



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 41: Programa de trabajo de la Organización 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 el párrafo 4.3, incluida la priorización de los asuntos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Estrategias de implantación básicas – Apoyo al Programa – Servicios jurídicos y Relaciones exteriores
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI que figuran en esta nota prevén llevarse a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto regular para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias en base al plan de actividades de la OACI para 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	C-WP/15402 C-DEC 223/2 Doc 7669, <i>Comité Jurídico, Constitución, Procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio, Reglamento interno</i>

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 anterior 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 Las funciones permanentes de la LEB comprenden la asistencia y el asesoramiento jurídico, en general y en apoyo de los objetivos estratégicos de la OACI, al presidente del Consejo y al Secretario General, a otras Direcciones y Oficinas de la OACI, a las Oficinas regionales y a los Estados miembros de la OACI; la orientación relativa a procedimientos y la asistencia a la Secretaría en materia de solución de controversias ante el Consejo, las diversas actividades de investigación, asistencia y asesoramiento jurídico, incluida la preparación de documentos para el Consejo y sus órganos subordinados, la Asamblea, el Comité Jurídico, conferencias diplomáticas y otras reuniones; las funciones relacionadas con los acuerdos internacionales de los que la OACI es depositaria; el registro de acuerdos y arreglos aeronáuticos; la recopilación de leyes y reglamentos nacionales sobre aviación civil; la preparación de diversos informes como, por ejemplo, textos para el Anuario Jurídico de las Naciones Unidas; la coordinación de la representación del Secretario General en otros litigios en que la OACI sea parte en jurisdicciones extranjeras; la cooperación con las Naciones Unidas y otras organizaciones respecto a cuestiones jurídicas; y otras cuestiones conexas de carácter jurídico.

2.2 La LEB continuó prestando servicios de secretaría al Grupo de Trabajo sobre Gobernanza y Eficiencia (WGGE) hasta enero de 2021, cuando la función fue transferida satisfactoriamente a la Oficina de Planificación Estratégica, Coordinación y Asociaciones (SPCP). La Secretaría también presta apoyo al Comité de relaciones con el Estado anfitrión (RHCC). La LEB redactó y coordinó la publicación de enmiendas al Reglamento interno del Consejo (Doc 7559/11), al Reglamento interno de los Comités permanentes del Consejo (Doc 8146/7), al Reglamento interno del Comité Jurídico (Doc 7669/7), al Anexo IV al Código de servicio de la OACI (Doc 7350/9), a las Instrucciones para los grupos de expertos del Comité de Transporte Aéreo y del Comité sobre Interferencia Ilícita (Doc 9482/3) y al Reglamento financiero de la OACI (Doc 7515/16), garantizando el uso de lenguaje neutro en cuanto al género y la modernización de ciertos aspectos en consonancia con la nueva estructura del Comité y sus Atribuciones, así como con el Marco de Ética. También se proporciona apoyo sustantivo al Comité ad hoc de cooperación con partes externas (CCEP).

2.3 De acuerdo con un cambio en la jurisprudencia del Tribunal de Apelaciones de las Naciones Unidas, la OACI estableció una nueva Junta de Apelación, reemplazando a la anterior Junta Asesora Mixta de Apelación, que entendió en su primera apelación anteriormente durante este año. Además de redactar el Reglamento interno de este nuevo órgano, la LEB sigue representando al Secretario General en las actuaciones ante la Junta de Apelación y el Tribunal de Apelaciones de las Naciones Unidas, y actúa como Registrador de la Junta.

2.4 La LEB brinda apoyo jurídico al Equipo de Investigación de los Hechos (FFIT) establecido para investigar el hecho relacionado con el vuelo FR 4978 de Ryanair en el espacio aéreo de Belarús ocurrido el 23 de mayo de 2021. El Consejo, expresando la necesidad de entender si algún Estado miembro había contravenido el derecho aeronáutico internacional, había instruido que en el marco de la investigación de los hechos se presentasen los hechos disponibles y los instrumentos de derecho aeronáutico internacional

pertinentes (véase la decisión C-DEC 223/2). El 31 de enero de 2022, el FFIT presentó al Consejo un informe sobre la investigación donde determinó que debía continuar trabajando con vistas a establecer los hechos aun no esclarecidos. Se está avanzando en la labor, a la luz de la información adicional que ha surgido de las investigaciones penales que están realizando ciertos Estados.

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; debe agregar también los asuntos propuestos por la Asamblea o el Consejo.

