



A36-WP/341
P/49
25/9/07

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

TEXTO PARA LA SECCIÓN GENERALIDADES DEL INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA Y SOBRE LAS CUESTIONES 7, 8, 45, 46, 47 Y 48

(Presentado por la presidenta de la Comisión Jurídica)

El texto adjunto para la sección Generalidades de su informe y sobre las cuestiones 7, 8, 45, 46, 47 y 48 ha sido aprobado por la Plenaria. Se recomienda a la Plenaria la adopción de la Resolución 48/1.

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

INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA A LA ASAMBLEA

Generalidades

1. Entre los días 18 y 28 de septiembre de 2007, la Comisión Jurídica celebró tres sesiones. La Plenaria eligió a la Sra. S.H. Tan (Singapur) presidenta de la Comisión.
2. En su primera sesión, la Comisión eligió al Sr. S.M. Gaiya (Nigeria) primer vicepresidente y al Sr. A.H. Mutti (Argentina) segundo vicepresidente.
3. Las tres sesiones de la Comisión fueron públicas. Por recomendación del Comité Ejecutivo, la Asamblea había convenido en la suspensión de las actas para las sesiones de la Comisión Jurídica durante el 36º período de sesiones de la Asamblea.
4. Representantes de 79 Estados contratantes y 6 delegaciones de observadores asistieron a una o más sesiones de la Comisión.
5. Actuó como secretario de la Comisión el Sr. D. Wibaux, Director de asuntos jurídicos. El Sr. S.A. Espínola, Subdirector de asuntos jurídicos, actuó como secretario adjunto y el Sr. J.V. Augustin, abogado principal y los Sres. B. Verhaegen, J. Huang y A. Jakob, abogados, actuaron como secretarios asistentes.

Orden del día y organización del trabajo

6. Se examinaron las cuestiones 7, 8, 45, 46, 47 y 48 que la Plenaria había remitido a la Comisión:

- Cuestión 7: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2004, 2005 y 2006
- Cuestión 8: Presupuesto por programas para 2008, 2009 y 2010
- Cuestión 45: Informe sobre la situación de la labor sobre la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales
- Cuestión 46: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico
- Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica
- Cuestión 48: Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes.

6.1 Los documentos y notas de estudio examinados por la Comisión se enumeran por cuestión del orden del día en el apéndice del presente informe.

6.2 Las medidas adoptadas por la Comisión con respecto a cada una de las cuestiones se consignan por separado en los párrafos que siguen. El texto se ha dispuesto según el orden numérico de las cuestiones del orden del día examinadas por la Comisión.

Cuestión 7: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2004, 2005 y 2006

7.1 La Comisión Jurídica tenía para su consideración el Capítulo VI (Asuntos constitucionales y jurídicos) de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a los años 2004 (Doc 9851), 2005 (Doc 9862) y 2006 (Doc 9876), así como también del Suplemento correspondiente al primer semestre del año 2007 (Doc 9876 — Suplemento), que le habían sido remitidos por la Plenaria.

7.2 Una delegación hizo referencia al Suplemento (Doc 9876) y manifestó su apoyo al *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo aeronáutico* de 2001 y al Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, (que entró en vigor el 1 de marzo de 2006). Su Estado había firmado el Convenio y el Protocolo y está trabajando con sus Provincias para asegurar la debida aplicación de los instrumentos de Ciudad del Cabo. La delegación tomó nota con satisfacción de que el Consejo de la OACI había asumido su función como Autoridad Supervisora del Registro Internacional y estaba igualmente complacida de que el Registrador estaba respondiendo muy positivamente a la necesidad de establecer un sistema que fuese de fácil aplicación por los usuarios lo cual, en efecto facilitaba las iniciativas de aplicación. Además estaba satisfecho de que se dispusiera de las Normas y procedimientos para el Registro en todos los idiomas de la OACI.

