



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 28: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica y Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica

PROGRAMA DE TRABAJO DE LA ORGANIZACIÓN EN LA ESFERA JURÍDICA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se informa sobre la labor permanente de la Secretaría en la esfera jurídica y las cuestiones jurídicas tratadas en el Consejo. También se presenta a la Asamblea una reseña de las novedades y las decisiones pertinentes adoptadas desde la última Asamblea respecto a asuntos comprendidos en el programa de trabajo del Comité Jurídico, incluida su priorización.

Medidas propuestas a la Asamblea: Se invita a la Asamblea a examinar el programa para la labor futura de la Organización en la esfera jurídica y adoptar el programa de trabajo del Comité Jurídico que se presenta en la sección 4.3, incluida la priorización de los asuntos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>El Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones</i> y contribuye con otros objetivos estratégicos, elementos habilitadores de alta prioridad y elementos habilitadores auxiliares que figuran en el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades mencionadas en esta nota se lleven a cabo con recursos del presupuesto regular 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, siguiendo las orientaciones del Plan de Actividades 2026-2028 de la OACI.
<i>Referencias:</i>	C-WP/15639 C-DEC 233/6 <i>Comité Jurídico, Constitución, Procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio, Reglamento interno</i> (Doc 7669)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cada uno de sus períodos de sesiones ordinarios se informa a la Asamblea sobre la labor permanente de la Organización en la esfera jurídica y las decisiones pertinentes adoptadas con posterioridad al período de sesiones de la Asamblea respecto a los asuntos incluidos en el programa de trabajo del Comité Jurídico.

2. LABOR PERMANENTE DE LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS Y RELACIONES EXTERIORES (LEB) EN LA ESFERA JURÍDICA

2.1 Tras la decisión que tomó el Consejo en noviembre de 2023, durante su 230º período de sesiones, de adherirse a la jurisdicción del Tribunal Contencioso Administrativo de las Naciones Unidas (TCANU) para las apelaciones relativas al personal, la Secretaría examinó su marco reglamentario con vistas a facilitar la transición de la Junta de Apelación de la OACI, que se administra en forma interna, al TCANU, cuya administración y funcionamiento dependen de la Oficina de Administración de Justicia (OAJ) de las Naciones Unidas. Para cumplir el acuerdo de adhesión al TCANU, fue preciso modificar los artículos X y XI del Código de servicio de la OACI y varias disposiciones del Reglamento del personal. Se prevé que el TCANU comience a conocer de las causas de la OACI a partir del cuarto trimestre de 2025. La Organización ha expresado además la intención de que el personal tenga acceso al mecanismo de asistencia que ofrece la Oficina de Asistencia Letrada al Personal (OALP) de las Naciones Unidas.

3. PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

3.1 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de su reglamento interno, el Comité Jurídico establece y mantiene al día, sujeto a la aprobación del Consejo, un programa general de trabajo que comprende los asuntos propuestos por el propio comité y debe agregar también los asuntos que propone la Asamblea o el Consejo.

3.2 El 41º período de sesiones de la Asamblea confirmó el siguiente programa general de trabajo del Comité Jurídico, cuyos asuntos se indican según su orden de prioridad: Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias, Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto/a a bordo) y su integración en la aviación civil, Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago, 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, Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales que se usan en los servicios de la navegación aérea internacional, Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses, y Aplicación del artículo 21 del Convenio de Chicago.

4. 39º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO (25-28 DE JUNIO DE 2024)

4.1 Con respecto a los elementos del programa de trabajo que estaban vigentes en la apertura del 39º período de sesiones del Comité Jurídico, tuvieron lugar los siguientes debates y se tomaron las siguientes decisiones:

4.1.1 Con respecto a la cuestión *Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias*, el comité examinó el informe final del grupo de trabajo responsable de esta tarea (WG-RRSD) y recomendó para la consideración del Consejo una versión revisada de dicho texto, así como una lista no exhaustiva de temas que podrían tratarse como instrucciones de procedimiento. Dado que el WG-RRSD ha finalizado su trabajo, el comité decidió asignar el grado de prioridad más bajo a esta cuestión en su programa de trabajo.

4.1.2 Con respecto al asunto *Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con*

aeronaves no tripuladas (sin piloto/a a bordo), el comité tomó nota de los progresos del Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas (SSG-LIPA). Varias delegaciones expresaron su agradecimiento por la labor del SSG-LIPA, y muchas se ofrecieron a compartir la experiencia de sus respectivos Estados en la formulación de reglamentos nacionales relativos a las aeronaves sin piloto/a, que en algunos casos incluyen marcos de responsabilidad civil y seguros. El comité asignó a este asunto el orden de prioridad número tres.

4.1.3 Por lo que se refiere a la cuestión *Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago*, el comité tomó nota de los avances del Grupo Especial sobre el Artículo 12 (A12TF), incluida la creación de 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 [Subgrupo de Herramientas (TSG)]. El comité tomó nota de la finalización, en mayo de 2023, de una encuesta jurídica para comprender mejor el estado de aplicación del artículo 12 y las dificultades y necesidades de los Estados al respecto. El comité asignó la prioridad número uno a este asunto con la expectativa de que el A12TF concluya su labor, preferiblemente de aquí al próximo período de sesiones del Comité Jurídico.

