentación de contribuciones por parte de estos;
4. *Pide* a la Secretaria General que brinde asistencia a los Estados miembros en la consecución y el mantenimiento de la debida competencia de sus asesores jurídicos de aviación civil, en particular mediante la elaboración de un marco de competencias para consolidar su función; y
5. *Insta* a los Estados miembros a que apoyen la labor de la OACI en la esfera jurídica fomentando la participación activa de sus asesores jurídicos en la labor del Comité Jurídico, los subcomités y equipos especiales, los grupos de expertos, los grupos de trabajo y demás órganos similares creados para examinar cuestiones de derecho aeronáutico y proponer soluciones jurídicas.



**Cuestión 40: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica**

40:1 La Delegación de China presentó la nota C-WP/235, en la que se exponían las siguientes cuatro razones que llevaron a la introducción de una vigilancia específica y precisa bajo la responsabilidad de la Administración de Aviación Civil de China (CAAC): 1) el rápido crecimiento de la industria del transporte aéreo en China, que había generado discrepancias en la gestión del cumplimiento; 2) la restricción de recursos que había limitado las capacidades de vigilancia, ya que el número y la calidad de los inspectores no estaban aumentando al ritmo del crecimiento de la industria; 3) los adelantos tecnológicos, que facilitaban la vigilancia específica y precisa; y 4) la necesidad de reducir el costo de la reglamentación, tanto para la CAAC como para la industria. La delegación explicó que agradecería el apoyo de la OACI en la siguiente fase de promoción de la vigilancia específica y precisa en China. Una delegación tomó la palabra para manifestar su interés en el nuevo enfoque para la vigilancia que había adoptado la CAAC e indicó que le interesaría escuchar los enfoques de otros Estados.

40:2 La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF) presentó la nota A40-WP/434, en la que se afirmaba que las experiencias pasadas de las familias de víctimas de accidentes de aviación demostraban el impacto negativo que tenían las demoras en el pago de las prestaciones del seguro para las víctimas y sus familias, y la necesidad de mejorar el tratamiento que se daba a las víctimas. La FIVA AF recordó las Resoluciones de la OACI respecto a las indemnizaciones de las víctimas; instó a todas las partes interesadas a apoyar las mejores prácticas de las aseguradoras en el tratamiento de la asistencia a víctimas; exhortó al Consejo a que incorporara el tema de la implementación de las mejores prácticas en los Estados en el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP); y exhortó a la OACI a que organizara el próximo año un seminario sobre las mejores prácticas de los Estados para la indemnización de las víctimas por parte de las aseguradoras/explotadores de servicios aéreos.

40:3 Varias delegaciones tomaron la palabra para manifestar apoyo a la nota A40-WP/434 y, en particular, a la organización de un seminario como se proponía en la nota. Una delegación agradeció la presentación de la nota y destacó la importancia del tema, pero observó que de acuerdo con las directrices del Consejo, el énfasis del USOAP era la seguridad operacional de la aviación y que por lo tanto la aplicación en los Estados de las mejores prácticas relativas a la indemnización de víctimas no era un tema apropiado para el USOAP. Otra delegación se hizo eco de esta inquietud y también indicó que el tema de las mejores prácticas de las aseguradoras/explotadores de servicios aéreos con respecto a la indemnización de víctimas podría tratarse en otros eventos.

40:4 El Director de LEB manifestó su agradecimiento por la nota de la FIVA AF, y afirmó el apoyo de la Secretaría al objetivo de la plena indemnización de las víctimas. Dijo además que después de haber visto directamente la terrible situación de las víctimas del derribo del vuelo 17 de Malaysia Airlines en Ucrania, personalmente compartía los sentimientos expresados en la nota. No obstante, señaló que la indemnización de las víctimas no era una cuestión exclusivamente jurídica, y que exigía un enfoque multidisciplinario. Observó también que la LEB no contaba con el presupuesto para organizar un seminario exclusivamente sobre este tema e hizo un llamamiento a los Estados que habían manifestado apoyo a la nota para que financiaran tal evento. Como alternativa, propuso que la FIVA AF presentara el tema para consideración en el siguiente Foro de asesores jurídicos de la aviación civil o en el seminario jurídico de la OACI que se celebraría en la República de Corea en 2021.