3.2 La Asamblea, en su 40º período de sesiones, estableció el siguiente programa general de trabajo del Comité Jurídico, cuyos asuntos se indican según su orden de prioridad:

- a) Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto/a) y su integración en la aviación civil;
- b) Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias;
- c) Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago;
- d) 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;
- e) Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses;
- f) Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional;
- g) Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago; y
- h) Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional.

4. 38º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO (22-25 DE MARZO DE 2022)

4.1 Con respecto a los elementos del programa de trabajo que estaban vigentes en el momento de la apertura del 38º período de sesiones del Comité Jurídico, tuvieron lugar los siguientes debates y se tomaron las siguientes decisiones:

4.1.1 Con respecto al asunto *Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto/a) y su integración en la aviación civil*, se tomó nota de que el grupo de trabajo que debía estudiar este asunto, establecido en el 37º período de sesiones del Comité Jurídico, se

encontraba en suspenso debido a limitaciones presupuestarias de la Organización, y en el 40° período de sesiones de la Asamblea se manifestó amplio apoyo a la propuesta de formar un grupo adscrito a la Secretaría. El *Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves no Tripuladas* (SSG-LIPA) se estableció en febrero de 2020 para fungir de enlace entre el trabajo jurídico y la labor técnica sobre aeronaves no tripuladas de la Organización. Asimismo, durante la primera reunión del SSG-LIPA se establecieron dos subgrupos, que posteriormente dieron inicio a su labor.

4.1.2 Con relación a la revisión del *Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias* (Doc 7782/2) (el Reglamento), el presidente del Grupo de Trabajo para la Revisión del Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias (WG-RRSD) presentó un informe sobre la marcha de sus actividades ante el 38° período de sesiones del Comité Jurídico. El informe sobre la marcha de las actividades señaló las posibles revisiones al Reglamento y su estado dentro del grupo de trabajo, identificando aquellas secciones sobre las que el WG-RRSD ha alcanzado un alto nivel de acuerdo y otras secciones que deben considerarse en más detenimiento. El Comité tomó nota del importante avance realizado por el WG-RRSD y expresó su intención de estudiar este asunto en su próximo período de sesiones.

4.1.3 En su 40° período de sesiones, la Asamblea agregó el asunto “*Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago*” al programa de trabajo del Comité Jurídico. A efectos de estudiar este asunto, se estableció el Equipo Especial sobre el Artículo 12, que tuvo su primera reunión en noviembre de 2021. Se presentará un informe de la labor realizada al respecto ante el Comité Jurídico en su próximo período de sesiones.

4.1.4 Con respecto al asunto *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*, el Comité tomó nota de que en los últimos dos años, la Secretaría ha seguido los acontecimientos y respondido a consultas relacionados con el Protocolo de Montreal de 2014 y el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117), en lo que respecta a su aplicación para la ejecución y observancia de las medidas de salud pública y seguridad operacional relacionadas con la COVID-19 a bordo de las aeronaves. Esto incluyó las aportaciones a la labor del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART). En el informe del CART se resaltaron las medidas que los Estados pueden tomar, incluido el examen de sus legislaciones nacionales, para garantizar que en ellas se aborde debidamente el comportamiento insubordinado y perturbador relacionado con las medidas impuestas a raíz de la COVID-19.

4.1.5 Se presentó ante el Comité un informe separado del Subgrupo de investigación sobre aspectos jurídicos (RSGLEG) relativo a la aplicabilidad de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional a ciberamenazas contra la aviación civil. En el informe se presentó la labor sobre ciberseguridad realizada por la OACI procedente de la Resolución A40-10 de la Asamblea: *Formas de abordar la ciberseguridad en la aviación civil*, y la labor sobre los aspectos jurídicos de las ciberamenazas realizada por el RSGLEG, bajo la órbita del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad (SSGC). Si bien se tomó nota de que el trabajo del RSGLEG había concluido con la disolución del SSGC tras haberse establecido el Grupo Experto en Ciberseguridad (CYSECP) de la OACI, la LEB evaluará cuál es la mejor manera de brindar el apoyo necesario para la labor futura asociada a este asunto del programa de trabajo.

4.1.6 En lo que respecta al asunto *Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses*, el Comité agradeció la publicación en todos los idiomas de la OACI de la compilación de disposiciones de la OACI relativas conflictos de intereses, tema importante que los Estados deben abordar con medidas eficaces. El Comité decidió mantener esta cuestión en su programa de trabajo, tomando nota

de que la Secretaría continuará realizando el trabajo adicional que se requiera para actualizar la compilación, que puede considerarse un "documento vivo".