4.1.4 El comité recibió información actualizada sobre la labor relativa a la cuestión *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*. Respecto a la continuación de los trabajos sobre la idoneidad del marco actual de derecho aeronáutico internacional para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil, el comité tomó nota de que se difundirá una encuesta jurídica a los Estados para recabar información sobre su aplicación de las disposiciones pertinentes de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional en su derecho interno. El comité asignó a esta cuestión el orden de prioridad número cinco.

4.1.5 Con respecto al asunto *Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional*, el comité tomó nota de los seis tratados de derecho aeronáutico internacional cuya ratificación promueve la Secretaría*, del éxito del segundo Evento OACI sobre los tratados en el 41º período de sesiones de la Asamblea, de la segunda edición del Foro de Asesores Jurídicos de la Aviación Civil (CALAF), celebrada en febrero de 2023 en Omán, y de otros eventos destinados a promover la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional, como los dos seminarios jurídicos de la OACI organizados por la República de Corea en abril de 2022 y abril de 2024. El comité también tomó nota del envío de una comunicación a los Estados en mayo de 2024 para conmemorar el décimo aniversario de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014. El comité asignó a este asunto el orden de prioridad número cuatro, dado su firme apoyo a la labor de la Secretaría en la promoción de la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional y a las iniciativas de los Estados para dictar talleres de ratificación, seminarios jurídicos y cursos de derecho aeronáutico internacional en sus regiones.

4.1.6 Con respecto al *Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales que se usan en los servicios de navegación aérea internacional*, el comité tomó nota de que, durante el 41º período de sesiones de la Asamblea, la Secretaría presentó una reseña histórica de la labor realizada por la Organización en relación con este asunto desde que se incluyera por primera vez en el programa de trabajo, hace más de 30 años, y que culminó con la aprobación de algunas resoluciones de la Asamblea†. El comité, teniendo en cuenta el amplio apoyo a la sugerencia de examinar

* En concreto, el Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing de 2010, el Protocolo de Montreal de 2014 y los Protocolos de 2016 por los que se enmiendan los artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago.

† 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 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 labor realizada anteriormente al respecto y la disposición de la Secretaría para examinar las propuestas concretas de los Estados sobre la labor que se ha de llevar a cabo a continuación, decide mantener el asunto en el orden de prioridad 6 de su programa de trabajo.

4.1.7 Con respecto al asunto *Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses*, el comité tomó nota de que se esperaba que para 2025 estuviera finalizada una compilación actualizada de las disposiciones de la OACI sobre conflictos de intereses (*Orientaciones de la OACI sobre los conflictos de intereses en la aviación civil*). Habida cuenta de los textos de orientación existentes y del hecho de que no se ha requerido del comité ninguna labor sustantiva sobre este tema durante bastante tiempo, este decidió eliminar este asunto de su programa general de trabajo.

4.1.8 Respecto de la cuestión *Aplicación del artículo 21 del Convenio de Chicago*, el comité tomó nota de que, atendiendo a la recomendación del Equipo Especial sobre la Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago (A21TF), en marzo de 2022 el Consejo aprobó la Enmienda 7 del Anexo 7 – *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*, que incluye un modelo de certificado de desmatriculación de aeronaves. Habida cuenta de que no se preveía seguir trabajando en este asunto, el comité decidió eliminarlo de su programa de trabajo.

4.1.9 El comité decidió añadir una nueva cuestión, con orden de prioridad número dos, en su programa general de trabajo: *Examen de la función de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos establecida en virtud del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, dado que en marzo de 2025 el Consejo determinó que era necesaria una reevaluación a la luz de los métodos y avances tecnológicos para detectar más eficazmente los explosivos plásticos sin marcar y decidió solicitar al comité que considerase la posibilidad de añadir un asunto sobre este tema a su programa de trabajo. El comité tomó nota de las opciones disponibles para avanzar en la consideración de este asunto mediante un subcomité o una relatoría y un período de sesiones especial del Comité Jurídico, así como junto con otras reuniones o conferencias de la OACI, y de que la Secretaría adoptaría la solución más flexible y conveniente.

4.1.10 La IATA presentó una propuesta al comité de añadir una cuestión sobre *El transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos*, señalando que la incidencia de las leyes de protección de datos en el transporte aéreo internacional plantea incoherencias jurídicas que merecen un mayor estudio y cooperación, y de conformar un grupo de trabajo multidisciplinario a fin de examinar el tema y elaborar textos de orientación. Si bien varias delegaciones respaldaron la propuesta, otras consideraron que la protección de datos es de competencia nacional o regional y no veían con claridad que el Comité Jurídico fuera el foro más adecuado. En su lugar, propusieron que el Consejo decidiera qué foro de la OACI resultaba más apropiado.

4.2 El Comité Jurídico también consideró actualizaciones adicionales de asuntos respecto de los cuales se invita a la comisión a consultar el **apéndice A**. En el **apéndice B** se presenta información sobre otros temas de interés jurídico.

