



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 39º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 25 al 28 de junio de 2024)

- Cuestión 2:** Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico
- Cuestión 2-2:** Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas y su integración con la aviación civil
- Cuestión 2-3:** Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago
- Cuestión 2-4:** Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional, incluyendo las ciberamenazas, que pudieran no estar previstos adecuadamente en los instrumentos jurídicos aeronáuticos actuales
- Cuestión 2-6:** Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales usados por los servicios de navegación aérea internacionales
- Cuestión 2-7:** Consideración de la orientación relativa a los conflictos de intereses
- Cuestión 2-8:** Aplicación del artículo 21 del Convenio de Chicago

CONSIDERACIÓN DE OTRAS CUESTIONES DEL PROGRAMA DE TRABAJO GENERAL DEL COMITÉ JURÍDICO

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En esta nota de estudio se informa sobre el trabajo relativo a las cuestiones 2-2, 2-3, 2-4, 2-6, 2-7 y 2-8 del programa general de trabajo del Comité Jurídico, que comprende el programa general de trabajo del comité fuera de los asuntos tratados en las notas de estudio LC/39-WP/2-2 y LC/39-WP/2-3, respectivamente.

1.2 El Consejo reunido en la cuarta sesión de su 226º período de sesiones (30 de mayo de 2022) confirmó que las cuestiones comprendidas en los párrafos 2 a 7 tienen orden de prioridad 2, 3, 4, 6, 7 y 8, respectivamente, en el programa general de trabajo del Comité Jurídico. Esta decisión fue aprobada posteriormente por la Asamblea durante su 41ª período de sesiones (Montreal, 27 de septiembre – 7 de octubre de 2022).

2. ASPECTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DE LAS OPERACIONES CON AERONAVES NO TRIPULADAS Y SU INTEGRACIÓN CON LA AVIACIÓN CIVIL

2.1 A raíz de la propuesta de la Asamblea durante su 40º período de sesiones (Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre de 2019) de establecer un grupo adscrito a la Secretaría para actuar de enlace entre el trabajo jurídico y la labor técnica sobre aeronaves no tripuladas que lleva adelante la Organización, en febrero de 2020 se estableció el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves no Tripuladas (SSG-LIPA). En la primera reunión del SSG-LIPA, celebrada el 10 de agosto de 2021, se decidió establecer dos subgrupos: el Subgrupo de Conformidad con el Convenio de Chicago (SSG-LIPA-CCSG) y el Subgrupo de Responsabilidad y Seguridad (SSG-LIPA-LSSG).

2.2 El 41º período de sesiones de la Asamblea (Montreal, 27 de septiembre – 7 de octubre de 2022) tomó nota de que el trabajo del SSG-LIPA y sus subgrupos estaba en curso, y de hecho prosiguió en 2023 con múltiples reuniones de los subgrupos. El SSG-LIPA-LSSG estudió la aplicación de los instrumentos internacionales pertinentes a las operaciones de aeronaves no tripuladas, y para finalizar analizó posibles cuestiones de responsabilidad y seguros con aseguradoras y reaseguradoras mundiales. El SSG-LIPA-CCSG prosiguió su reflexión sobre la interpretación y aplicación de determinados aspectos críticos del Convenio de Chicago a las operaciones de aeronaves no tripuladas, como el requisito de llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad y las operaciones en alta mar. Los Estados siguen respaldando ampliamente la necesidad de seguir trabajando en el marco jurídico internacional aplicable a las operaciones de aeronaves no tripuladas. Está previsto que se celebren otras reuniones de los subgrupos en el segundo semestre de 2024.

3. PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS PARA QUE LOS ESTADOS CUMPLAN CON SUS OBLIGACIONES EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 12 DEL CONVENIO DE CHICAGO

3.1 En las reuniones celebradas en 2022 y 2023, el Grupo Especial sobre el Artículo 12¹ estudió el ámbito de aplicación del artículo 12 del Convenio de Chicago y las cuestiones jurídicas que plantea su aplicación. También estudió la posibilidad de desarrollar una herramienta en línea para el intercambio de información sobre el cumplimiento y la aplicación del artículo 12.