40:5 La Comisión tomó nota de la A40-WP/235, acogiendo la información presentada y alentando a China a que compartiera información sobre futuros avances. La Comisión tomó nota así mismo de la nota A40-WP/434 y solicitó a la Secretaría que estudiara la posibilidad de trabajar en el futuro en los asuntos mencionados en la nota e informara oportunamente al Consejo, considerando un enfoque multidisciplinario. La Comisión solicitó además que la Secretaría invitara a la FIVAAF a presentar esos temas para consideración en el siguiente Foro de asesores jurídicos de la aviación civil o en el seminario jurídico de la OACI en Corea.

-----

**Cuestión 39: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera jurídica**

39:1 La Comisión consideró esta cuestión basándose en las notas A40-WP/9, presentada por el Consejo; A40-WP/204, presentada por Singapur, copatrocinada por Arabia Saudita, Armenia, Australia, Bahamas, Bélgica, Botswana, Bulgaria, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Gambia, Ghana, Indonesia, Japón, Kuwait, Macedonia del Norte, Nigeria, Omán, Papua Nueva Guinea, Polonia, Qatar, República Democrática Popular Lao, Sudáfrica y Viet Nam; A40-WP/236, presentada por la República Popular de China; y A40-WP/335, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). La Comisión tomó nota de las notas de información A40-WP/142, presentada por la India y A40-WP/534, por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

39:2 Con respecto a la nota A40-WP/9, la Secretaría subrayó que la nota se había preparado, y la Resolución de la Asamblea se había enmendado, principalmente para reflejar el trabajo realizado por el Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados para actualizar la Circular 288, *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*, tras la adopción del *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Protocolo de Montreal de 2014). Las recomendaciones del Equipo especial fueron aceptadas por el Comité Jurídico en su 37º período de sesiones, en septiembre de 2018, y por el Consejo en noviembre de 2018, especialmente la recomendación de que los textos de orientación se publicaran en forma de manual, recomendación que llevó posteriormente a la publicación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados perturbadores* (Doc 10117 de la OACI). La Secretaría señaló que la Circular 288 no se había descontinuado y que seguía disponible como orientación para los Estados que no hubieran ratificado el Protocolo de Montreal de 2014. En la nota se destacaba también el estado de ratificación de los Protocolos de enmienda que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* en el Convenio de Chicago, y se informaba sobre la introducción del Curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI en 2017, inicialmente disponible en inglés únicamente y ya traducido al español y francés. La Secretaría tomó nota de la decisión de la Comisión, bajo la cuestión 38 del orden del día, de reformular el título de la cuestión relativa a los sistemas CNS/ATM (véase el párrafo 38:12) y de que el Apéndice F de la Resolución de la Asamblea debía por lo tanto actualizarse para reflejar el nuevo título y la prioridad.

39:3 Hubo un amplio apoyo a la nota, así como a las enmiendas de la Resolución de la Asamblea, particularmente del Apéndice E, y numerosas delegaciones manifestaron su agradecimiento al Equipo especial por sus esfuerzos y arduo trabajo para producir el Doc 10117. Respondiendo a una pregunta, la Secretaría aclaró que la palabra “civil” se había suprimido del apéndice y de la legislación modelo para alinearlos con el uso y la terminología actual de los tratados y de los documentos de la OACI, y que no se contemplaba que la legislación modelo se aplicara a las aeronaves de Estado, conforme al párrafo 4 del Artículo 1 del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Convenio de Tokio). Otra delegación preguntó por qué la sección sobre jurisdicción se había suprimido de la legislación modelo, a lo cual la Secretaría respondió que ya no era necesaria puesto que el Protocolo de Montreal de 2014 había llenado las lagunas jurisdiccionales del Convenio de Tokio. La legislación modelo estaba prevista en particular para proporcionar orientación sobre áreas que no estuvieran específicamente cubiertas en el Protocolo, tales como la lista de infracciones.

