



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN JURÍDICA

#### INFORME DE LA COMISIÓN JURÍDICA SOBRE LA SECCIÓN GENERALIDADES DE SU INFORME Y LAS CUESTIONES 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 y 62

(Presentado por el presidente de la Comisión Jurídica)

El informe adjunto sobre la sección Generalidades de su informe y las cuestiones 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 y 62 ha sido aprobado por la Comisión Jurídica. Se recomienda a la Plenaria la adopción de las Resoluciones 59/1, 60/1 y 61/1.

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

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

### **Generalidades**

1. Entre los días 28 de septiembre y 8 de octubre de 2010, la Comisión Jurídica celebró tres sesiones. La Plenaria eligió al Sr. L. Mabaso (Sudáfrica) presidente de la Comisión.
2. En su primera sesión, la Comisión eligió al Sr. S. Eid (Líbano) y al Sr. S. Clegg (Nueva Zelandia) como su primer vicepresidente y segundo vicepresidente, respectivamente.
3. Las tres sesiones de la Comisión fueron públicas.
4. Los Representantes de 105 Estados contratantes y 9 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 y relaciones exteriores. El Sr. J. V. Augustin, Subdirector de asuntos jurídicos, actuó como secretario adjunto. El Sr. B. Verhaegen, oficial principal de relaciones exteriores y abogado principal, los Sres. J. Huang y A. Jakob, y la Sra. M. Weinstein, abogados, actuaron como secretarios asistentes.

### **Orden del día y organización del trabajo**

6. Se examinaron las cuestiones 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 y 62 que la Plenaria había remitido a la Comisión:

- Cuestión 55: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2007, 2008 y 2009
- Cuestión 56: Presupuestos para 2011, 2012 y 2013
- Cuestión 57: Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)
- Cuestión 58: Informe sobre la situación de la cuestión de la “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales”
- 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
- Cuestión 60: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica
- Cuestión 61: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica
- Cuestión 62: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión jurídica.

6.1 Los documentos y notas de estudio considerados por la Comisión se enumeran por cuestión en el Apéndice del presente informe.

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

**Cuestión 55: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2007, 2008 y 2009**

55.1 La Comisión **tomó nota** del capítulo sobre el Imperio de la ley de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2007 (Doc 9898), 2008 (Doc 9916) y 2009 (Doc 9921) y del informe suplementario que comprende los primeros seis meses de 2010 (Doc 9921 – Suplemento) que le había trasladado la Plenaria.

**Cuestión 56: Presupuestos para 2011, 2012 y 2013**

56.1 La Comisión **tomó nota** del presupuesto para los Servicios jurídicos y relaciones exteriores para 2011, 2012 y 2013 que figura en la página 98 del Proyecto de presupuesto de la Organización propuesto en la nota de estudio A37-WP/43.

**Cuestión 57: Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)**

57.1 El examen de esta cuestión se basó en la nota A37-WP/44 presentada por el Consejo, donde se informaba sobre la labor desarrollada por el Consejo desde el 36° período de sesiones de la Asamblea en su calidad de Autoridad supervisora del Registro internacional. En particular, se hacía referencia a dos informes que el Consejo había presentado durante 2008 y 2010 ante las Partes de los instrumentos de Ciudad del Cabo sobre el desempeño de sus funciones como Autoridad supervisora, y donde también informaba sus decisiones de nombrar o renovar el nombramiento de 12 miembros de la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR) durante 2009, de aprobar las innovaciones al Registro recomendadas por el CESAIR durante 2007, 2008 y 2009 y que se han integrado como enmiendas a las *Normas y Procedimientos para el Registro Internacional* y de renovar el nombramiento del Registrador por un segundo período de cinco años a partir de marzo de 2011. El secretario actualizó la información contenida en el párrafo 2.4 de la nota de estudio, indicando que al 1 de septiembre de 2010 eran 33 las Partes de los instrumentos de Ciudad del Cabo.

57.2 Una delegación manifestó su pleno apoyo al Convenio y al Protocolo de Ciudad del Cabo, destacando la activa participación de su gobierno en la elaboración de los instrumentos y su reconocimiento por los servicios de registro y búsqueda que ofrece el Registro internacional. A continuación, sin embargo, compartió con la sala dos preocupaciones. En primer lugar, dijo considerar esencial que los servicios de inscripción y consulta del Registro se prestaran en todos los idiomas oficiales de la OACI para que fuera de máxima utilidad para los participantes. En segundo lugar, indicó que el Registrador no cumplía aún los requisitos del Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo en cuanto a cobertura de seguro o garantía financiera aún después de aumentar a \$70 millones US el monto de su cobertura, lo que a juicio de esta delegación estaba muy lejos del nivel estimado en el Protocolo, que es de \$200 millones US. Luego de manifestar su esperanza de ratificar en breve los instrumentos de Ciudad del Cabo, la delegación instó a la Asamblea a tomar nota de la postura que acababa de exponer sobre el seguro y los idiomas.

