



A40-WP/597  
LE/16  
28/9/19

## **ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

### **COMISIÓN JURÍDICA**

#### **PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LAS CUESTIONES 37 Y 38**

El texto adjunto sobre las cuestiones 37 y 38 se presentan a la Comisión Jurídica para que lo examine.

**Cuestión 37: Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018**

37:1 La Comisión **tomó nota** de los capítulos de los Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2016, 2017 y 2018 y del informe suplementario sobre los primeros seis meses de 2019 que le había trasladado la Plenaria.

**Cuestión 38: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica**

38:1 El Comité examinó esta cuestión basándose en las notas A40-WP/78, presentada por el Consejo, A40-WP/101, presentada por Brasil y los Estados Unidos, y A40-WP/293, presentada por la IATA. La Comisión tomó nota de las notas de información A40-WP/375, presentada por la República de Corea, y A40-WP/545, presentada por Indonesia.

38:2 En la nota A40-WP/78 se proporcionó a la Asamblea información sobre el trabajo en curso de la Organización en la esfera jurídica y una reseña de las novedades y decisiones pertinentes tomadas por el Consejo y el Comité Jurídico desde la última Asamblea respecto a las cuestiones del programa de trabajo general del Comité Jurídico, incluida su priorización. La Secretaría informó a la Comisión sobre los resultados del análisis de los límites de responsabilidad civil del Convenio de Montreal de 1999 y señaló a la atención de la Comisión el hecho de que los límites revisados entrarían en vigor para todos los Estados partes a partir del 28 de diciembre de 2019. Un número importante de delegaciones señalaron su apoyo a la nota WP/78 y expresaron su agradecimiento por el trabajo de la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB), así como por la labor del Comité Jurídico y los grupos de trabajo.

38:3 La delegación del Brasil presentó la nota A40-WP/101, en coautoría con los Estados Unidos, relativa al Artículo 12 del Convenio de Chicago y la necesidad de mecanismos de comunicación y directrices para apoyar su aplicación. Advirtiendo que los Estados necesitaban una rápida notificación y comunicación de presuntas violaciones de las reglas de la aviación para poder cumplir con sus obligaciones de aplicación bajo el Artículo 12 y que esto mejoraría la seguridad operacional, la delegación concluyó proponiendo que la Comisión Jurídica pidiera al Consejo la creación de un grupo de trabajo jurídico y técnico bajo la responsabilidad del Comité Jurídico para que estudiara los mecanismos de apoyo al cumplimiento del Artículo 12.

38:4 Cuando el presidente dio la palabra para las deliberaciones, la primera delegación en tomarla expresó su apoyo general a la nota WP/101, pero declaró que la propuesta debía perfeccionarse y aclararse para que incluyera la consideración de las violaciones al reglamento del aire sobre alta mar y la incorporación del concepto de *cultura justa*. Todas las demás delegaciones que tomaron la palabra brindaron su apoyo a la nota, con la salvedad de que en la consideración de los mecanismos para apoyar la aplicación del Artículo 12 se tuviera en cuenta el concepto de *cultura justa*. Tras una intervención del director de LEB, que resaltó las ventajas de los grupos formados por la Secretaría, tanto desde la perspectiva presupuestaria, como de la interacción con los organismos técnicos que trabajaban en las mismas cuestiones o cuestiones similares, varias delegaciones se pronunciaron a favor de crear un grupo de la Secretaría o un equipo especial para abordar los mecanismos de aplicación del Artículo 12.

38:5 Posteriormente la Comisión apoyó unánimemente la adición del tema “Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del Artículo 12” como nueva cuestión 3 al Programa de trabajo general del Comité Jurídico. Sin embargo, teniendo en cuenta las prioridades existentes financiadas a través del Presupuesto 2020-2022 y la falta de recursos extrapresupuestarios, la Comisión convino que el trabajo sobre este tema podría proceder con el establecimiento de un grupo multidisciplinario de la Secretaría o un equipo especial.

38:6 La IATA presentó la nota A40-WP/293, en la cual señalaba que el Convenio de Montreal de 1999 representaba un régimen de responsabilidad efectivo y moderno que ofrecía beneficios

importantes para pasajeros y expedidores. En la nota se resaltaban las ventajas tanto para los viajeros como para el comercio mundial al facilitar el uso de documentos electrónicos de transporte. La IATA destacó que 14 nuevos Estados habían ratificado el instrumento desde la última Asamblea, con lo que 98% del tráfico mundial quedaba ahora cubierto por éste. No obstante, observó que 58 Estados miembros de la OACI seguían sin ser Estados partes en el Convenio, por lo que solicitó a la OACI que prestara el apoyo necesario para que todos los Estados miembros restantes ratificaran el instrumento lo antes posible. Todos los Estados que comentaron sobre la nota manifestaron su apoyo y destacaron el importante papel y los amplios beneficios del Convenio.