4.3 Como resultado de las consideraciones precedentes, el comité acordó por unanimidad que el programa de trabajo quede establecido de la siguiente forma: Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago, Examen de la función de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos establecida en virtud del *Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección*, Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto/a a bordo) y su integración en la aviación civil, Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, 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, Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales que se

usan en la navegación aérea internacional, Transporte aéreo internacional y leyes de protección de datos[‡], y Revisión del *Reglamento de la OACI para la solución de controversias*.

— — — — —

[‡] El Comité Jurídico pidió que el Consejo determine si esta cuestión debería incluirse o no en su programa de trabajo; el Consejo aprobó posteriormente el programa de trabajo, incluida esta cuestión (C-DEC 233/6).

APÉNDICE A

ESTADO DE LAS CUESTIONES DEL PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

1. **Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del artículo 12 del Convenio de Chicago**

1.1 En 2021 se creó un equipo especial de la Secretaría para estudiar la aplicación del artículo 12 del Convenio de Chicago, que prevé que los Estados deben establecer y hacer cumplir normas y reglamentos de vuelo y maniobra de aeronaves (A12 TF). El A12 TF decidió conformar grupos reducidos para examinar el ámbito de aplicación del artículo 12 y las cuestiones jurídicas conexas y considerar la creación de herramientas para intercambiar información sobre el cumplimiento y la aplicación de la reglamentación aeronáutica, así como la realización de una encuesta jurídica para recabar información que sirviera de base para configurar el trabajo futuro y examinar posibles cuestiones. En mayo de 2023 se concluyó la encuesta, con la que se buscó comprender mejor el estado de aplicación, las dificultades y las necesidades de los Estados con respecto al artículo 12. Se recibieron respuestas de 94 Estados que fueron evaluadas en la Secretaría y los resultados se comunicaron al Equipo Especial sobre el Artículo 12. Los resultados de la encuesta contribuirán al estudio que lleva adelante el equipo especial.

1.2 Los avances sobre esta cuestión se comunicaron al Comité Jurídico en su 39º período de sesiones. El informe destaca que el A12 TF estableció subgrupos para estudiar el ámbito de aplicación del artículo 12 y los aspectos jurídicos afines [Subgrupo sobre el Ámbito de Aplicación (SSG)] y estudiar la posibilidad de elaborar una herramienta en línea para que los Estados intercambien información sobre el artículo 12 [Subgrupo de Herramientas (TSG)]. El comité tomó asimismo conocimiento de la encuesta jurídica.

1.3 La primera reunión del A12 TF tuvo lugar en Londres el 25 de noviembre de 2024. Asistieron 25 especialistas de 13 Estados miembros y dos organizaciones internacionales⁴. Los informes del SSG y del TSG, así como los resultados de la encuesta sobre la aplicación del artículo 12, fueron examinados por el A12 TF. En la reunión se debatieron temas jurídicos relacionados con el ámbito de aplicación del artículo 12 y se estudiaron los posibles elementos de una herramienta en línea para facilitar el intercambio oportuno de información en relación con dicho artículo.

1.4 El Consejo reunido en la decimocuarta sesión de su 235º período de sesiones, en julio de 2025, subrayó la importancia de acelerar el trabajo relativo al artículo 12 del Convenio de Chicago.

2. **Examen de la función de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos establecida en virtud del *Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección***

2.1 Tras la incorporación de esta cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico, su presidencia designó el 7 de mayo de 2025 una relatoría a la que encargó examinar el papel de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (IETC) creada en virtud del *Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección*, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 (Convenio MEX). La relatoría estudiará posibles soluciones para redefinir el papel y las funciones del IETC, comprendida la enmienda del Convenio MEX o, alternativamente, la posibilidad de poner fin al IETC por haber cumplido su mandato inicial. Esta tarea debe finalizarse antes del 31 de agosto de 2025.

⁴ Australia, Brasil, Canadá, China, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Ghana, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos (Reino de los), Reino Unido, Singapur, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional y la Federación Internacional de Pilotos de Línea Aérea.

En caso de que el estudio llegue a la conclusión de que es necesaria una enmienda del Convenio MEX, la relatoría presentará un proyecto de texto del instrumento para someterlo al examen del Comité Jurídico.

3. Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto/a) y su integración en la aviación civil

3.1 El Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves no Tripuladas (SSG-LIPA) creado en febrero de 2021 mantuvo múltiples reuniones de sus subgrupos en 2023. El Subgrupo de Responsabilidad y Seguridad de la Aviación estudió la aplicación de los instrumentos internacionales pertinentes a las operaciones de aeronaves no tripuladas, y para finalizar analizó posibles cuestiones con aseguradoras y reaseguradoras mundiales. El Subgrupo del Convenio de Chicago prosiguió su reflexión sobre la interpretación y aplicación de determinados aspectos críticos del Convenio a las operaciones de aeronaves no tripuladas, como el requisito de llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad y las operaciones en alta mar. Se sigue expresando un amplio respaldo de la necesidad unificar la comprensión del marco jurídico internacional aplicable a las operaciones de aeronaves no tripuladas.