39:4 Una delegación reconoció que los incidentes de insubordinación y perturbación a bordo son cada vez más frecuentes; apoyaba los esfuerzos para combatir dichos incidentes y el trabajo que el equipo especial para lidiar con pasajeros insubordinados y perturbadores había realizado. Sin embargo, esta delegación manifestó su objeción al Protocolo de Montreal de 2014 debido a las limitaciones a la capacidad de los oficiales de seguridad de a bordo (IFSO) para tomar medidas preventivas razonables cuando hubiera una amenaza a la seguridad de una aeronave o de las personas a bordo, limitando así la autoridad que tienen los IFSO como pasajeros bajo el Convenio de Tokio. Además, para muchos Estados, el lenguaje del Protocolo hacía difícil la aplicación de la jurisdicción del Estado de aterrizaje sobre los infractores. Un observador señaló los importantes beneficios que podrían derivarse de una amplia ratificación del Protocolo, observando que las inquietudes manifestadas podrían resolverse y que podrían no aplicarse a otros Estados. Este observador declaró que el Protocolo no representaba ninguna restricción substancial a la capacidad de los Estados de tratar cuestiones de seguridad a bordo de una aeronave y que era una herramienta importante para la uniformidad a nivel mundial. Una delegación se sumó a estas observaciones manifestando que aunque no fuera perfecto en todos sus aspectos, el Protocolo tenía el mérito de ser coherente con el derecho aeronáutico. Otra delegación apoyó la nota de estudio tomando especialmente nota del Apéndice D de la Resolución de la Asamblea y de la expansión de la instrucción en derecho aeronáutico a los Estados que la requieran.

39:5 Varias delegaciones hicieron sugerencias referentes a la Resolución de la Asamblea, que la Comisión aceptó.

39:6 Singapur presentó la nota WP/204, que contenía información sobre el primer Foro de asesores jurídicos de la aviación civil (CALAF) organizado por la LEB y auspiciado por Singapur en mayo de 2010. Muchas delegaciones agradecieron y felicitaron a la LEB y a Singapur por el exitoso Foro, y reconocieron la importancia y la utilidad de tener un canal informal para discutir temas de actualidad que afectaban a la aviación civil internacional. Las delegaciones tomaron nota de que la convocación periódica del Foro permitiría a los asesores jurídicos, a través del intercambio de información y experiencias, actualizar y mejorar continuamente sus competencias, aptitudes y capacidades para desempeñar sus funciones de manera efectiva, y por lo tanto instaron a los Estados a que consideraran auspiciar ediciones futuras del Foro. Para fomentar aún más tales actualizaciones y mejoras, Gambia invitó a participar en el curso y seminario de derecho aeronáutico internacional que auspiciaría en febrero de 2020.

39:7 Sin embargo, algunas delegaciones manifestaron la esperanza de que se proporcionara apoyo financiero y de idiomas para aumentar la participación en el Foro. Otras delegaciones sugirieron que se formalizara el Foro incluyéndolo en la jerarquía de los órganos jurídicos de la OACI. Por ejemplo, el Foro podría celebrarse entre períodos de sesiones del Comité Jurídico a título de preparación para este último. Algunas delegaciones destacaron la importancia de elaborar un marco de competencias para asesores jurídicos de la aviación civil, a fin de promover la coherencia y la uniformidad, mientras que otras hicieron énfasis en la necesidad de que las administraciones de aviación civil tuvieran sus propios asesores jurídicos internos. Hubo amplio apoyo al proyecto de Apéndice de la Resolución de la Asamblea que se proponía en la nota WP/204. La Comisión aceptó la sugerencia de una delegación de que el Apéndice incluyera la contribución al respeto del estado de derecho como parte del mandato de los asesores jurídicos de la aviación civil.

39:8 China presentó la nota A40-WP/236, que informaba sobre el sistema de gestión de la confiabilidad de la aviación civil de China. Basándose en la legislación nacional, China elaboró mecanismos de confiabilidad apropiados, incluyendo medidas para sancionar comportamiento que pone en peligro la seguridad operacional y el orden de la aviación. Estas medidas se aplicaban a empresas nacionales y extranjeras, así como a personal y pasajeros nacionales y extranjeros. Habiendo China considerado que estas medidas administrativas de confiabilidad eran efectivas, su objetivo era compartir esta experiencia con otras autoridades de aviación civil, recibir apoyo de la OACI y contribuir a la promoción de la gestión de la confiabilidad.

