



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN JURÍDICA**

**Cuestión 60: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica**

**PROGRAMA DE TRABAJO DE LA ORGANIZACIÓN  
EN LA ESFERA JURÍDICA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En esta nota se informa sobre la labor permanente de la Secretaría en la esfera jurídica y las cuestiones jurídicas tratadas en el Consejo. Se presenta a la Asamblea una reseña de las novedades y las decisiones de relevancia adoptadas desde la última Asamblea sobre temas que figuran en el programa de trabajo del Comité Jurídico, incluyéndose el orden de prioridades de los asuntos.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a examinar y confirmar el programa de trabajo del Comité Jurídico aprobado por el Consejo conforme se presenta en el párrafo 3.4.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico F, dado que se refiere a novedades relativas a la preparación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, y a las medidas para promover su ratificación, y actualiza la información sobre la actividad de la Organización en calidad de depositaria.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Comité Jurídico</i> (Constitución, procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio, reglamento interno) (Doc 7669)

**1. INTRODUCCIÓN**

En cada uno de sus períodos de sesiones ordinarios se informa a la Asamblea sobre la labor permanente de la Secretaría en la esfera jurídica y las decisiones de relevancia adoptadas con posterioridad al período de sesiones anterior de la Asamblea respecto a los asuntos incluidos en el programa de trabajo del Comité Jurídico.

## **2. LABOR PERMANENTE DE LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS Y RELACIONES EXTERIORES (LEB) EN LA ESFERA JURÍDICA**

2.1 Las funciones permanentes de la Secretaría en la esfera jurídica comprenden la asistencia y asesoramiento jurídico al Secretario General, a otras Direcciones de la OACI, a las Oficinas regionales y a los Estados miembros de la OACI; diversas actividades de investigación, asistencia y asesoramiento jurídico, incluida la preparación de documentos para el Consejo y sus órganos subordinados, la Asamblea, el Comité Jurídico, conferencias diplomáticas y otras reuniones; el examen de los aspectos jurídicos de las actividades de la OACI relacionadas con los sistemas CNS/ATM; funciones relacionadas con los acuerdos internacionales de los que la OACI es depositaria; el registro de acuerdos y arreglos aeronáuticos; la recopilación de leyes y reglamentos nacionales sobre aviación civil; la preparación de diversos informes como, por ejemplo, textos para el Anuario Jurídico de las Naciones Unidas; la representación del Secretario General en apelaciones ante la Junta Asesora Mixta de Apelación y el Tribunal de Apelaciones de las Naciones Unidas; la representación del Secretario General en otros litigios en que la OACI fuera parte; la cooperación con las Naciones Unidas y otras organizaciones respecto a cuestiones jurídicas; y otras funciones conexas de carácter jurídico. En este sentido, a fines de 2009 la Organización celebró un acuerdo con las Naciones Unidas por el que se habilita al personal de la OACI a recurrir en segunda instancia al Tribunal de Apelaciones de las Naciones Unidas, órgano recientemente constituido en remplazo del Tribunal Administrativo de las Naciones Unidas.

2.2 LEB presta servicios y asesoramiento al Consejo para la resolución de controversias de aviación civil en virtud del Artículo 84 del Convenio de Chicago y de las cuestiones que se remiten al Consejo en el marco del párrafo n) del Artículo 54.

2.3 LEB coopera con las Naciones Unidas y otras organizaciones en la elaboración de proyectos de convenio y el estudio de instrumentos en vigor que pudieran tener repercusiones en la aviación civil internacional. La Dirección sigue de cerca las deliberaciones y decisiones de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales sobre cuestiones de derecho aeronáutico u otra índole que sean de interés para la Organización. Como parte de esta función, LEB continuó participando en representación de la OACI en el Equipo Especial de las Naciones Unidas sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo, establecido por el Secretario General de las Naciones Unidas en julio de 2005 para asumir la coordinación y velar por la coherencia de las iniciativas del sistema de las Naciones Unidas para luchar contra el terrorismo.

2.4 El Grupo de Trabajo del Consejo sobre Gobernanza (Política) recibió apoyo de LEB para el examen de las cuestiones relativas a las sesiones futuras de la Asamblea, la participación de observadores y la elección de los miembros del Comité Jurídico, el análisis de la gobernanza internacional (Convenio de Chicago), la distribución de cargos en el Consejo y la elección de la mesa directiva de la Asamblea, la actualización del Repertorio Guía de la OACI y la categorización de las reuniones de la OACI. También asistió al subgrupo del Grupo de Trabajo del Consejo sobre Eficiencia que examinó la cuestión de la condición de los observadores en el Consejo.

