



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 61: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

CONSOLIDACIÓN ACTUALIZADA DE RESOLUCIONES EN LA ESFERA JURÍDICA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se propone una resolución actualizada, desde el punto de vista de editorial, para reemplazar la actual Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica (Resolución A36-26). Adicionalmente a la Resolución A36-26, en la Parte V del Doc 9902 (*Resoluciones vigentes de la Asamblea - al 28 de septiembre de 2007*) figuran tres resoluciones, a saber, A32-19, A32-20 y A33-20. Teniendo en cuenta las anteriores decisiones del Consejo y del 36º período de sesiones de la Asamblea, se llega a la conclusión de que ninguna de estas tres resoluciones debería incluirse en la nueva Declaración consolidada. Se hicieron actualizaciones de carácter editorial en la medida de lo necesario.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que considere y adopte la propuesta de resolución actualizada que figura en el Adjunto A.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico F, ya que, entre otras cosas, alienta a los Estados a ratificar instrumentos de derecho aeronáutico internacional, y con la Estrategia de implantación básica núm. 2, pues permitirá mantener la eficacia y pertinencia de los documentos de la OACI.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007)</i> (Doc 9902) A36-WP/6 <i>Informe de la Comisión Jurídica</i> , párrafos 48.1 a 48.3 (Doc 9900, A36-LE)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En las séptima y octava sesiones de su 142° período de sesiones, el Consejo examinó la nota C-WP/9978, Examen a fondo de todas las resoluciones vigentes de la Asamblea, y “pidió a la Secretaría que preparara, en la medida de lo posible, proyectos de resoluciones consolidadas en las esferas de transporte aéreo y de asuntos jurídicos que no representaran un cambio de política, basándose respectivamente en las Partes II y VI del Doc 9602 [Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 1992)], para su examen por el Comité de Transporte aéreo (Parte III) y el Consejo en el 143° período de sesiones”. Con respecto a las resoluciones en la esfera jurídica, la consolidación resultante fue adoptada por el 31° período de sesiones de la Asamblea (Resolución A31-15). La consolidación actual se encuentra en la Resolución A36-26, **Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**, en la cual la Asamblea resuelve seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica. De conformidad con ello, en esta nota se presenta una declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica.

2. CONSOLIDACIÓN

2.1 La Parte V: Cuestiones jurídicas del Doc 9902 — *Resoluciones vigentes de la Asamblea* (al 28 de septiembre de 2007) contiene cuatro resoluciones, así como referencias recíprocas a otras ocho resoluciones provenientes de otras Partes. Las cuatro resoluciones contenidas en la Parte V son:

- 1) A36-26: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica;
- 2) A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS;
- 3) A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS; y
- 4) A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra.

2.2 Del examen de estas resoluciones se desprende que ninguna de ellas es obsoleta. Aparte de la Resolución A36-26 que reemplazó a la Resolución A31-15, el 36° período de sesiones de la Asamblea no adoptó ninguna nueva resolución para la Parte V. El contenido y la estructura actuales de la Parte V reflejan los puntos de vista del Consejo conducentes al 36° período de sesiones de la Asamblea y los de dicho período de sesiones propiamente dicho. En particular, el Consejo (C-Min 180/9) y el 36° período de sesiones de la Asamblea decidieron que las Resoluciones A32-19, A32-20 y A33-20 deberían conservar sus identidades separadas. No se han producido acontecimientos que exijan realizar una modificación.

2.3 Por consiguiente, en la nueva declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica no se incorpora ninguna nueva resolución a modo de apéndice.

2.4 Asimismo, si bien en la consolidación hay algunos cambios de redacción, no se introdujo ningún cambio de política, conforme a los principios que rigen esta tarea.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 En los adjuntos a esta nota se presenta la propuesta declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, en sus formatos en limpio (Adjunto A) y con los cambios indicados (Adjunto B), exponiéndose en el margen la fuente de la disposición y la justificación de la modificación.

ADJUNTO A

A37- : 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 37° 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 A36-26.