7.3 Sin embargo, la misma delegación deseaba compartir su preocupación con respecto a dos cuestiones. En primer lugar, consideraba esencial que las Normas y procedimientos antes mencionados ampliaran el uso de todos los idiomas de la OACI al Registro, lo cual debería facilitar el acceso al mismo. En segundo lugar, consideraba que el Registrador aún no podía cumplir los requisitos del Convenio y del Protocolo de Ciudad del Cabo en cuanto a la cobertura de seguro ni en cuanto a la garantía financiera, aunque había aumentado su cobertura de seguro a \$35 millones EUA. Esta delegación opinaba que estaba todavía lejos del nivel establecido en el Protocolo, estimado en \$ 200 millones EUA, y que era responsabilidad de todos respetar el imperio de la ley. Por consiguiente, esta delegación, si bien ofrecía su incondicional apoyo a la aplicación de los instrumentos de Ciudad del Cabo, deseaba observar una franca evolución en los frentes de idiomas y seguro.

7.4 Otra delegación, que apoyaba a la delegación precedente, recalcó además la necesidad de ayudar a los Estados en desarrollo facilitándoles su acceso al Registro. Asimismo, la delegación preguntó si la OACI participaba en la elaboración de protocolos adicionales al Convenio de Ciudad del Cabo, por ej. los relativos a material rodante ferroviario y bienes de equipo espacial. El Secretario explicó que, mientras que los instrumentos de Ciudad del Cabo habían sido elaborados y adoptados bajo los auspicios conjuntos de la OACI y UNIDROIT, los mencionados protocolos adicionales se estaban elaborando bajo los auspicios de UNIDROIT sin la participación de la OACI. Además informó que otra conferencia diplomática había adoptado recientemente el protocolo sobre material rodante ferroviario.

7.5 Resumiendo el debate, la presidenta concluyó que la Comisión había *tomado nota* del Capítulo 6 de los Informes Anuales correspondientes a 2004, 2005 y 2006 (incluyendo el Suplemento del mismo) y que las inquietudes arriba mencionadas deberían consignarse en su informe.

Cuestión 8: Presupuesto por programas para 2008, 2009 y 2010

8.1 La Comisión tenía para su examen el Presupuesto por Programas – Imperio de la Ley para 2008, 2009 y 2010 como se proponía en la nota A36-WP/23. Recordando que el Consejo de la OACI había convenido en actuar como Autoridad Supervisora del Registro Internacional establecido en el marco del Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo sobre una base de recuperación de costos, una delegación preguntó acerca de la falta de indicaciones sobre los costos e ingresos que la OACI preveía tener a este respecto. Se invocó el principio de transparencia.

8.2 El secretario adjunto explicó que no era habitual incluir este tipo de información en el Presupuesto regular pero que se dispone de una contabilidad aparte y se proporcionará a los Estados que son partes en los instrumentos de Ciudad del Cabo en informes periódicos de la Autoridad Supervisora. La delegación expresó seguidamente la opinión de que los Estados contratantes de la OACI tenían interés en dichas cuestiones y, sin pedir un cambio al actual proyecto de presupuesto, consideraba útil que en los futuros presupuestos se diera cuenta de los costos e ingresos previstos.

8.3 Resumiendo el debate, la presidenta concluyó que la Comisión había **tomado nota** del Presupuesto por programas y que los comentarios arriba mencionados deberían consignarse en su informe.

Cuestión 45: Informe sobre la situación de la labor sobre la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales

45.1 Esta cuestión se examinó a base de la nota A36-WP/11, presentada por el Consejo, la nota A36-WP/233, presentada por Singapur y Suecia, y la nota A36-WP/74, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

45.2 En la nota A36-WP/11 se presentaba para información de la Asamblea un informe sobre la situación de la labor realizada desde el 35º período de sesiones sobre la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales. Se señaló que el grupo especial creado por el Consejo en el 2004 había celebrado seis reuniones y elaborado los textos de dos proyectos de convenios, a saber:

- a) El Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita (comúnmente denominado “el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita”); y
- b) El Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves (comúnmente denominado “Convenio sobre riesgos generales”).

45.3 En la nota se ponían de relieve las disposiciones más importantes de cada proyecto de convenio y se llegaba a la conclusión de que al concluir la sexta reunión del grupo especial, existía un amplio consenso en cuanto a que había completado su labor y había decidido recomendar al Consejo que convocara un periodo de sesiones del Comité Jurídico para que continuase elaborando los textos de los dos proyectos de convenio.