2.5 Desde el último período de sesiones de la Asamblea, LEB ha llevado a cabo seminarios jurídicos regionales de la OACI en Lima (29-31 de octubre de 2007), El Cairo (18-19 de febrero de 2009) y París (25-26 de marzo de 2009). El seminario jurídico realizado en Incheon del 30 de marzo al 2 de abril de 2009 fue patrocinado por el Gobierno de la República de Corea. En cooperación con la OACI, el Gobierno de Rumania organizó la conferencia de derecho aeronáutico “Nuevos retos y amenazas para la aviación civil” en Bucarest, el 3 y 4 de mayo de 2010, a la que se invitó a participar a los Estados miembros ante los que está acreditada la Oficina regional Europa/Atlántico septentrional de la OACI. En preparación de la conferencia diplomática que se realizará en Beijing, el 12 y 13 de mayo de 2010 la OACI organizó un seminario jurídico regional en su Oficina Asia/Pacífico de Bangkok.

### 3. PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

3.1 De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 8 de su reglamento interno, el Comité Jurídico establece y mantiene al día, con aprobación del Consejo, un programa general de trabajo que comprende los asuntos propuestos por el propio Comité; debiendo agregar también los asuntos propuestos por la Asamblea o el Consejo.

3.2 El 36° período de sesiones de la Asamblea se pronunció respecto del siguiente programa general de trabajo del Comité Jurídico, con los asuntos señalados a continuación en orden de prioridad:

- 1) Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales;
- 2) Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;
- 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;
- 4) Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico);
- 5) Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y
- 6) *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* – Posibles repercusiones en la aplicación del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional.

3.3 En la sexta sesión del 184° período de sesiones del Consejo, celebrada el 23 de junio de 2008, se decidió eliminar del programa de trabajo el asunto “*Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* – Posibles repercusiones en la aplicación del Convenio de Chicago, sus Anexos y otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional”, y remplazarlo por un nuevo asunto 6) sobre los “Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 *bis*”.

3.4 En consecuencia, el programa general de trabajo ha quedado establecido como sigue:

- 1) Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales;
- 2) Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;
- 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;
- 4) Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico);
- 5) Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y

- 6) Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 *bis*".

3.5 La información de fondo sobre los asuntos 1) y 4) del programa de trabajo se presenta a la Asamblea por separado en las notas de estudio A37-WP/31 y A37-WP/44, respectivamente, en tanto que los detalles sobre los asuntos 2), 3), 5) y 6) se proporcionan en anexo a esta nota.

-----

## APÉNDICE

**Nota:** La información adicional sobre los asuntos 1) y 4) del programa de trabajo se presenta a la Asamblea por separado en las notas de estudio A37-WP/31 y A37-WP/44, respectivamente. En el presente apéndice se proporciona información detallada sobre los asuntos 2), 3), 5) y 6).

### **Asunto núm. 2: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales**

En cumplimiento de la Resolución A33-1 de la Asamblea relativa a esta cuestión, el Comité Jurídico examinó los convenios vigentes de la OACI sobre seguridad de la aviación a efectos de determinar si resultaban adecuados para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes. En septiembre de 2009, el 34º período de sesiones del Comité analizó los dos proyectos de texto que había redactado su Subcomité Especial para la enmienda del *Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971. En la sesión, el Comité acordó por consenso que los proyectos de texto, con las enmiendas introducidas por el Comité, tenían un grado suficiente de madurez y estaban listos para transmitirse al Consejo como proyectos finales para su presentación a los Estados y, eventualmente, a una conferencia diplomática. En la sexta sesión de su 188º período de sesiones, el Consejo acordó, en principio, convocar una conferencia diplomática para finalizar y adoptar ambos proyectos de instrumentos. El Gobierno de China extendió una invitación, por lo que se decidió celebrar la conferencia diplomática en Beijing del 30 de agosto al 10 de septiembre de 2010. Los preparativos para dicha conferencia ya estaban en marcha al redactarse esta nota. Los resultados de la conferencia se informarán a la Asamblea en forma oral o mediante un adendo a esta nota.

En el mismo período de sesiones del Comité Jurídico, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) señaló que el número de incidentes con pasajeros insubordinados no había cesado de aumentar desde 2001, por lo que recomendaba que la OACI conformara un grupo especial de estudio para examinar los aspectos jurídicos emergentes que planteaba la cuestión. El Comité respaldó la propuesta de que la OACI examinara la cuestión de los pasajeros insubordinados. Puesto que el tema había estado hasta el momento en manos de un grupo de estudio de la Secretaría en el marco de este asunto del programa general de trabajo del Comité Jurídico, el Consejo tomó nota de que el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Pasajeros Insubordinados retomaría la labor después de la Conferencia Diplomática de Beijing.

### **Asunto núm. 3: Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluyendo el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y los organismos regionales multinacionales**

Del 7 al 9 de diciembre de 2009 se celebró en Brasilia, Brasil, una conferencia diplomática convocada por la OACI y de la que participaron ocho Estados sudamericanos. En la conferencia se redactó el texto del Convenio Constituyente para el establecimiento de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional. Al finalizar la conferencia, Chile, Paraguay y Uruguay firmaron el Convenio, que quedó abierto a la firma de los demás Estados sudamericanos miembros de la OACI en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil hasta el 30 de junio de 2010, y en la Sede de la OACI a partir de entonces y hasta su entrada en vigor.