3.2 El grupo decidió crear subgrupos para estudiar el ámbito de aplicación del artículo 12 y los aspectos jurídicos afines (el Subgrupo sobre el Ámbito de Aplicación – SGP) y estudiar la posibilidad de elaborar una herramienta en línea para que los Estados intercambien información sobre el artículo 12 (el Subgrupo de Herramientas – TSG).

3.3 En mayo de 2023 se realizó una encuesta para comprender mejor el estado de aplicación del artículo 12 y las dificultades y necesidades de los Estados al respecto. Se recibieron respuestas de 94 Estados que se evaluaron en la Secretaría y los resultados analizados se comunicaron a los subgrupos del grupo especial. Los resultados de la encuesta contribuirán al estudio que lleva adelante el grupo especial.

3.4 Los subgrupos siguen trabajando en la elaboración de respuestas a preguntas clave sobre el ámbito de aplicación y la aplicación del artículo 12, y considerando el formato y contenido de una herramienta en línea para el intercambio de información relativa al artículo 12.

¹ El Grupo Especial sobre el Artículo 12 está compuesto por los siguientes miembros: Australia, Brasil, Canadá, Colombia, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Ghana, Grecia, Jordania, Omán, Países Bajos, Qatar, Reino Unido, República de Corea, Singapur, Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA).

4. ACTOS E INFRACCIONES QUE ATAÑEN A LA COMUNIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, INCLUYENDO LAS CIBERAMENAZAS, QUE PUDIERAN NO ESTAR PREVISTOS ADECUADAMENTE EN LOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS AERONÁUTICOS ACTUALES

4.1 Como se indica en LC/39-WP/2-3, la Secretaría se ha concentrado en promover la ratificación y aplicación de los tratados adoptados en este ámbito, en particular el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010² que contienen disposiciones aplicables a los ciberataques contra la aviación civil, y el Protocolo de Montreal de 2014³ que aborda la cuestión de la insubordinación a bordo.

4.2 Respecto a la continuación de los trabajos sobre la idoneidad de los tratados internacionales de derecho aeronáutico existentes para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil, y a fin de definir los trabajos futuros en este sentido, se ha elaborado una encuesta a los Estados para evaluar la aplicación de las disposiciones pertinentes de los tratados internacionales de derecho aeronáutico en su derecho interno.

5. ESTUDIO DE LAS CUESTIONES JURÍDICAS INTERNACIONALES RELACIONADAS CON LOS SISTEMAS Y SERVICIOS SATELITALES MUNDIALES USADOS POR LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONALES

5.1 Durante el 41º período de sesiones de la Asamblea, la Secretaría hizo un recuento de la labor desarrollada por la Organización sobre este tema desde que se incluyó en el programa de trabajo del Comité Jurídico, hace más de 30 años. En la presentación se señalaba en particular que los aspectos institucionales y jurídicos de los sistemas de navegación aérea futuros ya habían sido considerados por un grupo experto en asuntos jurídicos y técnicos (el LTEP) establecido en 1995 que se reunió varias veces en el transcurso de los años. Los aspectos jurídicos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) también se examinaron ampliamente en la Conferencia Mundial sobre la Implantación de los Sistemas CNS/ATM, celebrada en mayo de 1998. Además, se explicó que el trabajo de la Organización sobre este tema culminó con la adopción de las resoluciones de la Asamblea 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 el apéndice F de la resolución A40-28, *Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)*. La Secretaría destacó que ha monitoreado la labor de otras organizaciones y entidades en procura de trabajos sustantivos en este ámbito, pero no ha logrado detectar ningún hecho que requiera la consideración de otros instrumentos jurídicos fuera de las resoluciones actuales de la Asamblea.