45.4 En la nota A36-WP/233 se destacaban los importantes adelantos en la labor del grupo especial del Consejo, en particular con respecto al proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Se insistía en que había habido un quiebre con respecto al régimen de responsabilidad del Convenio de Montreal de 1999 y en que no habría límites para las reclamaciones individuales, sino una limitación global sobre la responsabilidad de los transportistas aéreos. Se suministraba información sobre un mecanismo suplementario de indemnización (SCM), que sería creado en el marco del convenio y sobre el hecho de que el convenio ofrecería un enfoque integral, que abarcaría toda la industria del transporte aéreo. Se declaraba que esas modificaciones importantes contaban con el apoyo de la amplia mayoría de la sexta reunión del grupo especial y que la misma mayoría había convenido en que el texto del proyecto de convenio estaba lo suficientemente maduro como para que lo examinase el Comité Jurídico. Se concluía invitando a la Asamblea, entre otras cosas, a pedir al Consejo que adelantara más la labor sobre los proyectos de convenio de indemnización a terceros, y en particular, en el caso de la interferencia ilícita, colocándolo en el orden del día del próximo período de sesiones del Comité Jurídico y convocar a ese próximo período de sesiones lo antes posible en 2008.

45.5 La nota A36-WP/74 se refería exclusivamente al proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Se aducía que el texto definitivo debía contener un máximo inflexible en la responsabilidad del explotador y debía también exonerar y/o de cualquier otro modo proteger a los que no son explotadores; prever que el máximo de responsabilidad en el tratado y el recurso a los fondos del SCM sean los remedios exclusivos; garantizando así la finalidad de las reclamaciones; limitar las medidas de indemnización a la jurisdicción en la que ocurrieron los daños materiales; limitar los pagos de los explotadores y del fondo a una suma total anual; y tratar las reglas básicas de

funcionamiento del fondo SCM, incluso la reducción de nivel cuando no se disponga de seguro o el mismo se haya agotado.

45.6 Muchas delegaciones y un observador apoyaron la propuesta que figuraba en la nota A-35-WP/233, de que debía convocarse a un período de sesiones del Comité Jurídico para adelantar más la labor del grupo especial sobre los proyectos de convenios, observando que los textos estaban suficientemente maduros; e hicieron algunas referencias al equilibrio logrado entre la protección de las víctimas y la de la industria. Algunas de esas delegaciones señalaron que todavía quedaban sin resolver ciertos detalles en los proyectos de textos, pero manifestaron su confianza en que se solucionarían al estudiarlos más. Algunas otras consideraban que los textos existentes, especialmente el del proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, habían mejorado considerablemente desde que fueron examinados por la última sesión del Comité Jurídico.

45.7 Con referencia al texto sobre riesgos generales, un observador habló de la necesidad de ajustar el alcance de la responsabilidad del explotador y adoptar una decisión sobre el nivel de responsabilidad en el primer escalón. Con respecto al otro proyecto de convenio, el observador no estaba a favor de un máximo absoluto de responsabilidad; declaró que el límite debía ser superado o no respetado en el caso de actos ilícitos.

45.8 Una delegación manifestó la opinión de que gran cantidad de Estados podrían no ratificar el proyecto actual de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. En primer término, la protección de las víctimas empeoraría, mientras la protección de las líneas aéreas sería predominante. En segundo lugar, el sistema de financiación no era factible y el modelo de financiación no era claro y transparente, ya que no determinaría un vínculo entre las contribuciones y los riesgos de daños; la aviación general, los vuelos de negocios a cargo de empresas privadas y los vuelos vacíos o de ensayos no quedarían incluidos en el sistema de financiación, aunque la aviación general está alerta para beneficiarse de la protección ofrecida por el Convenio. Además, en el proyecto se exoneraba excesivamente a las líneas aéreas, en el caso en que poseyeran un certificado válido sobre su actuación en materia de seguridad. La delegación tampoco era favorable a la disposición sobre reparación exclusiva, mediante la cual se canalizarían las demandas al explotador sólo en el caso de la comisión intencional de un acto de interferencia ilícita. La delegación propuso suspender la labor con este proyecto de Convenio por el momento o concentrarse en el proyecto de convenio relativo a los riesgos generales, con el fin de concentrar los esfuerzos y recursos de la OACI en otras tareas.

