



A37-WP/342
LE/16
2/10/10

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 59, 60 Y 62

El texto adjunto sobre las cuestiones 59, 60 y 62 se presenta a la Comisión Jurídica para que lo examine.

Cuestión 59: 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

59.1 El Secretario proporcionó un informe oral con respecto a la Conferencia diplomática sobre seguridad de la aviación celebrada en Beijing (China) del 30 de agosto al 10 de septiembre de 2010. Setenta y seis Estados y cuatro organizaciones internacionales participaron en la Conferencia. La Conferencia adoptó el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing). Estos tratados criminalizan, entre otros, el acto de usar aeronaves civiles como armas y el de usar materiales peligrosos para atacar aeronaves u otros objetivos en tierra. El transporte ilícito de armas biológicas, químicas y nucleares y de material relacionado con las mismas ahora es punible. Además, la responsabilidad penal de quienes dirigen y organizan un delito comprendido en los tratados está específicamente prevista. La amenaza de cometer un delito previsto en los tratados también puede ser motivo de responsabilidad penal cuando las circunstancias indican que la amenaza es verosímil. Cada uno de los tratados requiere 22 ratificaciones para entrar en vigor. Al 1 de octubre de 2010, el Convenio había sido firmado por 20 Estados y el Protocolo por 21 Estados.

59.2 La nota A37-WP/290, presentada por Argentina, Australia, Canadá, China, Estados Unidos de América, Francia, México, Nigeria, Reino Unido, República Checa, Sudáfrica y Uganda, contenía en el Adjunto una propuesta de proyecto de resolución de la Asamblea para instar a todos los Estados miembros de la OACI a que firmen y ratifiquen el Convenio y el Protocolo de Beijing.

59.3 Una delegación, con el apoyo de otras tres, mencionó que los tratados de Beijing no fueron adoptados por consenso sino por votación. En particular, la llamada “cláusula de exclusión militar” había generado una división entre los Estados que podía afectar a la aceptación de los instrumentos. Se puso énfasis en que debería permitirse a los Estados que formulen una reserva sobre esta cláusula.

59.4 La mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra expresaron la opinión de que los dos nuevos tratados amplían y refuerzan el marco antiterrorista de la aviación civil mundial. Su adopción universal significaría hacer avanzar la cooperación para prevenir actos ilícitos relacionados con la aviación civil.

59.5 En resumen, el presidente subrayó el amplio consenso respecto a que el marco jurídico sobre seguridad de la aviación deber ser reforzado a fin de hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes. Los nuevos tratados no prohíben a los Estados formular reservas sobre una cláusula en particular cuando firmen, ratifiquen o se adhieran a dichos tratados. La Comisión seguidamente **acordó** recomendar a la Plenaria la adopción de la siguiente resolución:

Resolución 59.1: Promoción del Convenio de Beijing y del Protocolo de Beijing de 2010

Recordando su Resolución A36-26, Apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos que han sido elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Reconociendo la importancia de ampliar y fortalecer el régimen mundial de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados a apoyar y alentar la adopción universal del *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing de 2010) y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010);
2. *Insta* a todos los Estados a firmar y ratificar el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010 lo antes posible; y
3. *Encarga* al Secretario General que se preste la asistencia necesaria en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado miembro.

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

60.1 La Comisión consideró esta cuestión basándose en las notas A37-WP/33, presentada por el Consejo, A37-WP/77, adendos núm. 1 y núm. 2, presentada por Alemania, Argentina, Brasil, Canadá, Estados Unidos de América, Singapur, Sudáfrica y Tanzania, A37-WP/80, presentada por los Estados Unidos de América, A37-WP/229, presentada por Colombia, A37-WP/233, presentada por la República de Corea, y A37-WP/281 revisada y corrigiendo núm. 1, presentada por el Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación, la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos y la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

60.2 En la nota A37-WP/33 se proporcionaba información a la Asamblea respecto a la labor permanente de la Secretaría en la esfera jurídica y un panorama de las novedades y decisiones pertinentes adoptadas por el Consejo desde el último período de sesiones de la Asamblea sobre los asuntos que figuran en el programa de trabajo del Comité jurídico, incluido el orden de prioridades de los asuntos. Una delegación y un observador recibieron con satisfacción la reactivación del Grupo de estudio de la Secretaría sobre pasajeros insubordinados, mencionando en particular la necesidad de abordar las cuestiones de jurisdicción respecto al Estado de aterrizaje con relación a delitos graves cometidos por pasajeros insubordinados.

60.3 La nota A37-WP/77 contenía una propuesta para la adopción de una resolución en la que se insta a todos los Estados a ratificar lo antes posible el Convenio de Montreal de 1999 y se encarga al Secretario General de la OACI que preste la asistencia necesaria en el proceso de ratificación si así lo solicita un Estado. En su presentación, la delegación de los Estados Unidos de América recordó los beneficios del Convenio para el público viajero y destacó la necesidad de luchar por la aceptación universal del Convenio, dado el actual conjunto, confuso fragmentado, de regímenes jurídicos coexistentes.

60.4 En su presentación, en nombre de los copatrocinadores de la nota A37-WP/281, el Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación también destacó la necesidad de promover aún más la ratificación del Convenio de Montreal de 1999, señalando que era inaceptable que, con relación al mismo accidente, las reglas aplicables respecto a la indemnización de las víctimas pudieran ser diferentes.

