



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

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

**PROPUESTA DE REFUNDICIÓN DE LAS RESOLUCIONES
DE LA ESFERA JURÍDICA**

(Presentada por el Consejo)

RESUMEN

En esta nota se informa acerca de las resoluciones de la Asamblea en el ámbito jurídico que han de ser refundidas o declaradas no vigentes, y se propone una resolución actualizada sobre la Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica. Además de la resolución A31-15: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, la Parte V del Doc 9848 contiene cinco resoluciones. Se concluye que ninguna de esas resoluciones debería declararse no vigente y que una refundición sustancial de las resoluciones no es posible, ya que las mismas tratan sobre cuestiones suficientemente diversas. Con todo, excepto las Resoluciones A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS, A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS, y A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra, las demás resoluciones se agruparon en la Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica. Se actualizó la redacción de esa declaración según se consideró necesario.

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

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico F, ya que alienta a los Estados a que ratifiquen instrumentos de derecho aeronáutico, y con la Estrategia de implantación básica núm. 3, puesto que permitirá que los documentos de la OACI sigan siendo eficaces y pertinentes.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Resoluciones vigentes de la Asamblea (Doc 9848)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En las sesiones séptima y octava 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 refundidas en las esferas de transporte aéreo y de cuestiones jurídicas que no presentaran un cambio de política, basándose en las Partes III y VI respectivamente del Doc 9602 [Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 1992)], para que los examinaran el Comité de Transporte aéreo (Parte III) y el Consejo en el 143° período de sesiones”. Con respecto a las resoluciones de la esfera jurídica, el Consejo examinó la nota resultante (C-WP/10035) en la 22ª sesión de su 143° período de sesiones, y convino en recomendar que el 31° período de sesiones de la Asamblea adoptara la refundición propuesta de las resoluciones vigentes. Por consiguiente, la Asamblea adoptó la Resolución A31-15: **Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica**. En esta nota, se presenta una declaración refundida actualizada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica.

2. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN REFUNDIDA

2.1 La Parte V: Cuestiones jurídicas del Doc 9848 — Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004) contiene seis resoluciones y referencias recíprocas a otras ocho resoluciones. Las seis resoluciones son:

- 1) A31-15: Declaración refundida 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;
- 4) A33-4: Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores);
- 5) A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra;
- 6) A35-3: Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

El examen de esas resoluciones indica que ninguna debería declararse no vigente. Dado que, en general, las resoluciones no abordan un mismo asunto desde la misma perspectiva, y que no hay esencialmente duplicaciones entre ellas, en realidad no puede haber una refundición de resoluciones individuales. No obstante, por conveniencia, con excepción de la resolución que se menciona en el párrafo siguiente, las resoluciones se agruparon en la “Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica”.

2.2 La Resolución A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS, es, como su nombre lo indica, una carta, por lo que tiene una categoría especial. Como tal, ese carácter distintivo se suprimiría si se incluyera en la declaración refundida general, por lo que se recomienda que la Resolución A32-19 siga siendo una resolución independiente. En la

novena sesión de su 180º período de sesiones, celebrada el 5 de marzo de 2007, el Consejo decidió también que se mantuvieran en forma separada la Resolución A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS, y la Resolución A33-20: Enfoque coordinado para proporcionar asistencia en materia de seguro aeronáutico por riesgo de guerra.

2.3 Asimismo, si bien la refundición contiene 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 notas, se presenta la propuesta de refundición de las resoluciones en una Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica con los cambios propuestos sin resaltar (Adjunto A) y con los cambios propuestos resaltados (Adjunto B); al margen, se indica la resolución de origen o los motivos que justifican el cambio.

— — — — —

ADJUNTO A

A36- : Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 36º período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a las Resoluciones A7-6, A10-40, A16-36, A27-3, A31-15, A33-4 y A35-3.

APÉNDICE A

Criterio general

Considerando que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

La Asamblea:

Reafirma la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

APÉNDICE B

Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

La Asamblea resuelve:

Que lo siguiente constituye el procedimiento para aprobar proyectos de convenio:

1. Todo proyecto de convenio que el Comité Jurídico considere terminado para su presentación a los Estados como proyecto definitivo se transmitirá al Consejo, junto con el informe correspondiente.