57.3 El secretario informó que los documentos aprobados por el Consejo en su calidad de Autoridad supervisora, como las Normas y Procedimientos, se publican en todos los idiomas oficiales de la OACI, pero que el Registro continúa funcionando en inglés en razón de las dificultades técnicas que plantea la cuestión. Agregó que la Secretaría está realizando consultas con un grupo *ad hoc* sobre la renovación del contrato del Registrador en relación con las cuestiones de seguro y otros asuntos. El grupo *ad hoc* se compone de algunos de los miembros del CESAIR.

57.4 Otra delegación, cuyo experto participa como miembro del CESAIR y el grupo *ad hoc*, apuntó que la cobertura de seguro se veía condicionada por el monto disponible en el mercado asegurador. Esta delegación agregó que el Registrador podría incrementar su protección reduciendo la franquicia del seguro, en atención a que no se han presentado reclamaciones contra el Registrador desde que el Registro comenzó a funcionar.

57.5 A modo de síntesis de las deliberaciones, el presidente concluyó que la Comisión **tomaba nota** de la información actualizada contenida en la nota A37-WP/44 y los comentarios vertidos en la sala.

**Cuestión 58: Informe sobre la situación de la cuestión de la “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales”**

58.1 Esta cuestión se consideró tomando como base la nota A37-WP/31 (Revisada) presentada por el Consejo y la nota A37-WP/118 presentada por el Canadá, el Reino Unido, Singapur y Sudáfrica.

58.2 En la nota A37-WP/31 (Revisada) se informaba a la Asamblea de los avances en la labor sobre esta cuestión desde el último período de sesiones de la Asamblea, y en particular la adopción en una Conferencia diplomática celebrada en 2009 de dos instrumentos, a saber:

- a) el *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* (conocido comúnmente como el “Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita”) (Doc 9920); y
- b) el *Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves* (conocido comúnmente como el “Convenio sobre riesgos generales”) (Doc 9919).

58.3 En el Apéndice de la nota se resumían las principales disposiciones de cada Convenio y se agregaba que hasta la fecha han sido firmados por siete y nueve Estados, respectivamente. La nota continuaba informando sobre la labor que está realizando la Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional creado en virtud de la Resolución núm. 2 de la Conferencia diplomática. Luego de invitar a la Asamblea a tomar nota de la información proporcionada, la nota instaba a los Estados a ratificar ambos Convenios, conforme a lo decidido por el Consejo en su 190º período de sesiones.

58.4 Una delegación formuló sus reparos sobre la invitación que insta a los Estados a ratificar los instrumentos, agregando que a su entender el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, en particular, adolecía de serias limitaciones. La delegación consideró que el fondo previsto no era un sistema ni eficaz ni factible, y que el límite infranqueable de la responsabilidad no contribuía a dar más protección a las víctimas. Vistas las escasas firmas hasta la fecha y el alto número de firmas necesarias para que los instrumentos entren en vigor, dijo tener dudas de que los mismos llegaran algún día a tal instancia y por ende no se sentía en condiciones de respaldar la propuesta de instar a los Estados a que ratifiquen los instrumentos. Otra delegación se plegó a este parecer.

58.5 En la nota A37-WP/118, presentada por la Delegación del Canadá en representación propia y de los demás patrocinantes, se informaba a la Asamblea sobre la labor que está llevando adelante la Comisión preparatoria para el establecimiento del Fondo internacional de la aviación civil para la indemnización por daños. Luego de considerar que la opinión de las dos delegaciones que habían tomado la palabra previamente constituía una postura minoritaria, la delegación mencionó su alto grado de compromiso con la búsqueda de soluciones pragmáticas para problemas difíciles, y agregó que el espíritu de previsión se ha transmitido a la Comisión preparatoria que, de hecho, ha sido encargada de anticipar las decisiones que tendrán que tomarse en la Conferencia de las Partes (COP) del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Indicó que para ello la Comisión preparatoria había redactado un reglamento interno para la COP y ya estaba trabajando de lleno en los temas más complejos del Reglamento del Fondo internacional, tales como la estructura del fondo, y también se trabajaba en la elaboración de las directrices de indemnización, la cuestión de las contribuciones iniciales al Fondo, las directrices sobre inversión y arreglos de gobernanza financiera, y las directrices generales sobre asistencia en caso de sucesos ocurridos en Estados no Partes. Agregó además que la Comisión preparatoria estaba

elaborando una nota importante donde se reseñarían las principales opciones jurídicas para aplicar rápidamente los beneficios del Convenio en forma provisional si se produjera una crisis antes de la entrada en vigor del Convenio. La delegación finalizó su intervención invitando a los Estados que estuvieran interesados y contaran con expertos en las disciplinas pertinentes a sumarse a la labor de la Comisión preparatoria en calidad de observadores.

