



LC/36

# Organización de Aviación Civil Internacional

---

## COMITÉ JURÍDICO

### 36º PERÍODO DE SESIONES

Montreal, 30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015

**INFORME**

---

## 1. Lugar y duración

1.1 El 36° período de sesiones del Comité Jurídico se celebró en Montreal del 30 de noviembre al 3 de diciembre de 2015. Presidió las sesiones el presidente del Comité Jurídico, Sr. Terry Olson (Francia).

## 2. Alocuciones inaugurales

2.1 El **presidente del Comité Jurídico** declaró abierta la sesión. El **primer vicepresidente del Consejo**, Sr. Englebert Zoa Etundi, dio la bienvenida a los delegados y observadores en nombre del Consejo, de su Presidente y de la Secretaria General. Seguidamente evocó que, desde su creación, la OACI se ha respaldado en el Comité para obtener asesoramiento jurídico para sus actividades y para poder cumplir los objetivos trazados para la Organización en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Agregó que, a diferencia de otros períodos de sesiones del Comité Jurídico que se dedicaron de lleno a la redacción de uno o más tratados de derecho aeronáutico internacional, en esta oportunidad no estaba previsto elaborar ningún nuevo protocolo o convenio, lo que de modo alguno significaba que la labor fuera menos importante. Señaló que el Comité estaba ante una tarea de gran exigencia, ya que debía examinar las problemáticas jurídicas contemporáneas con miras a fomentar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil internacional.

2.3 El primer vicepresidente recordó que, en relación con los actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico, no más de un año atrás se había adoptado un nuevo protocolo que modifica el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, y que se informaría al Comité de la labor de seguimiento del Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados para actualizar los textos de orientación como consecuencia del nuevo protocolo.

2.4 También señaló que el Comité debía tratar la cuestión de los conflictos de intereses con el objetivo global de considerar la elaboración de reglas u orientaciones de la OACI que ayuden a los Estados sobre las medidas para detectar, evitar, atenuar y resolver los conflictos de intereses en sus contextos nacionales, a cuyo fin la Secretaría de la OACI había llevado a cabo una encuesta y correspondía al Comité debatir el informe resultante.

2.5 En el período de sesiones anterior, dijo, el Comité había considerado que podían plantearse problemas de orden jurídico con la aplicación del Artículo 83 *bis* en algunos Estados miembros. Para atender a esta situación, en 2014 se constituyó un equipo especial que ha hecho excelentes avances. El mismo está colaborando con la Secretaría en la elaboración de un manual para actualizar la orientación relativa al Artículo 83 *bis*, y ha hecho recomendaciones al Comité que incluyen el establecimiento de un sistema de inscripción en línea de los acuerdos celebrados en virtud del Artículo 83 *bis*.

2.6 Las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) son un componente nuevo del sistema de aviación civil que puede plantear infinidad de problemas técnicos y operacionales derivados de la ausencia del piloto en la aeronave. La Secretaría realizó un estudio preliminar sobre la responsabilidad en relación con las RPA para la consideración del Comité.

2.7 El primer vicepresidente expresó su expectativa de éxito del Comité Jurídico en estas y las demás cuestiones del orden del día, que también comprenden la consideración de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, la promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional y la determinación de la situación de las aeronaves, y manifestó su plena confianza en que el Comité lograría concretar su tarea. Y agregó que, una vez finalizada la sesión, el Consejo consideraría los resultados y decidiría el curso de la labor futura.

2.8 El presidente del Comité Jurídico agradeció al primer vicepresidente del Consejo por sus comentarios claros y concisos. Seguidamente, rindió homenaje a la memoria de la Sra. Hilma Hitula, fallecida el 17 de abril de 2015, a quien recordó por su desempeño como abogada y destacada profesional que integró los consejos de administración de diversas empresas públicas de Namibia. También se desempeñó como asesora jurídica principal de la Dirección de Aviación Civil de Namibia, desde donde abogó decididamente por la reglamentación de la aviación civil en ese país. En el 35º período de sesiones del Comité Jurídico fue elegida cuarta vicepresidenta. Tanto en la OACI como en los demás círculos era reconocida por la calidez de su persona y el calibre de sus condiciones profesionales. El Comité Jurídico hizo un minuto de silencio en su memoria.