39:9 Algunas delegaciones agradecieron a China por compartir su experiencia e información. Un observador, apoyado por varias delegaciones, manifestó su inquietud sobre este tema por parte de las aerolíneas, en lo que atañe a la compatibilidad de este régimen de sanciones con el marco jurídico internacional. Como este régimen se aplicaría también a las líneas aéreas extranjeras y no solamente a los transportistas chinos, la negativa o la reducción al acceso a los mercados que este sistema de confiabilidad social desencadenaría sería incompatible con los acuerdos bilaterales de servicios aéreos. Algunas delegaciones recordaron que existe una compleja interacción entre este concepto y el principio internacional de “cultura justa”. Aun cuando uno de los objetivos de este sistema podría ser el de luchar contra los pasajeros insubordinados, varias delegaciones manifestaron su confianza en el trabajo ya realizado por la OACI en este ámbito. China volvió a confirmar que el sistema de gestión de la confiabilidad no menoscabaría los derechos de los Estados miembros en virtud de sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos con China. Asimismo presentó el debido procedimiento legal y los fundamentos jurídicos que garantizarían los derechos de los explotadores extranjeros de servicios aéreos y los individuos. La Comisión tomó nota de la nota de estudio y acogió con beneplácito la información, observando que se necesitaría información adicional de China durante futuras deliberaciones.

39:10 La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) presentó la nota A40-WP/335, en la que se promovía la ratificación del Protocolo de Montreal de 2014. Varias delegaciones manifestaron su apoyo a la nota y al Protocolo, al mismo tiempo que comentaron sobre el avance de sus Estados en la ratificación del Protocolo. No obstante, una delegación manifestó su objeción al Protocolo de Montreal de 2014, citando las razones que había expuesto en detalle en su intervención referente a la nota A40-WP/9.

39:11 La Comisión seguidamente acordó recomendar a la Plenaria la adopción de la siguiente resolución:

**Resolución 39/1: 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 40° 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 A39-11.

## **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 A39-11, 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 enmiendan los Artículos 50 (a) y 56 adoptados en 2016, y los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino;

*Tomando nota asimismo* de que, si bien un número considerable de Estados son partes en los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis* del Convenio de Chicago, es necesario seguir avanzando en la ratificación de dichos Protocolos;

*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,

el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos sobre el texto auténtico quinquelingüe (1995) y el Protocolo relativo al texto auténtico en seis idiomas (1998) del Convenio de Chicago;

*Insta* a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar a la Secretaría 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:*

*Comprendiendo* 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; y

*Acogiendo con beneplácito* la introducción, en 2017, del curso de Derecho Aeronáutico internacional de la OACI para que los representantes de las administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea puedan apoyar a sus organizaciones en la aplicación del derecho aeronáutico internacional;

*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 (pasajeros insubordinados y 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 y perturbadores a bordo de aeronaves;

*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 y 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 y 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; y

*Tomando nota además* de la publicación del Doc. 10117 – *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores*, que incorpora cambios derivados de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 y contiene una lista de infracciones y actos más susceptibles de ser cometidos a bordo de las aeronaves por pasajeros insubordinados y perturbadores;

*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 y perturbadores, siguiendo la orientación del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados*

y *perturbadores* (Doc 10117) de la OACI e incorporando, en la medida de lo posible, las disposiciones de la legislación modelo expuestas a continuación;

*Exhorta* a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su procesamiento o la instauración de procedimiento administrativo o cualquier otra forma de acción legal, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de los delitos y actos 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; y

*Alienta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a considerar la introducción de sanciones civiles y administrativas en respuesta a los actos o infracciones menos graves vinculados al comportamiento insubordinado y perturbador a bordo de las aeronaves de manera expeditiva y efectiva.