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, 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 A36-26, Apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

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

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están en vigor;

Reconociendo la necesidad de acelerar la ratificación y entrada en vigor de los instrumentos de derecho aeronáutico elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Consciente de que sólo la participación universal en dichos Protocolos de enmienda y en otros instrumentos permitiría alcanzar e incrementar los beneficios de la unificación de las reglas internacionales que contienen;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que aún no estén en vigor (es decir, las que enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio);

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*, 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, los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal del 2 de mayo de 2009 [y los Protocolos sobre seguridad de la aviación de 2010];

Insta a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar al Secretario General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

Encarga 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 para fomentar la enseñanza del derecho aeronáutico en aquellos Estados donde aún no se pueda obtener dicha enseñanza;

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

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

APÉNDICE E

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

La Asamblea:

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

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

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

Consciente del hecho de que las leyes y reglamentos 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;

Por consiguiente:

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 4: Jurisdicción

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

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

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

APÉNDICE F

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

Considerando que la implantación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

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

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

Considerando que deben tenerse en cuenta también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose 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 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).

ADJUNTO B

A37- : Declaración refundida consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

Considerando que es conveniente ~~refundir~~ 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 refundida consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 3637° período de sesiones de la Asamblea;

2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y

3. *Declara* que esta resolución sustituye a las Resoluciones ~~en~~ A31-15, A33-4 y A35-3 A36-26.

APÉNDICE A

Criterio general

Origen

A36-26, Apéndice A

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****Origen**

A36-26, Apéndice B

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****Origen**

A36-26, Apéndice C

La Asamblea:

Recordando su Resolución ~~A31-15~~A36-26, Apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

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

Reconociendo la importancia de estas enmiendas para la aviación civil internacional, en particular para la viabilidad del Convenio de Chicago y la consiguiente y urgente necesidad de acelerar la entrada en vigor de las enmiendas que aún no están 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 aún no estén aún en vigor (es decir, las que ~~introducen los párrafos finales relativos a~~ enmiendan el párrafo final para agregar los textos en árabe y en chino a los textos auténticos del Convenio);

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*, 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, los dos Convenios de Montreal del 2 de mayo de 2009 [y los Protocolos sobre seguridad de la aviación de 2010];

Insta a los Estados que hayan ratificado dichos instrumentos a proporcionar al Secretario General las copias del texto y los documentos que hayan utilizado en el procedimiento de ratificación y aplicación de dichos instrumentos y que puedan servir como ejemplo para asistir a otros Estados en el mismo procedimiento; y

Para reflejar con más precisión el objeto de las enmiendas.

Para incluir los dos convenios sobre indemnización por daños a terceros adoptados el 2 de mayo de 2009. El texto entre corchetes se insertará según los resultados de la Conferencia diplomática de 2010.

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

Origen

Enseñanza del derecho aeronáutico

A36-26, Apéndice D

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 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

Origen

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

A36-26, Apéndice E

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;

Por consiguiente:

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

Comete un delito ~~T~~ Toda persona que ~~cometa~~ a bordo de una aeronave civil ~~cometa~~ 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) ~~Comete un delito~~ Toda persona que ~~cometa~~ a bordo de una aeronave civil ~~cometa~~ 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

~~Comete un delito~~ Toda persona que ~~cometa~~ a bordo de una aeronave civil ~~cometa~~ 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

Origen

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

A36-26, Apéndice F

Considerando que la implantación mundial de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), uno de cuyos objetivos es proporcionar servicios críticos para la seguridad operacional, ha progresado notablemente desde su introducción en la 10ª Conferencia de navegación aérea, celebrada en 1991, y fue respaldada con entusiasmo en la 11ª Conferencia de navegación aérea, en 2003;

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

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

Considerando que deben tenerse en cuenta también las iniciativas regionales a fin de elaborar medidas que aborden las cuestiones jurídicas o institucionales que podrían obstaculizar la implantación de los sistemas CNS/ATM en una región, asegurándose 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 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).

— FIN —