### 3. Orden del día y organización del trabajo

3.1 El Comité adoptó el orden del día provisional que figura en la nota LC/36-WP/1-1. El orden del día aprobado para el período de sesiones se incluye como **Apéndice A** en este informe.

3.2 Las notas de estudio examinadas por el Comité se indican en el **Apéndice B**, ordenadas según la cuestión del orden del día a la que corresponden.

3.3 El informe da cuenta por separado de las medidas tomadas por el Comité respecto a cada cuestión. Para ello se sigue el orden numérico de las cuestiones del orden del día consideradas por el Comité.

### 4. Sesiones

4.1 El Comité celebró seis sesiones, todas ellas públicas.

4.2 Actuó como secretario del Comité el Sr. J.V. Augustin, director de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores. El Dr. J. Huang, asesor jurídico principal, el Sr. B. Verhaegen, encargado de Relaciones Exteriores y asesor jurídico principal, y el Sr. A. Jakob, asesor jurídico principal, se desempeñaron como secretarios adjuntos. Los Sres. A. Opolot y C. Petras y la Sra. M. Weinstein, asesores jurídicos, junto con la Sra. D. Brookes, asistente jurídica, actuaron como secretarios asistentes. También prestaron servicios al Comité otros funcionarios de la Organización.

### 5. Representación de los Estados y las organizaciones internacionales

5.1 En este período de sesiones del Comité Jurídico, 61 Estados miembros y 9 organizaciones internacionales estuvieron representados por 134 representantes y observadores, cuyos nombres figuran en el **Apéndice C** de este informe.

### 6. Actas de las deliberaciones

6.1 El Comité decidió que, por aplicación del Artículo 45 de su Reglamento interno, no es necesario que se levanten actas del 36º período de sesiones.

---

**Cuestión 2 del orden del día: Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico****Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico**

2:1 Para considerar esta cuestión se analizó la nota LC/36-WP/2-1 presentada por la Secretaría. Allí se recordaba que, cuando el 4 de abril de 2014 la Conferencia Diplomática celebrada bajo los auspicios de la OACI adoptó el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Protocolo de Montreal de 2014), también adoptó una resolución instando al Consejo de la OACI a pedirle al Secretario General que actualizara la Circular 288 de la OACI (*Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*) a fin de incluir una lista más detallada de las infracciones y otros actos y para incorporar los cambios que correspondieran como consecuencia de la adopción del Protocolo. En cumplimiento de dicha resolución, se constituyó el Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados, que mantuvo su primera reunión en septiembre de 2015.

2:2 Su presidenta, la Sra. M. Polkowska (Polonia), informó al Comité sobre el estado de avance de la labor del equipo especial. Entre otras cosas, el equipo especial decidió mantener sin cambios la lista de infracciones que figura en la Circular, por ser suficientemente amplia como para abarcar los casos de comportamiento insubordinado que se producen cotidianamente. Además, el equipo especial conformó tres grupos de redacción, dirigidos respectivamente por Singapur, Kenya y Finlandia, para diferentes capítulos de los nuevos textos de orientación.

2:3 Muchas delegaciones elogiaron la labor del equipo especial. Una delegación señaló que la adopción del Protocolo de Montreal de 2014 puede tener repercusiones que afecten a la actual resolución de la Asamblea de la OACI referida a los pasajeros insubordinados y requieran su enmienda. La delegación enfatizó que si la Asamblea no podía actualizar la resolución en el período de sesiones de 2016 se tendría que hacer en el siguiente. La Secretaría explicó que la posibilidad de presentar un proyecto de resolución de la Asamblea sobre este tema en 2016 dependía de que se finalizara la labor del equipo especial.

2:4 Una delegación pidió que los textos de orientación tomaran en cuenta que el Convenio de Tokio de 1963 se mantendría en vigor respecto de las partes que no hubieran ratificado el Protocolo de Montreal de 2014. Otra delegación sugirió que los textos de orientación no sólo abarcaran los actos cometidos a bordo de las aeronaves en vuelo sino también determinados actos cometidos en tierra, poniendo como ejemplo el caso de pasajeros que se rehusaban a abandonar la aeronave tras el aterrizaje. La Secretaría explicó que las disposiciones del Protocolo de Montreal de 2014 se aplican mientras esté cerrada la puerta externa de la aeronave. Estando abierta, los actos realizados a bordo de la aeronave se rigen por el derecho interno del Estado del aeropuerto donde aterrice la aeronave.