3.2 En 2024, el SSG-LIPA siguió adelante con su trabajo sobre el tema en coordinación con el Grupo Experto sobre RPAS y el Grupo de Estudio de la OACI sobre Movilidad Aérea Avanzada (AAM SG). La tercera reunión del SSG-LIPA se celebró en Montreal los días 5 y 6 de septiembre de 2024. El Subgrupo de Responsabilidad y Seguridad de la Aviación consideró la necesidad de examinar en profundidad la aplicabilidad de cada uno de los instrumentos internacionales sobre seguridad de la aviación a las operaciones con aeronaves no tripuladas. El Subgrupo del Convenio de Chicago estudió la pertinencia y aplicación de determinados aspectos críticos del Convenio a las operaciones de aeronaves no tripuladas, entre ellos la aplicación del artículo 31 y las disposiciones del Anexo 2 a los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) de pequeño tamaño, en particular las operaciones en el espacio aéreo internacional sobre alta mar, el requisito de llevar documentación a bordo con arreglo al artículo 29 en lugar de documentos electrónicos, y los requisitos del Anexo 7 relativos a las marcas de matrícula. Con respecto específicamente a las operaciones de aeronaves no tripuladas en alta mar, el SSG-LIPA respaldó la propuesta de la Secretaría de elaborar nuevas normas de expedición de un certificado de aeronavegabilidad para pequeños UAS por fuera del proceso tradicional de certificación de tipo, y se acordó que se pondrá más énfasis en lo inmediato en la elaboración de medidas provisionales para atender los aspectos jurídicos y de seguridad de la aviación de estas operaciones. La cuarta reunión del SSG-LIPA está prevista para los días 3 y 4 de junio de 2025 en Montreal.

4. Promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional

4.1 Esta cuestión se trata en A42-WP/xx.

5. 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

5.1 El “Estudio sobre los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y su aplicabilidad a las ciberamenazas contra la aviación civil” presentado en el 38º período de sesiones del Comité Jurídico en 2022 llegó a la conclusión de que el *Convenio para la Represión de Actos Ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional* y el *Protocolo complementario del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves*, ambos hechos en Beijing el 10 de septiembre de 2010, contienen importantes mejoras con respecto a los instrumentos más antiguos, proporcionando un basamento suficiente para que los Estados traten los ciberataques contra la aviación civil como delitos. Sobre este particular, la resolución A41-19 de la Asamblea, *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*, insta a

los Estados a ratificar los instrumentos de Beijing de 2010 como medio para hacer frente a los ciberataques contra la aviación civil.

5.2 Para conmemorar los 10 años de la adopción del *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 (Protocolo de Montreal de 2014), se envió una comunicación a los Estados en la que se destaca este hito y, tras puntualizar que el comportamiento insubordinado y perturbador de pasajeras y pasajeros a bordo de las aeronaves está alcanzando magnitudes sin precedentes, alienta a los Estados a ratificarlo con urgencia.

5.3 Gracias a las actividades de promoción descritas en A42-WP/xx, otros 11 Estados se adhirieron al Convenio de Beijing de 2010 y otros 12 Estados se adhirieron al Protocolo de Beijing de 2010 y al Protocolo de Montreal de 2014.

5.4 En el segundo trimestre de 2025 se enviará una encuesta a los Estados sobre la incorporación de los instrumentos internacionales de derecho aeronáutico en los marcos jurídicos nacionales de ciberseguridad a fin de obtener información respecto de la inclusión de las disposiciones pertinentes de los instrumentos internacionales de derecho aeronáutico sobre ciberataques en su legislación nacional con el fin de evaluar su aplicación y detectar lagunas o problemas que deban tratarse en el plano internacional. La encuesta contribuye a la ejecución de la estrategia de ciberseguridad de la OACI, que prevé que se analicen las disposiciones jurídicas. El cuestionario de la encuesta también indagará sobre los criterios legislativos para hacer frente a amenazas emergentes como la suplantación de señales y la interferencia con el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

6. Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios satelitales mundiales usados por los servicios de navegación aérea internacionales

6.1 La Secretaría está estudiando la posibilidad de enviar una encuesta a todos los Estados miembros de la OACI y a determinadas organizaciones internacionales con el fin de evaluar sus necesidades con respecto a este tema.

7. El transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos

7.1 El Consejo respaldó la decisión del Comité Jurídico de incluir esta cuestión en su programa general de trabajo (C-DEC 233/6). Se está conformando un Grupo de Estudio de la Secretaría (SSG-DPL), que contará entre sus integrantes a expertas y expertos del Grupo Experto en Facilitación (FALP), para estudiar la interacción entre el transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos y proponer formas de facilitar la comprensión y la sensibilización entre los Estados miembros en este ámbito, reconociéndose que va más allá del sector del transporte aéreo y que el establecimiento de leyes y políticas de protección de datos sigue siendo responsabilidad de los Estados. El SSG-DPL ya tiene atribuciones y se ha enviado una comunicación (LE 4/80-IND/25/2) a una selección de Estados y organizaciones solicitando la nominación de expertas y expertos para integrarlo. La primera reunión del SSG-DPL está prevista para los días 5 y 6 de junio de 2025 en Montreal.

8. Revisión del Reglamento para la solución de controversias de la OACI

8.1 El Grupo de Trabajo para la Revisión del Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias (WG-RRSD) siguió haciendo progresos apreciables en 2022, analizando diversos temas relativos a la revisión del Reglamento y examinando una serie revisada de proyectos de revisión del Reglamento preparados por su relatoría en coordinación con la Secretaría.