38:7 Con respecto a la cuestión “Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil”, se tomó nota de que el 37º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 4 al 7 de septiembre de 2018) había concluido que los aspectos jurídicos de las operaciones de RPAS ameritaban un examen continuo, y había creado un Grupo de trabajo para tratar los aspectos jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil. No obstante, también se tomó nota de que el inicio de las labores del grupo de trabajo se encontraba en suspenso por el momento debido a limitaciones presupuestarias de la Organización. Aunque manifestaron su comprensión ante las limitaciones financieras que enfrentaba la Secretaría, varias delegaciones expresaron su preocupación ante el hecho de que la decisión del Comité Jurídico de establecer este grupo de trabajo no se hubiera implementado.

38:8 Una delegación señaló que las restricciones presupuestarias por las que atravesaba la Secretaría eran una razón comprensible y válida por la que no se había ejecutado la decisión del Comité Jurídico. La delegación hizo un llamamiento a la Comisión para que considerara la posibilidad de iniciar este trabajo sobre los aspectos jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves sin piloto por medio de un grupo o equipo especial de la Secretaría, que podría trabajar en un solo idioma, evitando así el costo de los servicios completos de interpretación y traducción que requeriría un grupo de trabajo del Comité Jurídico. Se señaló que un grupo de este tipo podría entre tanto adelantar el trabajo jurídico en esta área hasta que se resolvieran los problemas presupuestarios. El director de LEB señaló que la labor técnica de la Organización sobre las aeronaves sin piloto continuaba con el asesoramiento y apoyo de LEB, y que los Estados todavía no habían solicitado a la OACI que elaborara un tratado sobre los RPAS. Indicó que la propuesta de la delegación de crear un grupo de la Secretaría era buena, y ofreció proceder con el establecimiento de un órgano para interactuar con los órganos técnicos existentes y examinar los aspectos jurídicos pertinentes.

38:9 Entre las delegaciones que posteriormente hicieron uso de la palabra se evidenció un amplio respaldo a la idea de formar un grupo de la Secretaría como opción para superar las restricciones presupuestarias y para que sirviera de enlace entre el trabajo jurídico y el trabajo técnico de la Organización sobre las aeronaves sin piloto.

38:10 En lo que respecta a la cuestión “Consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil”, una delegación quiso saber si un grupo técnico abordaría las cuestiones jurídicas relacionadas con este tema. La Secretaría informó que LEB estaba apoyando el trabajo en curso del Grupo de estudio sobre ciberseguridad (SSGC) de la Secretaría, a través de su Subgrupo de investigación sobre aspectos jurídicos (RSGLEG) para examinar los instrumentos de derecho internacional y que en dicho grupo había una buena cooperación y relación entre los expertos jurídicos y los expertos en ciberseguridad. La Secretaría también hizo hincapié en que se necesitaba un enfoque multidisciplinario para realizar esta tarea y recordó que la Resolución A39-19 de la Asamblea instaba a los Estados a abordar esta cuestión con un enfoque transversal que involucrara el conocimiento y la experiencia colectivos de varias disciplinas del ámbito de la aviación. En consecuencia, el RSGLEG, con una mayor participación basada en la representación geográfica, examinaría el estudio de este tema antes de que se presentaran informes relativos a los instrumentos de derecho aeronáutico internacional al Comité Jurídico en su siguiente período de sesiones.

38:11 La Comisión aceptó luego la propuesta de la Secretaría de unir las cuestiones 4 y 5 del Programa de trabajo del Comité Jurídico para que dijera: “Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional que tal vez no estén contemplados adecuadamente en los instrumentos de derecho aeronáutico existentes, incluyendo las ciberamenazas”.

38:12 Con respecto a la cuestión 8, la Comisión convino en ampliar el ámbito de aplicación más allá de los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), como había pedido el Consejo.

38:13 Al término de sus deliberaciones, la Comisión estableció el Programa general de trabajo del Comité Jurídico como sigue:

- 1) Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil;
- 2) Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias;
- 3) Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago;
- 4) Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación internacional y que pudieran no estar previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales, incluidos los ciberataques;
- 5) Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses;
- 6) Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional;
- 7) Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago;
- 8) Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas y servicios mundiales por satélite para la navegación aérea internacional.

38:14 Una delegación enfatizó que el orden de prioridad de los temas que conforman el Programa general de trabajo del Comité Jurídico no determinaban orden de importancia, sino que reflejaba un enfoque pragmático sobre los asuntos que podrían adelantarse en un plazo más corto. Los miembros de la Comisión estuvieron de acuerdo.

-----