45.9 En relación con el proyecto de texto sobre indemnización por interferencia ilícita, una delegación se refirió a la necesidad de una postura unificada sobre el mejor modo de calcular el nivel de indemnización para lograr la equidad en el contexto de los grupos regionales.

45.10 Otra delegación manifestó que en el caso de actos de interferencia ilícita, los explotadores y los aeropuertos no debían ser responsables: debían ser responsables los Estados. En el caso del texto sobre riesgos generales, se requería una mejor definición de la expresión “riesgos generales” para distinguir entre los daños dimanantes de fallas del explotador comparados con los provocados por fenómenos naturales, como los huracanes.

45.11 Una delegación dijo que la futura labor debía concentrarse en el proyecto de Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, ya que tenía reservas sobre la posibilidad de adelantar la labor sobre el texto acerca de los riesgos generales, citando la falta de pruebas de que hubiera una firme demanda por esta última. También sugirió que debía darse flexibilidad a los Estados para admitir sólo

algunos componentes del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, elaborando ese Convenio en forma modular. Además, en el Comité Jurídico este texto debía examinarse en el mismo período de sesiones que los proyectos que están a consideración de la Comisión en la cuestión 46 del orden del día: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico. Debía considerarse una oportunidad apropiada para ese período de sesiones del Comité, con el fin de generar interés en la comunidad mundial acerca de la labor de la OACI en este aspecto.

45.12 Una delegación manifestó preocupación por las dificultades para asignar un valor a la vida humana y, en consecuencia, para determinar cuál sería el nivel apropiado de responsabilidad máxima.

45.13 Una delegación puso de relieve la continua amenaza del terrorismo, declarando que correspondía a los Estados utilizar sus esfuerzos por crear un buen marco jurídico que brindara estabilidad a la industria de la aviación y asegurara la indemnización justa a sus ciudadanos tanto dentro de su territorio como en el extranjero. Todas las víctimas, incluso las líneas aéreas, debían ser protegidas. Esta delegación no estaba aún convencida de la necesidad o conveniencia del texto sobre riesgos generales.

45.14 Resumiendo las deliberaciones sobre esta cuestión del orden del día, el Presidente declaró que, con una excepción, todas las delegaciones que habían hablado coincidían en que la labor del grupo especial había desembocado en un buen producto, aunque se admitía que todavía quedaban por resolver algunas cuestiones. La mayoría convino en que esta labor estaba lo suficientemente madura como para presentarla al Comité Jurídico; por lo tanto, se llegó a la conclusión de que eso abarcaba ambos proyectos de convenio. Sin embargo, dos delegaciones manifestaron reservas acerca del texto sobre los riesgos generales y dijeron que podían darse más indicaciones acerca de si este texto debía o no presentarse al Comité cuando la Comisión examinara la cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica.

Cuestión 46: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico

46.1 Esta cuestión se analizó tomando como base la nota A36-WP/12, presentada por el Consejo, en la que se informaba sobre el avance de la labor realizada para afrontar las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil. Mediante una encuesta entre los Estados miembros y la labor de la Secretaría del Grupo de estudio y del Subcomité especial del Comité Jurídico, se había reconocido que podían enmendarse los convenios sobre seguridad de la aviación existentes de modo que se apliquen a algunas amenazas nuevas y emergentes, tales como el uso de aeronaves civiles como armas, la utilización de aeronaves civiles para propagar ilícitamente sustancias biológicas, químicas y nucleares, así como los ataques contra la aviación civil con esa clase de sustancias. También se había considerado necesario incorporar algunas disposiciones comunes que se encuentran en los Convenios más recientes contra el terrorismo concertados en el sistema de las Naciones Unidas, como la “cláusula de exclusión militar”, en la que se especifica expresamente que estos convenios no rigen las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado, ni las actividades de las fuerzas militares de un Estado en el cumplimiento de sus deberes oficiales. El Subcomité propuso, para esos fines, dos proyectos de protocolo. En la reunión del Subcomité, celebrada en julio de este año, algunas delegaciones habían propuesto incluir disposiciones que prohibieran el transporte intencional e ilícito de mercancías particularmente peligrosas y de fugitivos por vía aérea. El Subcomité había decidido pedir orientación al Consejo con respecto a esa cuestión y a la necesidad de convocar una reunión adicional.