4.1.7 Con respecto al asunto *Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional*, el Comité tomó nota del informe sobre el estado de las ratificaciones de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional adoptados bajo los auspicios de la OACI y las iniciativas en marcha para agilizar tales ratificaciones. Se recordó a los Estados acerca de la entrada en vigor del Protocolo de Montreal de 2014 el 1 de enero de 2020. Se alentó a los Estados a que ratificasen, en particular, los Protocolos de 2016 por los que se enmiendan, respectivamente, los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago, cada uno de los cuales requiere 128 ratificaciones para entrar en vigor.

4.1.8 El Comité, tomando nota de la adopción de la Enmienda 7 al Anexo 7, que incluyó el modelo de certificado de cancelación de matrícula de aeronaves, decidió modificar el orden de prioridad del asunto *Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago* en su programa de trabajo. Por ende, el Equipo Especial sobre el Artículo 21 habrá de seguir disponible para responder las inquietudes que puedan plantear otras instancias de la Organización.

4.1.9 En relación con el asunto *Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional*, el Comité tomó nota de que no se ha realizado ninguna labor de relevancia en relación con este asunto. Sin embargo, se consideró apropiado mantener el asunto en el programa de trabajo a fin de abordar cualquier inquietud que puedan plantear los Estados.

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 por unanimidad acuerda que el programa de trabajo quede establecido de la siguiente forma:

- a) Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias;
- b) Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto/a) y su integración en la aviación civil;
- c) Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago;
- d) 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;
- e) Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional;
- f) Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite y los servicios de apoyo de los servicios de la navegación aérea internacional;
- g) Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses; y
- h) Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago.

APÉNDICE A

A. ESTADO DE LOS ASUNTOS DEL PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

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

1.1 Tras la propuesta realizada de la Asamblea, durante su 40° período de sesiones, para que se estableciera un grupo adscrito a la Secretaría que fungiera de enlace entre el trabajo jurídico y la labor técnica sobre aeronaves no tripuladas de la Organización, en febrero de 2020 se estableció el Grupo de Trabajo 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).

1.2 La composición de los dos subgrupos se concretó en la segunda reunión virtual del SSG-LIPA, celebrada el 15 de septiembre de 2021. Desde entonces, se han celebrado cuatro reuniones virtuales del SSG-LIPA-CCSG, que tuvieron lugar en octubre y noviembre de 2021, en las que hubo intercambios productivos entre las personas miembros del grupo, así como con integrantes de la Secretaría, sobre cuestiones relacionadas con la aplicación del Convenio de Chicago y sus Anexos a aeronaves no tripuladas, que habrán de continuar. La primera reunión virtual del SSG-LIPA-LSSG está prevista para el segundo semestre de 2022, y se informará acerca de la marcha de la labor de ambos subgrupos en la próxima reunión plenaria del SSG-LIPA, que está prevista para antes del final de 2022.

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

2.1 El Grupo de Trabajo para la Revisión del Reglamento de la OACI para la Solución de Controversias (WG-RRSD) se reunió en seis oportunidades entre mayo de 2019 y enero de 2022. A fin de realizar su trabajo debidamente, el WG-RRSD tomó en consideración los resultados de los estudios comparativos y la investigación realizados por la Secretaría para identificar las respectivas prácticas en jurisdicciones internacionales u otros órganos jurisdiccionales internacionales. El grupo también prestó gran atención a los fallos de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) sobre la Apelación relativa a la jurisdicción del Consejo de la OACI del 14 de julio de 2020, dictados entre sus reuniones segunda y tercera.

2.2 En el 38° período de sesiones del Comité Jurídico, el presidente del WG-RRSD presentó un informe sobre la marcha de las actividades del grupo de trabajo, que señaló dos categorías de secciones relacionadas con la revisión del reglamento: aquellas secciones respecto de las que el grupo ha alcanzado un alto grado de acuerdo en principio, y otras secciones que deben considerarse en más detenimiento. Reflejando el estado de las secciones referidas precedentemente que analizó el WG-RRSD, el informe sobre la marcha de las actividades también contenía una serie de propuestas de revisión del Reglamento, preparadas por el Relator del grupo y la Secretaría. La presidenta del Comité concluyó que las delegaciones que intervinieron apoyaron la continuación de la labor del grupo.