5.2 Al considerar esta cuestión, la Asamblea también examinó la nota A41-WP/208 presentada por Sudáfrica en nombre de la Comisión Africana de Aviación Civil y 54 Estados africanos, en la que se destacaba que algunos aspectos del GNSS requerían marcos/instrumentos jurídicos adicionales que sirvan de guía para: a) los servicios operacionales; y b) la introducción de más satélites dentro de la constelación GNSS. La nota mencionaba igualmente que, debido a una mayor aplicación del GNSS como medio primario de apoyo a la navegación durante todas las fases de vuelo, es importante garantizar la seguridad operacional, disponibilidad y continuidad del GNSS.

² *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional y Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves*, hechos en Beijing el 10 de septiembre de 2010.

³ *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, hecho en Montreal el 4 de abril de 2014.

5.3 Durante las deliberaciones de la Asamblea, muchas delegaciones expresaron su preocupación por el hecho de que los trabajos sobre este punto no hubieran progresado en los últimos años y se manifestó un apoyo abrumador a que se mantenga esta cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico. Vista la disposición de la Secretaría a considerar propuestas concretas de los Estados, sumada a la sugerencia ampliamente respaldada de examinar el trabajo realizado anteriormente en relación con este tema, quedó entendido que para aclarar los pasos siguientes sobre este particular convenía más enfocarse en lo sustancial de la labor a realizar en lugar de cambiar su orden de prioridad.

6. **CONSIDERACIÓN DE LA ORIENTACIÓN RELATIVA A CONFLICTOS DE INTERESES**

6.1 De conformidad con la resolución A39-8 de la Asamblea, en la que se establece la labor futura de la Organización sobre el tema de los conflictos de intereses en la aviación civil, la Secretaría elaboró una recopilación de las disposiciones de la OACI (Orientaciones de la OACI sobre los conflictos de intereses en la aviación civil) que se presentó al 37º período de sesiones del Comité Jurídico. La recopilación agrupa las disposiciones de la OACI sobre conflictos de intereses en seguridad operacional, seguridad de la aviación, investigación de accidentes e incidentes y políticas de transporte aéreo que figuran en los Anexos 13, 17 y 19 de la OACI y en más de una docena de manuales de la OACI, y está disponible en forma permanente desde julio de 2019 en todos los idiomas de trabajo de la OACI.

6.2 El 41º período de sesiones de la Asamblea tomó nota de que la Secretaría reexaminará la recopilación y la mantendrá actualizada incorporando los cambios a las disposiciones de los Anexos pertinentes y los textos de orientación que se hayan producido desde 2019. Actualmente se está preparando una segunda edición, que se publicará en 2024-2025. Durante las deliberaciones de la Asamblea sobre esta cuestión, las delegaciones se pronunciaron de forma unánime a favor de conservar la cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico, dado que requiere de una atención continua.

7. **APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 21 DEL CONVENIO DE CHICAGO**

7.1 El 41º período de sesiones de la Asamblea tomó nota de que el Comité Jurídico reunido en su 37º período de sesiones (Montreal, 4 al 7 de septiembre de 2018) respaldó en principio las recomendaciones del Equipo Especial sobre la Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago (A21TF) a fin de incluir un modelo de certificado de cancelación de matrícula de aeronaves en el Anexo 7 – *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*. También se tomó nota de que la Secretaría presentó el modelo propuesto por el A21TF al Equipo Especial sobre la Transferibilidad Transfronteriza (XBT-TF) y que el Consejo, en la octava sesión de su 225º período de sesiones (7 de marzo de 2022), lo consideró y adoptó la Enmienda 7 del Anexo 7.

8. **MEDIDA PROPUESTA AL COMITÉ**

8.1 Se invita al Comité Jurídico a considerar lo expuesto en esta nota de estudio y tomar las medidas que juzgue pertinentes.