46.2 Si bien aplaudía la labor realizada hasta el momento, una delegación reiteró las reservas expresadas ante el Subcomité respecto de la cláusula de exclusión militar. La delegación manifestó que quizá podría aceptar la excepción de las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado, puesto que sería acorde con el Artículo 89 del Convenio de Chicago, pero no podía aceptar una excepción militar plena, incluso durante tiempos de paz, puesto que consideraba que tal excepción constituiría una violación de los principios establecidos en los preámbulos de los Convenios de La Haya y de Montreal, así como de los principios y disposiciones del Convenio de Chicago, en particular del Artículo 44. Asimismo, consideraba que constituiría una violación de varias resoluciones de las Naciones Unidas y de la OACI, particularmente la Resolución A35-9 de la OACI, que condena todo acto de interferencia ilícita en la aviación civil internacional, dondequiera que se cometa, quienquiera que lo ejecute y cualquiera sea el motivo. Todavía no estaba convencida de que la inclusión de esa cláusula de exclusión militar se justificaría por la mera razón de que esa misma cláusula ya exista en otros convenios. Le preocupaba que, como resultado de su aplicación, los oficiales armados que efectuaran apoderamientos ilícitos de aeronaves civiles o utilizaran una aeronave en servicio de un tercer Estado como arma de destrucción masiva serían inmunes, lo que impediría su procesamiento penal.

46.3 La misma delegación se refirió a la dificultad que puede plantear la integración de las normas del “derecho humanitario internacional” con la normativa de la aviación civil. Como la ponente ante el Subcomité no se había referido a las consecuencias de esa integración y de incluir la cláusula de exclusión militar, la delegación propuso que la ponente o la Secretaría de la OACI realizaran un estudio sobre ese asunto. También sugirió que la Comisión Jurídica invite al Consejo a que pida al Subcomité o al Comité Jurídico que reconsideren la cláusula de exclusión militar teniendo en cuenta dicho estudio.

46.4 Tres delegaciones expresaron su apoyo a las reservas y la propuesta que se describe en los párrafos 46.2 y 46.3, pero una delegación expresó su oposición a las mismas. Dos delegaciones subrayaron la necesidad de que los Estados apliquen de manera uniforme los convenios y las resoluciones de la Asamblea relativas a actos de interferencia ilícita en la aviación civil para procesar y condenar

severamente a las personas que ejecuten, apoyen o participen en la comisión de actos delictivos contra la aviación civil, incluidos los ataques a aeronaves, instalaciones aeroportuarias y pasajeros.

46.5 En respuesta a una consulta de una delegación, el vicepresidente del Subcomité aclaró que el Subcomité había recomendado incluir la cláusula de exclusión militar, entendiéndose claramente que las actividades militares se regían por otras normas internacionales aplicables a las acciones de los Estados. El Subcomité había señalado que, en su informe, se reflejarían otras opiniones sobre esa cuestión, con la expectativa de que esas opiniones se debatieran en futuros foros. El vicepresidente aclaró también que, con respecto al mero transporte de determinados materiales prohibidos, diversas delegaciones consideraron que la cuestión excedía el mandato del Subcomité y que por tanto sería necesario pedir orientación adicional al Consejo. En apoyo a la declaración del vicepresidente y a los contenidos de la nota A36-WP/12, otra delegación alentó a que se siguiera trabajando en la enmienda de los convenios sin demoras indebidas.

46.6 Al resumir el debate, la presidenta concluyó que la Comisión felicitaba a la Secretaría, al Grupo de estudio y al Subcomité por la labor realizada y se manifestó a favor de que la labor pasara a la siguiente etapa. Tomó nota además de las graves inquietudes que manifestaron algunas delegaciones, en particular con respecto a la cláusula de exclusión militar, que deberían reflejarse en el presente informe y remitirse al Consejo para su consideración cuando se reúna para examinar el informe del Subcomité y determine si ha de convocar una nueva reunión del Subcomité.

Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

47.1 La Comisión analizó esta cuestión basándose en las notas A36-WP/8, presentada por el Consejo; A36-WP/134, presentada por la India, A36-WP/140, presentada por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil; A36-WP/230, presentada por Colombia; A36-WP/234, presentada por Arabia Saudita, y A36-WP/256, presentada por la República de Corea.

47.2 En la nota A36-WP/8, se presenta el programa de trabajo de la Dirección de asuntos jurídicos, las cuestiones jurídicas tratadas en el Consejo, el programa de trabajo del Comité Jurídico y un plan de reuniones jurídicas para el período 2008-2010. En la nota de estudio, se enumeran los asuntos del Programa de trabajo del Comité Jurídico, en orden de prioridad, y se informa acerca de la situación en que se encuentra la labor relativa a cada uno de los asuntos del programa de trabajo.

47.3 En la nota de estudio A36-WP/134, presentada por la India, se proporciona información sobre diversos sistemas de aumentación con base espacial y se informa a la Comisión acerca del desarrollo del sistema del Satélite GAGAN en la India que, según se prevé, comenzará a funcionar en 2010. Basándose en la Resolución A35-3, en la que se encarga al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales, en la nota se recomendaba que se elaboraran directrices para un marco jurídico regional.

47.4 EUROCONTROL presentó, en nombre de los miembros de la CEAC, la nota A36-WP/140 para informar a la Asamblea acerca del progreso logrado en la aplicación de la Resolución A35-3. El observador destacó la importancia del contrato marco en relación con los aspectos jurídicos e institucionales del GNSS a nivel regional y declaró que el modelo elaborado a nivel europeo constituiría un instrumento flexible y de fácil aplicación que podría satisfacer las necesidades concretas de las diversas regiones. Se informó a la Comisión que el contrato marco de la CEAC había sido objeto de reconocimiento en Europa y que se presentaría en breve a la OACI para que lo examine o aun lo valide. La cuestión crucial de la responsabilidad se trataría en el contrato marco, añadió el observador.

47.5 En la nota A36-WP/230, presentada por Colombia, se proponía incluir el elemento de los organismos multinacionales regionales en la consideración futura del marco jurídico de los sistemas CNS/ATM, incluidos los GNSS, y que se modificara la redacción del Asunto núm. 3 del Programa de trabajo en ese sentido.

47.6 En la A36-WP/234, presentada por Arabia Saudita, se invitaba a los Estados que todavía no lo hubieran hecho, a que ratificaran el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo conexo, en beneficio de deudores y acreedores por igual.

47.7 En la nota A36-WP/256, presentada por la República de Corea, se proponía realizar un seminario jurídico regional adicional en 2009, bajo el patrocinio conjunto de la Dirección de asuntos jurídicos de la OACI. El seminario regional propuesto estaría dirigido a los Estados ante los cuales está acreditada la Oficina regional Asia/Pacífico de la OACI.

47.8 Con respecto al Asunto núm. 1 del Programa de trabajo (Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales), una delegación recordó las deliberaciones que habían tenido lugar al analizar la cuestión 45 de la Comisión, en las que dos delegaciones habían manifestado que el proyecto de convenio sobre riesgos generales parecía haber suscitado menos interés que el proyecto de convenio sobre interferencia ilícita. La

delegación preguntó si era necesario considerar este punto en el contexto del Programa de trabajo, dado que la Comisión había previsto remitir el resultado de la labor del Grupo especial en su totalidad (es decir, ambos proyectos de convenio) al Comité Jurídico para que siguiera analizando esos instrumentos. A este respecto, una delegación consideró que se podía seguir reflexionando sobre esa cuestión en caso de que se considerara necesario establecer un orden de prioridades entre los dos proyectos de convenio. En ese contexto, otra delegación comentó que, debido a la pesada carga de trabajo prevista para el Comité Jurídico y al deseo de que los resultados de sus deliberaciones fueran exitosos, dependería del Consejo de la OACI tomar una decisión política respecto de cuáles textos debía considerar el Comité Jurídico. Durante el curso de las deliberaciones posteriores, varias delegaciones expresaron que ambos proyectos de convenio deberían remitirse al Comité Jurídico en un pie de igualdad, y que el Comité Jurídico debía tratar ambos proyectos con igual atención, sin atribuirle a uno de ellos prioridad respecto del otro. En su resumen de las deliberaciones sobre este punto, la presidenta señaló que la mayoría de las delegaciones estaba a favor de que se remitieran ambos proyectos al Comité Jurídico y que, aparentemente, no había un consenso completo respecto de la cuestión de la prioridad. Sugirió que el Consejo podría analizar cuidadosamente la asignación de los asuntos que debía considerar el Comité Jurídico, teniendo en cuenta la disponibilidad de tiempo y recursos.