58.6 Distintas delegaciones destacaron la necesidad de respaldar la labor de la Comisión preparatoria y manifestaron su respaldo a las decisiones propuestas en ambas notas de estudio. Una de estas delegaciones señaló que, sin restar valor a las preocupaciones formuladas por la Delegación que había expresado escepticismo, había que recordar que el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita y el Fondo debían considerarse como un remedio al problema de la responsabilidad civil objetiva e ilimitada que enfrentaban las líneas aéreas así como las enormes sumas de indemnización necesarias, que no podían obtenerse mediante el seguro disponible. El Convenio y el Fondo, cuando estuvieran establecidos, estaban dirigidos a lograr un equilibrio entre las necesidades de las víctimas y de las líneas aéreas.

58.7 Resumiendo las deliberaciones, el presidente indicó que las notas de estudio no planteaban temas nuevos. En cuanto a las reservas formuladas por algunos Estados, el presidente dijo que era necesario impulsar el proceso más allá de las posturas ya expresadas durante la Conferencia diplomática. En tal sentido, correspondía a la Comisión tomar nota de los avances que se habían realizado e instar a los Estados que tenían expertos con la especialidad pertinente a sumarse a la labor de la Comisión preparatoria y propiciar la entrada en vigor de los instrumentos.

**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, si bien subrayó la necesidad de ampliar y fortalecer el marco jurídico para la criminalización de actos ilícitos contra la aviación civil internacional, deploró el hecho de que el apoyo para los tratados de Beijing no eran el resultado de consenso sino de una 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 Un observador se refirió a su declaración durante la Conferencia diplomática en el sentido de que ninguno de los delitos previstos en los tratados de Beijing tenían el objetivo de abarcar la conducta legítima de las líneas aéreas y sus empleados en el curso de sus actividades normales.

59.6 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, núm. 2 y núm. 3, presentada por Alemania, Argentina, Brasil, Canadá, Estados Unidos de América, Japón, Nigeria, 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 el estudio debería limitarse 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 sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación. Una delegación apoyó esta propuesta y vio que se justificaba. Una delegación sugirió que se considerara en el marco más amplio del estudio de los problemas jurídicos asociados con la ejecución del Programa estatal de seguridad operacional. Varias delegaciones, si bien reconocían que la legislación para la aplicación de los SARPS continuaba presentando dificultades para algunos Estados, observaron que la propuesta no se había presentado por adelantado y, 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 61: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**

61.1 La Comisión Jurídica examinó esta cuestión sobre la base de la nota A37-WP/3 (Revisada) presentada por el Consejo y la nota A37-WP/243 presentada por la República Bolivariana de Venezuela.

61.2 La nota A37-WP/3 contenía una propuesta de resolución actualizada y con cambios editoriales en remplazo de la declaración consolidada en vigor, que figura en la Resolución A36-26. El secretario de la Comisión apuntó que la nota sólo se ocupaba de cuestiones editoriales y no había allí asuntos de política que debieran examinarse según los principios que rigen esta tarea. Tal como señalara una delegación, quedó entendido que en la octava cláusula del Apéndice C, que comienza diciendo “*Insta a todos los Estados contratantes*”, era preciso incorporar los nombres cortos de los instrumentos sobre seguridad de la aviación recientemente adoptados en Beijing.

61.3 En la nota A37-WP/243 se proponía enmendar la Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles, que figura en el Apéndice E de la declaración consolidada, incorporando una nota a los Artículos 1, 2 y 3 de la legislación modelo donde se reflejara la distinción que la legislación nacional venezolana hace entre las faltas y los delitos. También se proponía agregar un párrafo al Artículo 4 sobre la jurisdicción. El presidente destacó que la propuesta no había recibido apoyo, pero observó que Venezuela podía continuar con la cuestión en un foro diferente de conformidad con los procedimientos establecidos.

61.4 La Comisión **acordó** en consecuencia recomendar a la Plenaria la adopción de la resolución propuesta a continuación:

**Resolución 61/1: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**

*Considerando* que es conveniente consolidar las resoluciones de la Asamblea que tratan de los criterios de la Organización en la esfera jurídica, a fin de facilitar su observancia y aplicación práctica haciendo los textos más asequibles, comprensibles y lógicamente organizados;

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 37º 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, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing 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).

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

62.1 La Comisión tomó nota de la A37-WP/95 (Nota de información).

— FIN —