8.2 En 2023, el WG-RRSD mantuvo dos reuniones. En su octava y última reunión, celebrada en septiembre de 2023, finalizó su labor con la adopción de un informe final que reúne una serie de proyectos de revisión del *Reglamento para la solución de controversias* (Doc 7782) y formula recomendaciones para su consideración en el 39º período de sesiones del Comité Jurídico.

8.3 Tras la finalización del trabajo del WG-RRSD y siguiendo la recomendación del 39º período de sesiones del Comité Jurídico, el 4 de noviembre de 2024 el Consejo aprobó una serie de revisiones del *Reglamento para la solución de controversias* (Doc 7782) y una lista no exhaustiva de temas que podrían ser materia de instrucciones de procedimiento o directrices procesales para la aplicación del Reglamento.

APÉNDICE B

OTROS TEMAS DE INTERÉS JURÍDICO

1. EXAMEN DE LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD EN VIRTUD DEL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999

1.1. Los límites de responsabilidad establecidos en virtud del Convenio de Montreal de 1999 están sujetos a un mecanismo integrado de examen periódico para evitar que se erosionen con el paso del tiempo debido a condiciones inflacionarias. Por consiguiente la OACI, en su calidad de depositaria de este convenio, efectuó el cuarto examen conforme al artículo 24 del Convenio de estos límites, que están expresados en derechos especiales de giro (DEG). Sobre la base de los datos obtenidos del Fondo Monetario Internacional, entidad encargada de administrar los DEG, se concluyó que se ha alcanzado el umbral establecido en el Convenio para incrementar los límites y se determinó un factor de ajuste de 17,9 %. En octubre de 2024 se envió una comunicación a los Estados partes en el Convenio, notificándolos de los límites revisados que entrarían en vigor para todos ellos a partir del 28 de diciembre de 2024.

2. GARANTÍAS INTERNACIONALES SOBRE EQUIPO MÓVIL (EQUIPO AERONÁUTICO)

2.1. El Consejo, en su calidad de Autoridad Supervisora del Registro Internacional, supervisa su funcionamiento para cerciorarse de que se desenvuelva con eficiencia de conformidad con el artículo 17 del *Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil de 2001* (Convenio de Ciudad del Cabo). En junio de 2023, en su 229º período de sesiones, el Consejo aprobó la renovación del nombramiento de Aviareto Limited como Registrador del Registro Internacional de Garantías Internacionales sobre Equipo Móvil (equipo aeronáutico) por un quinto período de cinco años a partir del 1 de marzo de 2026, conforme al artículo XVII 5) del *Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil* (Protocolo Aeronáutico). En octubre de 2024, el Consejo aprobó la propuesta del Registrador de aumentar los derechos que se aplican por uso del Registro Internacional, y en consecuencia se modificó el apéndice de los Procedimientos para el Registro Internacional que contiene el cuadro tarifario con efecto a partir del 1 de enero de 2025.

2.2. Mediante comunicación a los Estados cursada en octubre de 2023, el Consejo dio a conocer el sexto informe de la Autoridad Supervisora del Registro Internacional correspondiente al período entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2022, de conformidad con el artículo 17 2) j) del Convenio de Ciudad del Cabo. En mayo de 2023 se publicaron los Docs 9793, 9794 y 9795 (Convenio de Ciudad del Cabo, Protocolo Aeronáutico y Texto consolidado del Convenio de Ciudad del Cabo y Protocolo Aeronáutico, respectivamente) con correcciones introducidas por el Depositario, UNIDROIT, en los textos en árabe, español y francés conforme al artículo 79 2) de la *Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados*.

2.3. En febrero de 2024, el Consejo recibió aviso de que el Registrador había cerrado el Mecanismo de Comunicación Fiable para la recuperación pos-pandemia de COVID-19 (TCF) en diciembre de 2023 por no haber habido ninguna actividad en el sistema durante el año en que estuvo en funcionamiento.

2.4. A la finalización del mandato de tres años de las personas miembros de la CESAIR el 1 de julio de 2024, el Consejo eligió 14 integrantes a propuesta de Arabia Saudita, Brasil, Camerún, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, India, Irlanda, Kenya, Omán, República Unida de Tanzania y Singapur. Al 15 de mayo de 2025, los instrumentos de Ciudad del Cabo registran 86 partes.

2.5. La CESAIR celebró su decimoprimer reunión en la sede de la OACI en Montreal del 4 al 6 de marzo de 2025, durante la cual examinó los cambios propuestos por el Registrador a las *Normas y procedimientos para el Registro Internacional* (Doc 9864). La propuesta de cambios, con las modificaciones incorporadas por la CESAIR y sus recomendaciones, se pondrá a consideración del Consejo en su 235º período de sesiones.