3. Procesos y procedimientos para que los Estados cumplan con sus obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago

3.1 Para hacer avanzar la labor sobre este asunto introducido en el 40° período de sesiones de la Asamblea, se estableció un Equipo Especial para estudiar la aplicación del Artículo 12 del Convenio de Chicago por parte de los Estados e identificar las maneras y los mecanismos para que los Estados miembros

apoyen y optimicen su aplicación. 31 especialistas de 17 Estados miembros y 4 especialistas de dos organizaciones internacionales asistieron a la primera reunión del Equipo Especial, celebrada en noviembre de 2021. En la reunión se eligió a la Sra. Susanna Metsalampi (Finlandia) y al Dr. Jonathan Aleck (Australia), como presidenta y vicepresidente, respectivamente, del Equipo Especial. En la reunión se recibieron presentaciones de los y las especialistas en las que se informó acerca de las experiencias nacionales y las prácticas de sus Estados en relación con la aplicación de las normas y reglas de vuelo de conformidad con el Artículo 12. Se programarán reuniones adicionales para el Equipo Especial sobre el Artículo 12.

3.2 Durante su 38° período de sesiones, el Comité Jurídico tomó nota de que se presentará un informe sobre la labor realizada respecto de este asunto en su próximo período de sesiones.

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**

4.1 Tras la adopción de la Resolución A40-28, Apéndice E, en el 40° período de sesiones de la Asamblea, que refleja la labor realizada por el Equipo Especial sobre los Aspectos Jurídicos de los Pasajeros Insubordinados en relación con la actualización de los textos de orientación pertinentes, la Secretaría apoyó el trabajo del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) en relación con la revisión del *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) en lo que respecta a su aplicación para la ejecución y observancia de las medidas relacionadas con la COVID-19 a bordo de las aeronaves. En el posterior informe del CART se resaltaron las medidas que los Estados miembros pueden tomar para manejar el comportamiento insubordinado y perturbador, entre ellas la instrucción, la concientización del público y el examen de sus legislaciones nacionales, para garantizar que en ellas se aborde debidamente el comportamiento insubordinado y perturbador relacionado con las medidas impuestas a raíz de la COVID-19.

4.2 La Secretaría continúa siguiendo los acontecimientos y respondiendo a consultas relacionados con el Protocolo de Montreal de 2014 y el Doc 10117, en lo que respecta a su aplicación para la ejecución y observancia de las medidas de salud pública y seguridad operacional relacionadas con la COVID-19 a bordo de las aeronaves. En este sentido, más de 10 Estados miembros se han sumado al Protocolo de Montreal de 2014 desde el brote de COVID-19 y a la implantación de las medidas de salud pública y seguridad operacional.

4.3 En lo que hace a la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico existentes frente a las ciberamenazas, la Secretaría presentó una actualización final de la labor del Subgrupo de Investigación sobre Aspectos Jurídicos (RSGLEG) dependiente del Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Ciberseguridad (SSGC) ante el 38° período de sesiones del Comité Jurídico. Se informó al Comité Jurídico que el SSGC y sus grupos de trabajo, entre ellos el RSGLEG, se disolverían debido a la nueva estructura de gobernanza de ciberseguridad de la OACI, compuesta por un Grupo Experto en Ciberseguridad (CYSECP). Si bien la labor del RSGLEG no concluyó con la finalización del estudio sobre la revisión de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional y su aplicabilidad a las ciberamenazas contra la aviación civil, el grupo decidió que la Secretaría presentase un informe basado en las deliberaciones del proyecto de estudio que mantuvieron los y las especialistas en el RSGLEG y el SSGC.

4.4 El Comité tomó nota de la excelente labor llevada a cabo por el RSGLEG entre noviembre de 2018 y enero de 2022 y expresó su agradecimiento por la participación de especialistas de todos los

ámbitos, lo que pone de relieve el carácter transversal de esta cuestión. Debido a la evolución de la estructura de gobernanza de ciberseguridad de la OACI y la consecuente disolución del RSGLEG, se manifestó un apoyo generalizado a que se mantenga esta cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico y se continúe la labor sobre la consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil que ha de llevar a cabo la LEB. Se decidió que el director de la LEB consultase a la presidenta del Comité Jurídico sobre la mejor forma de proporcionar el apoyo necesario a la futura labor relativa a esta cuestión, teniendo debidamente en cuenta los recursos ya de por sí exiguos de la Secretaría. El Comité también tomó nota de las mejoras aportadas por el Convenio y el Protocolo de Beijing de 2010 al enjuiciamiento de los ciberataques y expresó la necesidad de seguir promoviendo su ratificación por todos los Estados.

5. Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses

5.1 De conformidad con la Resolución A39-8 de la Asamblea, en la que se establecía la labor futura de la Organización sobre el tema de los conflictos de intereses en la aviación civil, la Secretaría elaboró una compilación 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 compilación consiste en disposiciones de la OACI sobre conflictos de intereses (COI) en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación e investigación de accidentes e incidentes, así como de políticas de transporte aéreo que figuran en los Anexos 13, 17 y 19 de la OACI y en más de una decena de manuales de la OACI, y está disponible en forma permanente desde julio de 2019 en todos los idiomas de trabajo de la OACI. La Secretaría realizará revisiones y actualizaciones adicionales de la compilación con miras a incorporar los cambios a las disposiciones de los Anexos pertinentes y los textos de orientación que puedan haber ocurrido a partir de 2019.

6. Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional

6.1 En el 38º período de sesiones del Comité Jurídico, se informó sobre el estado de las ratificaciones de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional adoptados bajo los auspicios de la OACI y las iniciativas en marcha para agilizar tales ratificaciones. Se recordó que la Asamblea, en su 40º período de sesiones, adoptó la Resolución A40-28, Apéndice C, por la cual se instaba a los Estados contratantes que no lo hubieran hecho a que ratificaran las Enmiendas al Convenio de Chicago que aún no se encontraban en vigor, entre ellas las enmiendas a los Artículos 50 a) y 56. El 21 de mayo de 2021 se publicó una Comunicación a los Estados (SL-LE 3/1.20, LE 3/1.21 – 21/38), en que se recordaba a los Estados que ratificaran esos Protocolos. También se informó al Comité acerca de la convocatoria y exitosa realización del evento inaugural de la OACI sobre los tratados en el marco del 40º período de sesiones de la Asamblea, con un segundo evento pautado para el 41º período de sesiones en septiembre de 2022, y sobre la inauguración, en mayo de 2019, del Foro de Asesores Jurídicos en Aviación Civil (CALAF) en Singapur.

6.2 Se intercambiaron con el Comité detalles de la participación de la LEB y/o la facilitación de diversos otros eventos con el objeto, entre otros, de promover la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico internacional. Por invitación de la Administración de aviación civil de Portugal, la LEB dictó un curso en Lisboa, del 13 al 15 de enero de 2020. También organizó un seminario jurídico en Banjul, cuyo anfitrión fue Gambia, el 24-25 de febrero de 2020, y participó el 29 de septiembre de 2020 en un seminario práctico en línea organizado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) sobre amenazas emergentes y protección de la infraestructura crítica. La LEB asistió a la Oficina de instrucción mundial de la aviación (GAT) en el desarrollo y el dictado del curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI que, entre otras cosas, promueve la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional. El curso, que ha beneficiado a más de 700 participantes desde 2018, ha sido dictado en forma presencial en la sede de la OACI y en las regiones, así como en formato virtual.

Tras el 38° período de sesiones del Comité Jurídico, se realizó un seminario jurídico de la OACI en Seúl, organizado por el gobierno de la República de Corea, Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte y promovido por la LEB, del 12 al 14 de abril de 2022. El seminario permitió que más de 900 participantes de 114 Estados compartieran sus conocimientos y experiencias sobre las cuestiones nuevas y emergentes que afectan a la aviación civil y en él se alentó a una mayor ratificación y aplicación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional relacionados por parte de los Estados.

6.3 La Colección de Tratados de la OACI, disponible en el sitio web público de la OACI (<https://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>), proporciona información que incluye las listas de partes de los tratados multilaterales de derecho aeronáutico; la situación de cada Estado respecto a dichos tratados; un cuadro que combina información sobre la situación de los tratados y de los Estados respecto a los tratados; conjuntos de material administrativo para ayudar a los Estados en el proceso de pasar a ser parte de los tratados; resoluciones de la Asamblea sobre cuestiones de ratificación; e información actual y recomendaciones sobre asuntos de ratificación. Todos los actos de la función de depositario quedan reflejados a la mayor brevedad posible en un archivo cronológico en el sitio web público de la OACI.

7. Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago

7.1 El Comité Jurídico, en su 37° período de sesiones, 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. En este sentido, la Secretaría presentó el modelo de certificado de cancelación de matrícula de aeronaves propuesto por el A21TF ante el Equipo Especial sobre la transferibilidad transfronteriza (XBT-TF). El Consejo, durante su 225° período de sesiones, analizó el modelo de certificado de cancelación de matrícula de aeronaves propuesto y adoptó la Enmienda 7 al Anexo 7.

APÉNDICE B

B. OTROS TEMAS DE INTERÉS JURÍDICO

1. Garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (equipo aeronáutico)

1.1 El Consejo, en calidad de Autoridad supervisora del Registro internacional, continúa supervisando el Registro a fin de asegurar su funcionamiento eficiente de conformidad con el Artículo 17 del *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* de 2001 (Convenio de Ciudad del Cabo).

1.2 En su 223° período de sesiones, el Consejo aprobó cambios a las *Normas y Procedimientos para el Registro Internacional* (Doc 9864). Estos cambios, que fueron recomendados por la Comisión de Expertos de la Autoridad Supervisora del Registro Internacional (CESAIR) en su 10° reunión (del 13 al 15 de abril de 2021) fueron publicados posteriormente en la novena edición de las *Normas y Procedimientos para el Registro Internacional*. El Consejo también aprobó un procedimiento acelerado para considerar y decidir respecto a las solicitudes de nuevas actividades comerciales del Registrador del Registro Internacional de Equipo Móvil (Equipo Aeronáutico), Aviareto Limited.

1.3 Al terminar el 1 de julio de 2021 el período de tres años de mandato de las personas miembros de la CESAIR, el Consejo eligió a quince personas miembros propuestas por Australia, Brasil, Camerún, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Irlanda, Jordania, Kuwait, Reino Unido, República Unida de Tanzania y Singapur. La tercera edición del Reglamento interno de la CESAIR (Doc 9893), publicada en diciembre de 2021, incorporó lenguaje neutro en cuanto al género. Ello tuvo como propósito específico tomar en cuenta la Declaración del Consejo relativa a la mejora de la representación de género en los órganos rectores y técnicos de la OACI (C-DEC 222/7).

1.4 El Consejo emitió el quinto informe de la Autoridad supervisora del Registro internacional mediante la Comunicación a los Estados LE3/41.2-IND/20/7, de fecha 13 de octubre de 2020, correspondiente al período entre el 1 de enero de 2017 y el 31 de diciembre de 2019. Esto se realiza en cumplimiento del Artículo 17 2) j) del Convenio de Ciudad del Cabo, que dispone que la Autoridad supervisora ha de informar periódicamente a los Estados contratantes del Convenio de Ciudad del Cabo y del *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* (Protocolo aeronáutico).

1.5 Al 20 de abril de 2022, eran 81 las partes del Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico.

2. Mecanismo de comunicación fiable

2.1 En la octava sesión de su 221° período de sesiones, el Consejo, en su calidad de Autoridad supervisora del Registro internacional, aprobó una propuesta de Aviareto Limited, Registrador del Registro internacional, relativa al establecimiento y operación de un mecanismo de comunicación fiable para la recuperación post-COVID-19, por un período provisional de dos años. La consideración de la propuesta por parte del Consejo se basó en una recomendación que adoptó la CESAIR en su novena reunión, celebrada el 29 y 30 de junio de 2020.

2.2 La propuesta, formulada en cooperación con el Grupo de trabajo aeronáutico, se fundamenta en la declaración del Consejo de apoyar a los Estados miembros en la implantación de sus

medidas de respuesta a la COVID-19, según proceda, así como en la Recomendación 10 del informe del CART. El mecanismo ofrecerá un vehículo seguro para la transmisión electrónica de información y documentos entre las Administraciones de aviación civil (CAA) así como entre estas y la industria, mediante el uso de una firma digital emitida por Aviareto, utilizando sus normas de ciberseguridad del más alto nivel, a fin de preparar las aeronaves para su reincorporación al servicio. Por lo tanto, el mecanismo se ocupará de las dificultades que plantea la ejecución manual y/o la presentación física de los documentos que exijan la firma manuscrita original (como pruebas de cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad). Se prevé que el mecanismo entre en funcionamiento en mayo de 2022.