2. El Consejo podrá tomar las medidas que estime oportunas, incluso la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.

3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.

4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podría convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

APÉNDICE C

Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

La Asamblea:

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

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

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

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

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

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que no estén aún en vigor [o sea, las que introducen los párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino];

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen las enmiendas que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis*, 50(a) (1990) y 56 (1989) del Convenio de Chicago;

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible los otros instrumentos de derecho aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreal de 1999 y los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001;

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

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

APÉNDICE D

Enseñanza del derecho aeronáutico

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

1. *Invita* al Consejo a que tome todas las medidas posibles a fin de fomentar la enseñanza del derecho aeronáutico en aquellos Estados donde aún no se pueda obtener dicha enseñanza;
2. *Insta* a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y
3. *Exhorta* a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

APÉNDICE E

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

La Asamblea:

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

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

Legislación modelo sobre ciertos delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles

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

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

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

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

- 1) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave civil un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia comete un delito.

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

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

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

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

Artículo 4: Jurisdicción

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

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

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

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

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

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

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

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

La Asamblea:

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

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

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

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

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

6. *Encarga* al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;

7. *Invita* a los Estados contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y

8. *Encarga* al Consejo que examine tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).

— — — — —

ADJUNTO B

A31-1536- : Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

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

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta resolución constituyen la declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica, según están formulados al clausurarse el 31-36° período de sesiones de la Asamblea;
2. *Resuelve* seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica; y
3. *Declara* que esta resolución sustituye a las Resoluciones A7-6, A10-40, A16-36 y, A27-3, A31-15, A33-4 y A35-3.

APÉNDICE A

Criterio general

Considerando que la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

Considerando que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

La Asamblea:

Reafirma la importancia de la función de las leyes para evitar y solucionar conflictos y disputas entre las naciones y pueblos del mundo y, en particular, para que la Organización pueda alcanzar sus metas y objetivos.

Origen

A31-15, Apéndice A

APÉNDICE B

Origen

Procedimiento para aprobar proyectos de convenios de derecho aeronáutico internacional

A31-15, 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, incluso la distribución del proyecto a los Estados contratantes y a otros Estados y a las organizaciones internacionales que determine.

3. Al distribuir el proyecto de convenio, el Consejo podrá añadir observaciones y proporcionar a los Estados y a las organizaciones la oportunidad de que presenten a la Organización los comentarios que deseen hacer, dentro de un plazo no inferior a cuatro meses.

4. Tal proyecto de convenio será examinado, para los fines de aprobación, por una conferencia que podría convocarse juntamente con un período de sesiones de la Asamblea. La conferencia se reunirá por lo menos seis meses después de la fecha de transmisión del proyecto, según se indica en los párrafos 2 y 3 anteriores. El Consejo podrá invitar a dicha conferencia a todo Estado no contratante cuya participación estime conveniente, y decidirá si tal participación lleva aparejado el derecho de voto. El Consejo podrá también invitar a las organizaciones internacionales a estar representadas por observadores en la conferencia.

APÉNDICE C

Origen

Ratificación de los instrumentos internacionales de la OACI

A31-15, Apéndice C

La Asamblea:

Recordando su Resolución A27-3/A31-15, Apéndice C relativa a la ratificación de los Protocolos de enmienda del Convenio de Chicago y demás instrumentos de derecho aeronáutico privado y otros instrumentos que se han elaborado y adoptado bajo los auspicios de la Organización;

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

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

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

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

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen lo más pronto posible las enmiendas del Convenio de Chicago que no estén aún en vigor (o sea, las que introducen los Artículos 3 *bis* y 83 *bis*, las cláusulas finales, el Artículo 56 (1989) y el Artículo 50, a) (1990)) párrafos finales relativos a los textos en árabe y en chino);

Insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen las enmiendas que introducen los Artículos 3 *bis*, 83 *bis*, 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 los Protocolos del Convenio de Montreal núms. 3 y 4 de 1975 para enmendar el "Sistema de Varsovia" de 1999 y los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001;