El establecimiento de esta organización internacional contribuirá al fortalecimiento regional para la implantación, gestión y consolidación de sistemas multinacionales vinculados con la navegación aérea y la seguridad operacional, y el CNS/ATM en particular. LEB proporcionó lineamientos a la OACI para la realización de la conferencia diplomática, asistió en las deliberaciones sobre las políticas de la OACI en la esfera jurídica y aportó los medios para la preparación de los instrumentos jurídicos que se redactaron durante la conferencia.

### **Asunto núm. 5: Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional**

El 31º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 28 de agosto – 8 de septiembre de 2000) asignó a este asunto la prioridad núm. 5 en su programa general de trabajo. El 35º período de sesiones de la Asamblea (28 de septiembre – 8 de octubre de 2004) y los períodos de sesiones posteriores del Consejo mantuvieron este asunto con la misma prioridad.

Desde la celebración del 36º período de sesiones de la Asamblea tuvieron lugar acontecimientos importantes en materia de tratados.

La conferencia diplomática realizada en Montreal del 20 de abril al 2 de mayo de 2009 adoptó el *Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves* (Montreal, 2009) (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* (Montreal, 2009) (Convenio sobre Indemnización por Interferencia Ilícita). La OACI actúa en calidad de depositaria de ambos instrumentos. A la fecha de redacción de esta nota, habían firmado los Convenios nueve y siete Estados, respectivamente. Para ayudar a los Estados a firmar los Convenios, se han elaborado conjuntos de material administrativo que se enviaron mediante comunicación a los Estados y que han sido colocados en la Colección de Tratados disponible en el sitio web de la OACI.

En 2009 la OACI revisó por primera vez los límites de responsabilidad fijados en el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (el Convenio de Montreal de 1999). Los límites revisados entraron en vigor el 30 de diciembre de 2009 para todos los Estados Partes en el Convenio.

En 2008 se introdujeron nuevas enmiendas en los Acuerdos relativos al financiamiento de determinados servicios de navegación aérea de Groenlandia e Islandia, hechos en 1956 y enmendados por primera vez en 1982. Las enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2009.

La Colección de Tratados disponible en el sitio web de la OACI fue objeto de importantes mejoras con la incorporación de (1) una tabla con datos cruzados que muestra la situación de los tratados de derecho aeronáutico internacional y la situación de los distintos Estados respecto de los mismos; y (2) formularios con información detallada sobre la situación de los distintos Estados en relación con los tratados de derecho aeronáutico internacional. Además, ahora pueden obtenerse en el sitio web los conjuntos de material administrativo. La Colección de Tratados se actualiza permanentemente para reflejar todos los trámites de depósito. Si se consulta a través del sitio ICAO-NET, la colección ofrece la posibilidad de acceder a los textos de los tratados de derecho aeronáutico.

Además, en las visitas oficiales a los Estados que realizan el Presidente del Consejo, el Secretario General y demás funcionarios de la OACI se hace hincapié constantemente en la importancia de la ratificación. LEB proporciona información preparatoria para estas misiones, con indicación de los instrumentos pendientes de ratificación y su orden de prioridad. A su vez, LEB promueve la ratificación

de los instrumentos durante los seminarios jurídicos, al hacerse presentes los funcionarios de un gobierno para efectuar un depósito, durante las Asambleas y en otras reuniones de la OACI.

**Asunto núm. 6: Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización y el Artículo 83 bis**

Este asunto se puso originalmente a consideración del Comité Jurídico por decisión del Consejo, a la luz del informe sobre el *Estudio de los aspectos de seguridad operacional y protección de la aviación de la liberalización económica* (C-WP/12480). La Secretaría presentó entonces una nota de estudio (WP/4-6) en el 33º período de sesiones del Comité Jurídico para que se considerara la necesidad de conformar un subcomité que examinara la forma de reforzar las disposiciones y textos de orientación pertinentes de la OACI a los efectos de facilitar un mayor uso del Artículo 83 bis del Convenio de Chicago. El Comité no encontró ningún aspecto jurídico relativo al Artículo 83 bis o a las cuestiones planteadas en el citado estudio que requirieran la conformación de un subcomité para su análisis.

Posteriormente, el Consejo decidió que se agregara como nuevo asunto 6) del programa general de trabajo la cuestión de los “Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización y el Artículo 83 bis” (C-DEC 184/6). La Secretaría realiza actualmente el seguimiento de este tema para eventualmente determinar en qué medida debería desarrollarse más.

En este contexto, LEB está asistiendo activamente a la Dirección de navegación aérea en el estudio de la cuestión de los pabellones de conveniencia (C-WP/13296 – 187º período de sesiones). Específicamente, LEB asistió en el establecimiento del marco necesario para la creación de una base de datos de matrícula y propiedad de aeronaves, como se prevé en el Artículo 21 del Convenio de Chicago, así como de un registro internacional de certificados de explotadores de servicios aéreos.