47.9 Al analizar el Asunto núm. 3 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico, diversas delegaciones apoyaron la inclusión de los organismos multinacionales regionales, tal como se sugería en la nota A36-WP/230. Esas delegaciones consideraron que era sumamente importante diseñar reglas claras y principios rectores respecto de la participación de los organismos regionales en la implantación de los sistemas de CNS/ATM. Una delegación destacó además la necesidad de contar con un marco mundial claro. La Delegación de los Estados Unidos reiteró que su gobierno había renovado su ofrecimiento de poner a disposición de la aviación civil el Sistema mundial de determinación de la posición (GPS). La Delegación declaró asimismo que su gobierno había adoptado la política de no recurrir a la disponibilidad selectiva del sistema para diferentes usuarios, y que la nueva generación de soporte físico ni siquiera contenía la función de disponibilidad selectiva. Otra delegación recordó las cláusulas dispositivas 4 y 5 de la Resolución A35-3 de la Asamblea y destacó la importancia de otorgar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo.

47.10 La Comisión **convino en** modificar el Asunto núm. 3 del Programa general de trabajo del Comité Jurídico para incluir a los organismos multinacionales regionales al considerar un marco jurídico. La Comisión señaló que tenía entendido que, una vez que los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil elaboraran un modelo de marco jurídico regional, la OACI podría distribuir ese modelo a sus Estados miembros, y que los Estados interesados podrían utilizar la información como texto de orientación para elaborar su propio marco jurídico regional, según correspondiera.

47.11 Con respecto al Asunto núm. 4, la Comisión tomó nota de la A36-WP/234.

47.12 Por consiguiente, el Programa de trabajo del Comité Jurídico quedó definido 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 derechos 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.

47.13 La Comisión también tomó nota con satisfacción del Seminario jurídico regional propuesto en la A36-WP/256.

Cuestión 48: Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes

48.1 La Comisión Jurídica examinó esta cuestión basándose en las notas A36-WP/6 y A36-WP/28. El secretario recordó a la Comisión que la Plenaria, al adoptar una decisión sobre la cuestión 9: Resoluciones de la Asamblea a ser refundidas o declaradas no vigentes y traslado de las mismas al Comité Ejecutivo y a las Comisiones, remitió el Apéndice D de la nota A36-WP/28 a la Comisión Jurídica, para que lo considerara en el marco de la cuestión 48. El objetivo de la nota A36-WP/28 era declarar no vigentes determinadas resoluciones de la Asamblea que ya no eran válidas. En el Apéndice D se recomendaba que ninguna de las resoluciones vigentes de la Parte V – Cuestiones jurídicas, del Documento 9848 (Resoluciones vigentes de la Asamblea) se declarara no vigente. En la nota A36-WP/6 se presentaba por separado una versión actualizada de la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica. De conformidad con los principios aplicados en el pasado por la Asamblea, la refundición era esencialmente de carácter editorial y no suponía un cambio de los criterios contenidos en las resoluciones. Se recomendó que tres resoluciones de la Parte V deberían mantener su identidad independiente, y no deberían incluirse en la declaración refundida propuesta, a saber: la Resolución A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS; Resolución A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS; y la Resolución A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra.

48.2 Una delegación sugirió que, por razones prácticas y para comodidad del lector, el preámbulo de la declaración refundida debería contener una referencia a estas tres resoluciones que no estaban incluidas. La presidenta explicó que, el documento que reemplazaría al Documento 9848 comprendería una Parte separada dedicada únicamente a las Cuestiones jurídicas, que contendría la declaración refundida y las resoluciones en la esfera jurídica que no se incorporaban en dicha declaración. Por consiguiente, sugirió que no era necesario incluir una referencia a estas resoluciones en la declaración refundida.