3. Establecimiento del Sitio web sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (WAGMAR) de la OACI

3.1 El 30 de septiembre de 2020 entró en funcionamiento el Sitio web sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (WAGMAR) de la OACI, un nuevo sistema basado en la web para el registro y la publicación de acuerdos y arreglos aeronáuticos. El nuevo sistema sustituye la Base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (DAGMAR) de la OACI. El Consejo aprobó, durante su 219º período de sesiones, las enmiendas necesarias al *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos* (Doc 6685), para permitir los registros en línea. La Secretaría asiste a los Estados y a sus coordinadores designados a realizar los registros a través del nuevo sistema y sigue brindando servicios de registro de acuerdos y arreglos presentados en papel al Secretario General de la OACI.

4. Curso de derecho aeronáutico internacional

4.1 El Curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI comenzó en 2017 con el objetivo de habilitar al personal de las Administraciones de aviación civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados miembros, con o sin conocimientos jurídicos, así como a funcionarios gubernamentales con responsabilidades en materia de políticas y legislación de aviación civil, y su aplicación, para que respalden a su organización en la aplicación del derecho aeronáutico internacional. Desde su presentación, el curso elaborado por la Oficina de Instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI, en coordinación con la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones externas, se impartió en todas las regiones de la OACI y asistieron a él más de 700 participantes. El curso ha recibido elogios por ser tan valioso, ya que proporciona a las personas participantes información sobre diversos aspectos del derecho aeronáutico internacional, incluidos los tratados internacionales de derecho aeronáutico. Esta iniciativa fue en respuesta a la Resolución A40-28, Apéndice D, que hace un llamamiento a la promoción de la enseñanza del derecho aeronáutico en los Estados. El curso se dicta actualmente en idiomas español, francés e inglés, en formato virtual y presencial.

5. Intercambio de Asesores Jurídicos de Aviación Civil (CALEX)

5.1 Si bien no fue posible organizar las reuniones anuales del Foro de asesores jurídicos de la aviación civil (CALAF) debido a la pandemia de COVID-19, una serie de asesores/as jurídicos/as de la aviación civil siguieron reuniéndose exitosamente a través de eventos virtuales oficiosos del Intercambio de asesores jurídicos de la aviación civil (CALEX) bajo la coordinación de la presidenta y los vicepresidentes del Comité Jurídico de la OACI. Los eventos se centraron en la COVID-19, la medicina aeronáutica y otros temas de interés, como la protección de la información de la seguridad operacional, pasajeros insubordinados y perturbadores y Brexit. Estos eventos comenzaron en mayo de 2020 y contaron con el apoyo de la Secretaría de la OACI, así como de la IFALPA, la IFATCA, la IATA y la ITF, quienes hicieron sendas presentaciones. Estos eventos de CALEX contribuyen a la instrucción y formación de

asesores/as jurídicos/as con miras a mejorar sus competencias, capacidades y habilidades, lo que ha de permitirles fortalecer su apoyo a sus respectivas organizaciones y Estados y cumplir con sus labores y responsabilidades con eficacia, en cumplimiento de la Resolución A40-28 de la Asamblea, Apéndice G, que invita a los Estados miembros a que fomenten y faciliten la participación de sus asesores/as jurídicos/as en el Foro y la presentación de sus contribuciones.

6. Apoyo jurídico sobre las directrices para la celebración de reuniones virtuales de los órganos directivos

6.1 Tras la selección de una solución tecnológica y arreglos conexos para realizar reuniones virtuales del Consejo y los órganos subsidiarios durante la pandemia de COVID-19, la Secretaría estableció y examinó directrices procedimentales conexas para asistir en las reuniones del Consejo y sus Comités utilizando la solución tecnológica seleccionada. En abril de 2020, se adoptaron y aprobaron las directrices para la celebración de reuniones virtuales del Consejo de la OACI, a fin de cubrir aspectos procedimentales clave como asistencia, idiomas, deliberaciones y toma de decisiones que se utilizarían durante las reuniones virtuales del Consejo y sus Comités. En enero de 2021, el Consejo adoptó el apéndice A a las directrices, donde se establecen los procedimientos para la realización de votaciones secretas durante las reuniones virtuales del Consejo. Estas directrices, que sustentan la aplicación del Reglamento interno del Consejo (Doc 7559) y el Reglamento interno de los Comités permanentes del Consejo (Doc 8146) en reuniones virtuales, se aplicaron satisfactoriamente durante los 220° y 225° períodos de sesiones del Consejo, e incluyeron el uso del procedimiento de votación secreta para la elección del nuevo Secretario General y el presidente de la Comisión de Aeronavegación.