3. EVENTOS MUNDIALES DE DERECHO AERONÁUTICO

3.1. Más de 200 participantes provenientes de Estados miembros y organizaciones internacionales se beneficiaron de seminarios y talleres organizados por LEB o con su participación en las regiones APAC, EUR/NAT y WACAF, y para Estados africanos desde la A41, con el objetivo de capacitar a profesionales de la aviación y reforzar la capacidad de sus respectivas organizaciones para aplicar el derecho aeronáutico. Estos eventos, en los que se pasa revista al Convenio de Chicago, los tratados de derecho aeronáutico y las disposiciones de la OACI, llevan a la práctica el pedido de la resolución A41-4 de la Asamblea de enseñar y divulgar el derecho aeronáutico y han contado con el apoyo de las oficinas regionales, Estados (Senegal y Singapur) y organizaciones internacionales, incluidas la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Unión Económica y Monetaria de África Occidental (UEMAO), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC).

3.2. En cooperación con la IATA, en 2023 LEB facilitó un seminario sobre protección de datos y transporte aéreo internacional en el que se destacó la complejidad de las legislaciones nacionales vigentes sobre protección de datos, así como la importancia de proteger los datos personales cuando se transfieren entre jurisdicciones.

3.3. En abril de 2024, LEB y el Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte de la República de Corea realizaron un seminario jurídico de la OACI en la capital del país anfitrión, Seúl. El evento permitió que más de 750 participantes de 78 Estados que asistieron en persona o en transmisión directa intercambiaran conocimientos y experiencias sobre temas nuevos y emergentes que afectan a la aviación civil. También destacó la labor de la OACI en el ámbito jurídico, la importancia del Convenio de Chicago y de los principales tratados de derecho aeronáutico adoptados bajo los auspicios de la OACI, y animó a los Estados a ratificar y aplicar los instrumentos internacionales de derecho aeronáutico pertinentes. Se trataron diversos temas, entre ellos la seguridad operacional y la protección de la aviación, la función que desempeñan las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) en favor de los Estados, la protección de los datos en el transporte internacional, las disposiciones del Protocolo de Montreal de 2014 que regula las conductas insubordinadas y perturbadoras y la actualización de las normas para la solución de controversias en la aviación en virtud del Convenio de Chicago. Por celebrarse durante el Año de la Facilitación y en un aniversario clave del Anexo 9 – *Facilitación*, el seminario sirvió además para poner de relieve los hitos jurídicos en la facilitación del transporte aéreo a lo largo de los 75 años de dicho texto.

4. **CURSOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL**

4.1. El curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI se inició en 2017 con el objetivo de capacitar al personal de las administraciones de aviación civil, aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados miembros, tengan o no conocimientos jurídicos, así como a funcionarios y funcionarios gubernamentales a cargo del diseño y aplicación de políticas y legislación de aviación civil, a fin de reforzar la capacidad de sus respectivas entidades para aplicar el derecho aeronáutico internacional. Desde su creación, el curso diseñado por la Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT) de la OACI en coordinación con la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores se ha impartido en todas las regiones de la OACI a más de 1200 participantes y ha recibido elogios por proporcionar valiosa información sobre diversos aspectos del derecho aeronáutico internacional, incluidos los tratados internacionales de esa rama del Derecho. La iniciativa responde al pedido expresado en la resolución A 41-4, apéndice D, que llama a promover la enseñanza del derecho aeronáutico en los Estados. El curso se dicta actualmente en español, francés e inglés, en formato virtual y presencial.

4.2. En junio de 2024 se desarrolló y validó un nuevo curso sobre responsabilidad y cobertura de seguro para la aviación (ALIC) que en 2025 ha completado tres ediciones. El curso está dirigido a profesionales de la aviación y su objetivo es darles las competencias necesarias para gestionar cuestiones de riesgos y responsabilidades en su trabajo a través de los seguros.

5. **FORO DE ASESORAS Y ASESORES JURÍDICOS DE AVIACIÓN CIVIL (CALAF)**

5.1. La segunda edición del Foro de Asesoras y Asesores Jurídicos de Aviación Civil (CALAF) fue facilitada por LEB y auspiciada por el Sultanato de Omán en febrero de 2023. Participaron más de 150 juristas de más de 60 Estados y organizaciones internacionales que asistieron a ponencias de la industria, el sector académico y profesionales del derecho aeronáutico y se enteraron de las decisiones clave del 41º período de sesiones de la Asamblea en cuestiones jurídicas y de cumplimiento, el régimen de indemnización de los familiares de las víctimas de accidentes aéreos, el mecanismo de solución de controversias del Consejo, y la respuesta a la pandemia de COVID-19 y la recuperación del transporte aéreo. También intercambiaron opiniones sobre los medios para reforzar la capacidad y la efectividad de las asesoras y asesores jurídicos de la aviación civil. En paralelo al evento se celebró una sesión oficiosa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (“NGAP”), con interacciones entre el Secretario General, representantes en el Consejo de la OACI y estudiantes omanís.