60.5 En consideración a esas dos notas de estudio numerosas delegaciones, entre la cuales una habló en nombre de los Estados de la Unión Europea y otra en nombre de los miembros de la CEAC, así como un observador apoyaron la idea de aumentar los esfuerzos para instar a los Estados a ratificar el Convenio de Montreal de 1999. Varias delegaciones consideraban que era oportuno procurar obtener una aplicación universal. Varias delegaciones señalaron que la situación actual era insatisfactoria puesto que algunas veces era difícil determinar qué régimen de responsabilidad civil se aplicaba a un caso dado. En respuesta a la observación de una delegación de que ya existía una resolución sobre el Convenio de Montreal, una delegación señaló que la resolución propuesta tenía un alcance ligeramente más amplio puesto que alentaba la adopción universal. Por consiguiente, la Comisión **acordó** invitar a la Asamblea a que adoptara la resolución propuesta seguidamente:

Resolución 60.1: Promoción del Convenio de Montreal de 1999

Recordando su Resolución A36-26, Apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos que han sido elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Reconociendo la importancia de contar con un régimen universal que rijan la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales;

Reconociendo la conveniencia de contar con un sistema equitativo, justo y adecuado que permita la plena indemnización por pérdidas;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados a apoyar y alentar la adopción universal del *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Convenio de Montreal de 1999);
2. *Insta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho, a pasar a ser Partes en el Convenio de Montreal de 1999 lo antes posible; y
3. *Encarga* al Secretario General que se preste la asistencia necesaria en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado.

60.6 La Nota A37-WP/80 contenía una propuesta para agregar el tema “Examen de la orientación sobre conflictos de intereses” al programa de trabajo del Comité Jurídico. Al explicar la propuesta, la Delegación de los Estados Unidos expresó la opinión de que era conveniente contar con reglas razonablemente uniformes para todo el sector a fin de establecer y preservar una separación clara entre las autoridades de aviación civil y las actividades que estas supervisan. Dio el ejemplo de que en un Estado puede ser necesario que el Director General de Aviación Civil (DGCA) se despoje completamente de todo tipo de interés financiero en la industria mientras que en otro el DGCA puede conservar el puesto de piloto de una línea aérea, pues la ausencia de orientación hacía que estos asuntos se rigieran por leyes nacionales muy divergentes. La delegación sugirió que se consideraran las situaciones de conflictos de intereses en tres áreas distintas: 1) intereses financieros en entidades financieras reglamentadas; 2) el traslado de personas de puestos en el gobierno a la industria y viceversa; y 3) la práctica de designar o adscribir personal para que lleve a cabo funciones de vigilancia en nombre de la Administración de aviación civil. Por lo tanto, era pertinente que el Comité Jurídico estudiara esta cuestión más a fondo y elaborara recomendaciones, si era necesario y pertinente, para que la OACI promulgara textos de orientación si era necesario.

60.7 Dos delegaciones consideraban que el texto de orientación actual de la OACI era suficiente y no veían la necesidad de otras medidas por parte del Comité jurídico. Una de estas delegaciones indicó a la Comisión el texto que contenía la Parte A del *Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9735). Se señaló además que la Parte 3 del Doc 8335, *Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*, también contenía algún texto de orientación. Otra delegación, si bien no se oponía a los objetivos que procuraba lograr la propuesta, sugirió que la Comisión de Aeronavegación considerara primero la cuestión. Un gran número de delegaciones que intervinieron sobre esta cuestión consideraron que lo que se había propuesto se justificaba. Varias de estas delegaciones señalaron que, sin embargo, era imperativo limitar el estudio a la elaboración del posible texto de orientación, dado que la cuestión no

podía abordarse en las normas y métodos recomendados de la OACI (SARPS) ni en un convenio. Una de estas delegaciones propuso enviar un cuestionario para identificar los elementos que han de estudiarse.

60.8 Al concluir el debate sobre este punto, el presidente tomó nota del firme apoyo manifestado por la realización de un estudio. Seguidamente, la Comisión **acordó** agregar el asunto “Examen de la orientación sobre conflictos de intereses” en el programa de trabajo del Comité Jurídico.

60.9 Una delegación presentó verbalmente una propuesta para que se agregara al programa de trabajo la elaboración de un modelo de legislación a fin de ayudar a los Estados en la aplicación de los SARPS. Varias delegaciones, si bien reconocían que la aplicación de los SARPS continuaba presentando dificultades para algunos Estados, la propuesta no se había presentado por adelantado y observaron que, por consiguiente, no estaban en condiciones de considerar la cuestión a estas alturas.

60.10 La Comisión consideró además la nota A37-WP/229 presentada por Colombia. Dicha nota de estudio contenía una propuesta para armonizar los criterios que rigen la asignación de responsabilidades entre explotadores de aeropuertos, autoridades aeronáuticas y otras partes con respecto al daño causado por los choques con animales salvajes. La mayoría de las delegaciones que intervinieron en esta cuestión no veían que fuera necesario colmar ninguna laguna jurídica dado que tanto el Convenio de Montreal de 1999 como los instrumentos sobre responsabilidad civil de terceros, tales como el Convenio sobre riesgos generales de 2009, proporcionaban la posibilidad del derecho de acción. Además, el mercado de seguros ofrecía protección adecuada para esos riesgos.

60.11 La nota A37-WP/233 contenía la oferta de la República de Corea para que se celebrara en dicho país un seminario jurídico regional en 2012, a fin de abordar cuestiones jurídicas de interés en la región Asia-Pacífico, de la cual la Comisión tomó nota con agradecimiento.

60.12 Con sujeción a la adición del nuevo asunto sobre conflictos de intereses, la Comisión **confirmó** el programa de trabajo del Comité Jurídico expuesto en el párrafo 3.4 de la nota A37-WP/33.

Cuestión 62: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Jurídica

62.1 La Comisión **tomó nota** del documento A37-WP/95 (nota de información).

— FIN —