7. Revisión del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, 1991 (Convenio MEX)

7.1 El Consejo, durante su 221° período de sesiones, solicitó a la Secretaría que evaluara la pertinencia del Convenio MEX tomando en cuenta el asesoramiento de la Comisión Técnica Internacional sobre Explosivos (IETC). La necesidad de revisión ha surgido como consecuencia del impacto de las tecnologías de detección de explosivos nuevas y emergentes. La revisión del IETC, que comenzó en su noveno período de sesiones en mayo de 2021, cuenta con el apoyo de la ATB y las aportaciones jurídicas que proporciona la LEB.

8. Solución de controversias

8.1 Brasil y Estados Unidos (2016)

8.1.1 El Consejo recibió informes de la situación de las negociaciones entre las partes. Fue informado de que las partes habían continuado avanzado en la resolución de su controversia, progreso que se había estancado a raíz de la crisis sanitaria internacional. En vista del establecimiento del Equipo Especial para el estudio de las obligaciones en virtud del Artículo 12 del Convenio de Chicago, las partes manifestaron su disposición a continuar deliberando para concluir las negociaciones lo más pronto posible.

8.2 Qatar y Arabia Saudita, Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos (2017) — Demanda A); Qatar y Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos (2017) — Demanda B)

8.2.1 El 14 de julio de 2020, la Corte Internacional de Justicia emitió dos fallos por los que rechazó las apelaciones incoadas por los demandados (Arabia Saudita, Bahrein, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos) en contra de las decisiones del Consejo del 29 de junio de 2018 con respecto a las excepciones preliminares interpuestas por los demandados en sus respectivos casos: Apelación relativa a la

competencia del Consejo de la OACI en virtud del Artículo 84 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Arabia Saudita, Bahrein, Egipto y Emiratos Árabes Unidos contra Qatar); y Apelación relativa a la competencia del Consejo de la OACI en virtud del artículo II, sección 2, del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales de 1944 (Bahrein, Egipto y Emiratos Árabes Unidos contra Qatar). Ambos fallos afirmaron igualmente la competencia del Consejo para conocer de las dos demandas, la Demanda A) y la Demanda B), presentadas por el demandante (Qatar) el 30 de octubre de 2017.

8.2.2 El 4 de agosto de 2020, los demandados en la Demanda A) y la Demanda B) presentaron conjuntamente sus respectivas contramemorias. Posteriormente, el 8 de septiembre de 2020, el demandante incoó sus réplicas en ambos asuntos, a las que siguieron las dúplicas de los demandados el 14 de octubre de 2020. En la tercera sesión de su 222º período de sesiones, el Consejo decidió suspender las actuaciones relativas a la Demanda A) y la Demanda B) sobre los méritos, de conformidad con la solicitud del demandante y en vista de los términos del acuerdo al que arribaron las partes en la Declaración de Al Ula.

8.2.3 Ante una solicitud presentada por el demandante el 31 de mayo de 2021, y tras la decisión del Consejo del 16 de julio de 2021, el presidente del Consejo hizo constar oficialmente el desistimiento de las actuaciones contra la República Árabe de Egipto tanto en la Demanda A) como en la Demanda B) de acuerdo con el artículo 17 2) del *Reglamento para la solución de controversias* (Doc 7782/2) (el Reglamento). Asimismo, ante una solicitud presentada por el demandante el 4 de enero de 2022, y tras la decisión del Consejo del 9 de marzo de 2022 (C-DEC225/9), el Consejo hizo constar el desistimiento de las actuaciones contra el Reino de Arabia Saudita en la Demanda A) de acuerdo con el artículo 17 2) del Reglamento.

8.3 *Australia y Países Bajos y Federación de Rusia (2022)*

8.3.1 Por nota verbal fechada el 14 de marzo de 2022 y entregada en igual fecha, las delegaciones de Australia y del Reino de los Países Bajos ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) presentaron a la Organización una demanda conjunta con su correspondiente memoria para la solución de una controversia. La demanda se presenta en los términos del “Artículo 84 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el “Convenio de Chicago”), sus Anexos y el *Reglamento para la solución de controversias* (Doc 7782/2) (el “Reglamento”); y en ella se designa a la Federación de Rusia como parte demandada. La demanda y su correspondiente memoria se refieren 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 “legamente responsable y constituye una violación del Artículo 3bis del Convenio de Chicago”. Actuando en virtud del artículo 28 3) del Reglamento, el 21 de marzo de 2022, el presidente del Consejo decidió fijar un plazo de doce semanas para que la parte demandada presente una contramemoria (que vence el 13 de junio de 2022).