### **Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves**

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

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

- 1) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- 2) intimidación o amenaza 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;
- 3) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de:
  - a) proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes dentro de la misma; o
  - b) 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**

- 1) Comete un delito toda persona que a bordo de una aeronave 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 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**

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

- 1) fumar en un lavabo o en otro lugar cuando dicho acto esté prohibido;
- 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.

**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 implementación 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 implementación 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 implementación 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;

*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 implementación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago; y

*Considerando* que la decimotercera Conferencia de navegación aérea examinó el estado de las tecnologías existentes y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea:

*La Asamblea:*

1. *Reconoce* la importancia de la cuestión 8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico, “Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional” 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 implementación 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 implementación 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 implementación 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 implementación 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).

## APÉNDICE G

### **Fortalecimiento de la capacidad y efectividad de los Estados para aplicar los tratados de derecho aeronáutico y actualizar sus leyes y reglamentos nacionales**

*Recordando* la importante función que desempeña el derecho (especialmente el derecho aeronáutico) para la consecución de los fines y objetivos de la OACI y para que esta última, los Estados miembros y la industria de la aviación puedan dar una respuesta eficaz a las nuevas oportunidades, desafíos y amenazas que se plantean para el desarrollo de la aviación civil internacional;

*Reconociendo* que los Estados miembros deben velar por que se formulen leyes y reglamentos adecuados para la implementación de los instrumentos y las disposiciones de la OACI pertinentes en materia de derecho aeronáutico, y que dichas leyes y reglamentos se apliquen de conformidad con el Convenio de Chicago;

*Afirmando* el importante papel que desempeñan los asesores jurídicos de la aviación civil y los profesionales del derecho aeronáutico asistiendo a sus Estados y organizaciones en la aplicación de los tratados de derecho aeronáutico y la formulación y actualización de leyes y reglamentos nacionales para dar cumplimiento a las políticas y requisitos de reglamentación nacionales y contribuir al respeto del estado de derecho;

*Considerando* que los asesores jurídicos deben actualizar y mejorar continuamente sus competencias, aptitudes y capacidades para desempeñar con eficacia sus funciones; y

*Acogiendo con beneplácito* la iniciativa del primer Foro de asesores jurídicos de la aviación civil organizado por la OACI y celebrado en Singapur en mayo de 2019, que permitió a los asesores jurídicos, en especial aquellos que prestan servicios en organizaciones encargadas de la reglamentación de la aviación civil, compartir e intercambiar opiniones sobre cuestiones actuales de interés para la comunidad de la aviación internacional y sobre el fortalecimiento de la asistencia que prestan a sus organizaciones y Estados;

*La Asamblea:*

1. *Alienta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que establezcan puestos de asesores jurídicos internos especializados en sus administraciones de la aviación civil;
2. *Alienta* a los Estados miembros a que utilicen los seminarios teóricos y prácticos de la OACI, el curso de derecho aéreo internacional y otros eventos similares para la capacitación y el perfeccionamiento continuos de sus asesores jurídicos, y a que consideren la posibilidad de organizar ocasionalmente tales eventos en sus Estados y regiones;
3. *Invita* a los Estados miembros a que apoyen la iniciativa del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil y a que consideren la posibilidad de acoger nuevas ediciones del Foro, así como a que fomenten y faciliten la participación de sus asesores jurídicos en el Foro y la presentación de contribuciones por parte de estos;
4. *Pide* a la Secretaria General que brinde asistencia a los Estados miembros en la consecución y el mantenimiento de la debida competencia de sus asesores jurídicos de aviación civil, en particular mediante la elaboración de un marco de competencias para consolidar su función; y
5. *Insta* a los Estados miembros a que apoyen la labor de la OACI en la esfera jurídica fomentando la participación activa de sus asesores jurídicos en la labor del Comité Jurídico, los subcomités y equipos especiales, los grupos de expertos, los grupos de trabajo y demás órganos similares creados para examinar cuestiones de derecho aeronáutico y proponer soluciones jurídicas.