48.3 En consecuencia, la Comisión **convino en** que, por lo que respecta al Apéndice D de la nota A36-WP/28, no había resolución alguna en la esfera jurídica que fuera a declararse no vigente. La Comisión **decidió** a continuación recomendar a la Plenaria la adopción de la Resolución propuesta que figura a continuación:

Resolución 48/1: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

Considerando que es conveniente refundir 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 refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 36° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y

3. *Declara* que esta resolución sustituye a las Resoluciones A7-6, A10-40, A16-36, A27-3, A31-15, A33-4 y A35-3.

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;

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, incluso 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 podría 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 A31-15, Apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

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

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que no están aún 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 no estén aún en vigor [o sea, las que introducen los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino];

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los Protocolos que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis*, y que enmiendan los Artículos 50(a) (1990) y 56 (1989) 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 y los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001;

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

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

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

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

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

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

APÉNDICE E

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

La Asamblea:

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

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

Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles

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

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

- 1) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- 2) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o por un miembro de la tripulación en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma, o con la finalidad de mantener el orden y la disciplina a bordo.

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

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

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

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

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

Artículo 4: Jurisdicción

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

- 1) una aeronave civil matriculada en (*nombre del Estado*); o
- 2) una aeronave civil arrendada con o sin tripulación a un explotador cuya oficina principal está en (*nombre del Estado*) o, si el explotador no tiene una oficina principal, cuya residencia permanente está en (*nombre del Estado*); o
- 3) una aeronave civil en o sobre el territorio de (*nombre del Estado*); o
- 4) una aeronave civil en vuelo fuera de (*nombre del Estado*), si
 - a) el aterrizaje siguiente de la aeronave será en (*nombre del Estado*); y
 - b) el comandante de la aeronave entrega al presunto autor a las autoridades competentes de (*nombre del Estado*), solicitando que las autoridades procesen al presunto autor y afirmando que ni él ni el explotador de la aeronave han hecho ni harán una solicitud similar a ningún otro Estado.

2. La expresión “en vuelo” empleada en este artículo designa el período entre el momento en que se aplica potencia para el despegue hasta el momento en que termina el recorrido de aterrizaje.

APÉNDICE F

Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

Considerando que la implantación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), que entre otras cosas tiene como objetivo proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en

la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

Considerando que el marco jurídico existente para los sistemas CNS/ATM, constituido por el Convenio de Chicago, sus Anexos, las Resoluciones de la Asamblea (incluida, especialmente, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS), los textos de orientación pertinentes de la OACI (incluida, especialmente, la Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM), los planes regionales de navegación aérea y los intercambios de correspondencia entre la OACI y los Estados que explotan constelaciones de satélites de navegación, ha permitido la implantación técnica lograda hasta el presente;

Considerando que la OACI ha dedicado recursos considerables al estudio de los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM en la Asamblea de la OACI, el Consejo, el Comité Jurídico, un grupo formado por expertos jurídicos y técnicos y un grupo de estudio, habiendo permitido comprender y registrar de forma detallada los desafíos, cuestiones y problemas que enfrenta la comunidad mundial; y

Considerando que deben tenerse en cuenta también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago;

La Asamblea:

1. *Reconoce* la importancia de la Cuestión 3 del programa general de trabajo del Comité Jurídico, “Consideración del establecimiento de un marco jurídico respecto a los sistemas CNS/ATM, incluyendo los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales”, y de las resoluciones o decisiones de la Asamblea y el Consejo relacionadas con este asunto;

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

3. *Invita* a los Estados contratantes, a considerar la posibilidad de recurrir a las organizaciones regionales a fin de que elaboren los mecanismos necesarios para abordar cuestiones jurídicas o institucionales que puedan obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose de que tales mecanismos sean compatibles con el Convenio de Chicago y con el derecho público internacional;

4. *Alienta* la facilitación de asistencia técnica para la implantación de los sistemas CNS/ATM por la OACI, las organizaciones regionales y las empresas del sector;

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

6. *Encarga* al Secretario 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 examine 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).

— FIN —