5.2. El Reino Unido fue anfitrión de la tercera edición (CALAF/3), que tuvo lugar en Londres en noviembre de 2024 y contó con la asistencia de 175 juristas provenientes de 54 Estados y seis organizaciones internacionales. El foro conmemoró el 80º aniversario de la adopción del Convenio de Chicago y propuso debates sobre las mejores prácticas legales y regulatorias que están delineando el futuro de la aviación internacional, con participación de la industria, el mundo académico y profesionales del Derecho. El temario abarcó la sostenibilidad y la innovación (incluida la inteligencia artificial), la aplicación de los reglamentos de navegación aérea, los mecanismos de cooperación para la seguridad operacional de la aviación y el uso de la información sobre seguridad operacional en sede judicial. El público asistente recibió además información de primera mano sobre la función de la facilitación en el transporte aéreo y los Instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001 que regulan la financiación de aeronaves para promover el desarrollo de la aviación civil. Durante el encuentro, se intercambiaron puntos de vista sobre los medios para mejorar la capacidad y la efectividad de las asesoras y los asesores jurídicos de aviación civil, tras un comentario de alto nivel ofrecido por directoras y directores generales de aviación civil sobre la importancia de la función jurídica para las administraciones de aviación civil de los Estados. Una sesión sobre la nueva generación de profesionales de la aviación proporcionó información sobre las posibilidades de empleo en el sector y la formación en derecho aeronáutico que se ofrece en diversos establecimientos académicos.

6. 80° ANIVERSARIO DEL CONVENIO DE CHICAGO

6.1. La OACI conmemoró el 80° aniversario de la firma del Convenio de Chicago con un período de sesiones extraordinario del Consejo el 5 de diciembre de 2024, que tuvo lugar en la misma sala del Chicago Hilton (antiguo Stevens Hotel) donde se celebró la conferencia diplomática de 1944. El Consejo adoptó una resolución en la que reconoce las importantes contribuciones que la OACI ha realizado a lo largo de las ocho décadas transcurridas desde la conferencia de 1944 y celebra asimismo las significativas aportaciones de la aviación civil a la cooperación mundial, la paz y el desarrollo económico. Igualmente, a lo largo del año se han organizado numerosas actividades conmemorativas en los Estados miembros de la OACI, así como en la sede y las oficinas regionales.

7. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

7.1. *Brasil y Estados Unidos (2016)*

7.1.1. La Secretaría está a la espera de recibir información sobre el estado de las conversaciones entre las partes para concluir sus negociaciones y resolver la controversia.

7.2. *Qatar y Arabia Saudita, Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos (2017) — Demanda (A) y Qatar y Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos (2017) — Demanda (B)*

7.2.1. No se tomaron otras medidas en relación con las demandas (A) y (B), las cuales quedaron abiertas contra Bahrein y los Emiratos Árabes Unidos.

7.3. *Australia y Países Bajos y Federación de Rusia (2022)*

7.3.1. Por nota verbal fechada el 14 de marzo de 2022, Australia y el Reino de los Países Bajos interpusieron ante la Organización una demanda conjunta con su correspondiente memoria solicitando la solución de una controversia con la Federación de Rusia en los términos del artículo 84 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (“Convenio de Chicago”), sus Anexos y el *Reglamento para la solución de controversias* (Doc 7782/2). La controversia gira en torno a la “interpretación y aplicación del Convenio de Chicago” tras “el derribo del vuelo MH17 con un misil tierra-aire Buk-TELAR sobre la región oriental de Ucrania el 17 de julio de 2014”, acto del cual los demandantes afirman que la Federación de Rusia es “legalmente responsable y constituye una violación del artículo 3bis del Convenio de Chicago”.

7.3.2. El 28 de julio de 2022, el demandado presentó un escrito de excepción declinatoria cuestionando la competencia del Consejo para conocer del asunto. En la tercera sesión de su 228° período de sesiones (17 de marzo de 2023), el Consejo decidió no aceptarla, invitó a las partes a seguir tratando de solucionar la controversia mediante negociación directa y encargó al Presidente del Consejo que interpusiera sus buenos oficios para celebrar consultas entre las partes. Tras la decisión del Consejo, se presentaron los siguientes escritos: contramemoria del demandado (24 de abril de 2023), réplica de los demandantes (28 de julio de 2023) y dúplica del demandado (14 de noviembre de 2023).

7.3.3. En la cuarta sesión de su 231° período de sesiones (15 de marzo de 2024), el Consejo decidió emprender el examen preliminar de la causa de conformidad con el artículo 6.2 del *Reglamento para la solución de controversias*, comenzando por oír los fundamentos de hecho y de derecho formulados por las partes durante sus períodos de sesiones 232° y 233°. El Consejo reafirmó su intención de seguir adelante con la causa a pesar de la decisión unilateral de la Federación de Rusia de poner fin a su participación en las actuaciones ante el Consejo. La Federación de Rusia se mantuvo ausente a pesar de las reiteradas invitaciones.

7.3.4. En la primera sesión de su 234º período de sesiones (7 de febrero de 2025), el Consejo declaró concluida la fase de examen preliminar e invitó a las partes a presentar sus alegatos finales de conformidad con el artículo 12 del Reglamento.

7.3.5. Durante su 235º período de sesiones, el Consejo inició las deliberaciones con vistas a tomar una decisión sobre el fondo de la causa de conformidad con el artículo 15 del Reglamento. En la tercera sesión de su 235º período de sesiones (12 de mayo de 2025), determinó que las pretensiones de Australia y los Países Bajos contra la Federación de Rusia son fundadas en cuanto a los hechos y al derecho, y que en consecuencia el derribo del vuelo MH17 el 17 de julio de 2014 constituye un incumplimiento por parte de la Federación de Rusia de las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago. En la cuarta sesión de su 235º período de sesiones (21 de mayo de 2025), el Consejo dispuso que las partes entablen inmediatamente negociaciones de buena fe para resolver con celeridad las cuestiones relativas a la reparación íntegra por el incumplimiento por parte de la Federación de Rusia de sus obligaciones en virtud del artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, incluidas las formas adecuadas de reparación y las demás consecuencias jurídicas derivadas de dicho incumplimiento.