**Cuestión 40: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica**

40:1 La Delegación de China presentó la nota C-WP/235, en la que se exponían las siguientes cuatro razones que llevaron a la introducción de una vigilancia específica y precisa bajo la responsabilidad de la Administración de Aviación Civil de China (CAAC): 1) el rápido crecimiento de la industria del transporte aéreo en China, que había generado discrepancias en la gestión del cumplimiento; 2) la restricción de recursos que había limitado las capacidades de vigilancia, ya que el número y la calidad de los inspectores no estaban aumentando al ritmo del crecimiento de la industria; 3) los adelantos tecnológicos, que facilitaban la vigilancia específica y precisa; y 4) la necesidad de reducir el costo de la reglamentación, tanto para la CAAC como para la industria. La delegación explicó que agradecería el apoyo de la OACI en la siguiente fase de promoción de la vigilancia específica y precisa en China. Una delegación tomó la palabra para manifestar su interés en el nuevo enfoque para la vigilancia que había adoptado la CAAC e indicó que le interesaría escuchar los enfoques de otros Estados.

40:2 La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF) presentó la nota A40-WP/434, en la que se afirmaba que las experiencias pasadas de las familias de víctimas de accidentes de aviación demostraban el impacto negativo que tenían las demoras en el pago de las prestaciones del seguro para las víctimas y sus familias, y la necesidad de mejorar el tratamiento que se daba a las víctimas. La FIVAAF recordó las Resoluciones de la OACI respecto a las indemnizaciones de las víctimas; instó a todas las partes interesadas a apoyar las mejores prácticas de las aseguradoras en el tratamiento de la asistencia a víctimas; exhortó al Consejo a que incorporara el tema de la implementación de las mejores prácticas en los Estados en el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP); y exhortó a la OACI a que organizara el próximo año un seminario sobre las mejores prácticas de los Estados para la indemnización de las víctimas por parte de las aseguradoras/explotadores de servicios aéreos.

40:3 Varias delegaciones tomaron la palabra para manifestar apoyo a la nota A40-WP/434 y, en particular, a la organización de un seminario como se proponía en la nota. Una delegación agradeció la presentación de la nota y destacó la importancia del tema, pero observó que de acuerdo con las directrices del Consejo, el énfasis del USOAP era la seguridad operacional de la aviación y que por lo tanto la aplicación en los Estados de las mejores prácticas relativas a la indemnización de víctimas no era un tema apropiado para el USOAP. Otra delegación se hizo eco de esta inquietud y también indicó que el tema de las mejores prácticas de las aseguradoras/explotadores de servicios aéreos con respecto a la indemnización de víctimas podría tratarse en otros eventos.

40:4 El Director de LEB manifestó su agradecimiento por la nota de la FIVAAF, y afirmó el apoyo de la Secretaría al objetivo de la plena indemnización de las víctimas. Dijo además que después de haber visto directamente la terrible situación de las víctimas del derribo del vuelo 17 de Malaysia Airlines en Ucrania, personalmente compartía los sentimientos expresados en la nota. No obstante, señaló que la indemnización de las víctimas no era una cuestión exclusivamente jurídica, y que exigía un enfoque multidisciplinario. Observó también que la LEB no contaba con el presupuesto para organizar un seminario exclusivamente sobre este tema e hizo un llamamiento a los Estados que habían manifestado apoyo a la nota para que financiaran tal evento. Como alternativa, propuso que la FIVAAF presentara el tema para consideración en el siguiente Foro de asesores jurídicos de la aviación civil o en el seminario jurídico de la OACI que se celebraría en la República de Corea en 2021.

40:5 La Comisión tomó nota de la A40-WP/235, acogiendo la información presentada y alentando a China a que compartiera información sobre futuros avances. La Comisión tomó nota así mismo de la nota A40-WP/434 y solicitó a la Secretaría que estudiara la posibilidad de trabajar en el futuro en los asuntos mencionados en la nota e informara oportunamente al Consejo, considerando un enfoque multidisciplinario. La Comisión solicitó además que la Secretaría invitara a la FIVAAF a presentar esos temas para consideración en el siguiente Foro de asesores jurídicos de la aviación civil o en el seminario jurídico de la OACI en Corea.

-----