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

Encarga al Secretario General que adopte, en colaboración con los Estados, todas las medidas prácticas al alcance de la Organización para prestar asistencia, en caso de que la soliciten, a

sólo esos párrafos finales, relativos a los textos en árabe y en chino todavía no están en vigor

fomentar la ratificación de los instrumentos que están en vigor

sólo esos párrafos finales, relativos a los textos en árabe y en chino todavía no están en vigor

subrayar la importancia de esas enmiendas y reinsertarlas luego de suprimir el texto indicado en el párrafo anterior

con la adopción del Convenio de Montreal de 1999, el énfasis está puesto ahora en la ratificación de Montreal 1999 en lugar de los dos Protocolos de 1975

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 regionales 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

A31-15, 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,

1. *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; y
2. *Insta* a los Estados a que adopten las medidas apropiadas para alcanzar el fin anteriormente expuesto; y
3. *Exhorta* a los Estados contratantes y demás interesados a realizar contribuciones al Fondo Assad Kotaite de becas para estudios de posgrado y posdoctorado.

Véanse las comunicaciones TC 9/1.600-06/40 y TC 9/1.600-06/44, del 26 y 28 de abril de 2006, respectivamente, donde se informa del establecimiento del Fondo y se solicitan contribuciones.

APÉNDICE E

Origen

~~A33-4~~-Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)

A33-4

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 ~~entablar juicio por los actos delictuosos y las infracciones~~ 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 ~~entablar juicio por los actos delictuosos y las infracciones~~ perseguir los delitos que constituyen un comportamiento insubordinado o perturbador a bordo de las aeronaves matriculadas en otros Estados;

La Asamblea:

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

Exhorta a todos los Estados contratantes a que sometan a las autoridades correspondientes, para que consideren su ~~enjuiciamiento~~ procesamiento, a todas las personas de las cuales tengan razones fundadas para considerar que han cometido cualquiera de las ~~infracciones~~ 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.

APÉNDICE

Legislación modelo sobre ciertos ~~infracciones~~ delitos cometidos a bordo de aeronaves civiles

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

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

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

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

- 1) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave civil un acto de violencia física contra una persona o de agresión sexual o de pedofilia comete una ~~infracción~~ delito.
- 2) Toda persona que cometa a bordo de una aeronave civil cualquiera de los siguientes actos comete una ~~infracción~~ 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 ~~intoxicante~~ de bebidas alcohólicas o de drogas que conduzca a un estado de ebriedad o exaltación.

Artículo 3: Otros actos que constituyen infracciones del delito a bordo de una aeronave civil

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

- 1) fumar en un lavabo o en otro lugar de forma que probablemente ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave;
- 2) ~~fumar en un lavabo o en otro lugar de forma que probablemente ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave~~ 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 toda ~~infracción del delito~~ en virtud de los Artículos 1, 2 ó 3 de esta Ley si el acto que constituye ~~infracción del 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 ~~infractor autor~~ a las autoridades competentes de (*nombre del Estado*), solicitando que las autoridades ~~enjuicien procesen~~ al presunto ~~infractor 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

A35-3: Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)

A35-3

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

Considerando que el marco jurídico existente para los sistemas CNS/ATM, constituido por el Convenio de Chicago, sus Anexos, las Resoluciones de la Asamblea (incluida, especialmente, la Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS), los textos de orientación pertinentes de la OACI (incluida, especialmente, la Declaración sobre la política general de la OACI para la implantación y explotación de los sistemas CNS/ATM), los planes regionales de navegación aérea y los intercambios de correspondencia entre la OACI y los Estados que explotan constelaciones de satélites de navegación, han 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 13 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 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, y a otros organismos multilaterales y a las entidades financieras del sector privado a que consideren la creación de fuentes de financiación adicionales para prestar asistencia a los Estados y a los grupos regionales en la implantación de los sistemas CNS/ATM;

6. *Encarga* al Secretario General que supervise y, cuando corresponda, asista en la elaboración de marcos contractuales a los que las partes puedan acceder basándose, entre otras cosas, en la estructura y el modelo propuestos por los miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil y las otras comisiones regionales de aviación civil, así como en el derecho internacional;

7. *Invita* a los Estados contratantes a que transmitan las iniciativas regionales al Consejo; y

8. *Encarga* al Consejo que examine tales iniciativas regionales, considere su valor y las haga públicas lo más pronto posible (de conformidad con los Artículos 54, 55 y 83 del Convenio de Chicago).