7.4. *La Federación de Rusia y 37 Estados miembros (2023)*

7.4.1. Por nota fechada el 10 de octubre de 2023, la Federación de Rusia interpuso ante la Organización una demanda y memoria para la solución de un desacuerdo en los términos del artículo 84 del Convenio de Chicago, sus Anexos y el *Reglamento para la solución de controversias*, identificando como demandados a Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Canadá, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Suecia y Suiza (37 Estados miembros). De acuerdo con la demanda y memoria, desde el 24 de febrero de 2022 los demandados aplican medidas restrictivas unilaterales ilegítimas que tienen el efecto de discriminar a la Federación de Rusia en violación de los artículos 4, 9 b), 11, 15, 22, 28, 37, 38, 44 (incisos a, d, f, g, h), 82 y 87 del Convenio de Chicago y sus Anexos.

7.4.2. Los 37 demandados presentaron escritos de excepción declinatoria entre el 14 de marzo y el 7 de junio de 2024. Posteriormente se recibieron los siguientes escritos en relación con las excepciones declinatorias de los demandados: réplica del demandante a las excepciones declinatorias (27 de diciembre de 2024) y dúplicas de los 37 demandados a la réplica del demandante (entre el 17 y el 31 de marzo de 2025). El Consejo ha invitado al demandante a presentar a su debido tiempo su alegato final sobre las excepciones declinatorias. El Consejo examinará las excepciones declinatorias una vez que se hayan presentado todos los escritos pertinentes.

7.5. *Canadá, Reino Unido, Suecia y Ucrania e Irán (República Islámica del) (2024)*

7.5.1. El 8 de enero de 2024, Canadá y el Reino Unido presentaron en nombre de los Gobiernos de Canadá, Reino Unido, Suecia y Ucrania (los demandantes) una demanda y memoria para la solución de un desacuerdo en los términos del artículo 84 del Convenio de Chicago y el *Reglamento para la solución de controversias*, identificando a Irán (República Islámica del) como demandado. La demanda afirma que “[e]l 8 de enero de 2020, la Fuerza Aeroespacial del Cuerpo de los Guardianes de la Revolución Islámica del Irán (la “FA-CGRI”) disparó dos misiles tierra-aire contra el vuelo PS752 poco después de su salida del Aeropuerto Internacional Imán Jomeini (“AIJ”) de Teherán. El uso de estas armas contra el vuelo PS752 provocó su destrucción y la muerte de las 176 personas pasajeras y la tripulación que iban a bordo, entre quienes había nacionales y residentes de los Estados demandantes.” La demanda afirma asimismo que “al utilizar armas contra una aeronave civil (el vuelo PS752) el 8 de enero de 2020, el demandado incumplió la obligación prevista en el artículo 3*bis* del Convenio de Chicago, que prohíbe el uso de armas contra aeronaves civiles en vuelo”.

7.5.2. El 4 de junio de 2024, el demandado presentó un escrito de excepción declinatoria. En la quinta sesión de su 234º período de sesiones (17 de marzo de 2025), el Consejo decidió no aceptar dicha excepción declinatoria.

7.5.3. El 17 de abril de 2025, se notificó a la Organización que el Gobierno de la República Islámica del Irán había interpuesto un recurso ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) contra la decisión del Consejo dictada el 17 de marzo de 2025. En virtud del artículo 86 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, “las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación.” En consecuencia, la decisión del Consejo de fecha 17 de marzo de 2025 ha quedado suspendida con efecto a partir del 17 de abril de 2025 hasta que la CIJ resuelva sobre el recurso.

7.6. *Venezuela (República Bolivariana de) y Argentina (2024)*

7.6.1. El 2 de abril de 2024, Venezuela (República Bolivariana de) presentó ante la Organización una demanda y memoria para la solución de un desacuerdo en los términos del artículo 84 del Convenio de Chicago, sus Anexos y el *Reglamento para la solución de controversias*, identificando a la Argentina como demandado. De acuerdo con lo indicado en la demanda y memoria, desde el 8 de junio de 2022 la Argentina se encuentra en situación de incumplimiento de diversos artículos del Convenio de Chicago. Asimismo, el demandante afirma que tales incumplimientos se produjeron en el marco de los inconvenientes sufridos por los vuelos no regulares ESU 9217 y 9218, operados por la Empresa de Transporte Aerocarga del Sur S. A. (EMTRASUR).

7.6.2. El 22 de julio de 2024, el demandado presentó un escrito de excepción declinatoria. En la décima sesión de su 234º período de sesiones (25 de marzo de 2025), el Consejo decidió aceptar dicha excepción declinatoria e invitó a las partes a seguir buscando una solución a las diferencias entre ellas mediante negociaciones. A tal efecto, se encargó al Presidente del Consejo que ofrezca sus buenos oficios para las consultas.