2:5 El presidente resumió el debate expresando que correspondía felicitar al equipo especial por lo actuado y alentarlos a que complete su tarea. El Comité estuvo de acuerdo con esta apreciación.

**Examen de la orientación sobre conflictos de intereses**

2:6 La Secretaría presentó la nota LC/36-WP/2-2, donde informaba los resultados de la encuesta en línea sobre conflictos de intereses en la aviación civil a la que respondieron 43 Estados. De la encuesta surgió que la mayoría de los Estados que respondieron cuenta con un marco que se ocupa de los conflictos de intereses (COI) al que consideran eficaz. A modo de conclusión, en la nota se consideraba útil que todos los Estados tuvieran un marco de este tipo, dada la frecuencia con que se dan situaciones

que plantean conflictos de intereses en las actividades de los Estados en el área de la aviación civil. Se recomendaba redactar y presentar una resolución a la Asamblea para promover la conciencia respecto a posibles conflictos de intereses en la aviación civil y la necesidad de que los Estados tomen medidas para prevenir y reducir los riesgos que este tipo de situaciones plantea para la seguridad operacional y la protección de la aviación.

2:7 Estados Unidos, al presentar la nota LC/36-WP/2-7, indicó que su principal cometido era manifestar su interés en que prosiga la labor sobre los conflictos de intereses. Se citaron supuestos tales como el de una administración de aviación civil (CAA) en cuyo órgano de vigilancia participan representantes de la industria, o una CAA que hace públicas sus intenciones de sostener o mejorar la situación económica de los transportistas nacionales como ejemplos de situaciones que pueden poner en peligro la independencia de la función de reglamentación. Se nombraron distintas medidas que pueden tomarse al respecto, como la imposición de requisitos de divulgación y la recusación en decisiones reglamentarias. En este sentido, Estados Unidos se manifestó entusiastamente a favor de la propuesta de elaborar una resolución de la Asamblea sobre los conflictos de intereses.

2:8 Se señalaron a la atención del Comité otras disposiciones de la OACI en esta materia que figuran como norma en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, particularmente el párrafo 3.2 que, al leerse junto con el párrafo 3.3 del Apéndice 1, le exige a los Estados que establezcan y pongan en funcionamiento un sistema de vigilancia de la seguridad operacional que garantice que el personal que desempeñe funciones de vigilancia de la seguridad operacional reciba orientación sobre el comportamiento ético y personal y cómo evitar los conflictos, tanto reales como aparentes, en el desempeño de sus deberes oficiales. La Secretaría resaltó los resultados de la Auditoría universal de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) donde se observa que, desde la incorporación en 2012 de la pregunta sobre este tema en el protocolo, 9 de cada 16 Estados auditados tienen establecido un mecanismo para evitar los conflictos reales o aparentes del personal de inspección.

2:9 Diversas delegaciones expresaron su gratitud a la Secretaría por el excelente trabajo del informe, sin olvidar el considerable esfuerzo que demandó la encuesta. Una delegación manifestó que la encuesta representaba una muy buena oportunidad para que los participantes se detuvieran a considerar y examinar de cerca las medidas con las que cuentan sus Estados frente a los conflictos de intereses, y la elogió considerando de utilidad responderla para aquellos Estados que aún no lo hubieran hecho.

2:10 Todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra estuvieron a favor de la propuesta de elaborar y presentar una resolución de la Asamblea y muchas delegaciones expresaron su disposición para contribuir o patrocinar la resolución. Una delegación que se manifestó a favor de la propuesta también puso de relieve la necesidad de que al momento de disponer qué medidas deben tomarse frente a los COI se tenga en cuenta el nivel de desarrollo y los recursos de los que disponen los Estados.

2:11 Una delegación subrayó la necesidad de que, en algunos casos, se encuentre un equilibrio entre las circunstancias particulares del Estado y los riesgos que plantean los COI, como se expresa en el párrafo 4.4 de la nota de estudio de la Secretaría. Se consideró importante que esto se haga con criterio realista y pragmático, reconociendo que existen situaciones de COI que en algunos casos no pueden erradicarse automáticamente sino que deben darse los pasos que correspondan para controlarlas a fin de que no entrañen riesgos para la seguridad operacional y la protección de la aviación. Otra delegación señaló a la atención del Comité la necesidad de ocuparse de los conflictos de intereses en los organismos, en vista de los contactos entre distintas dependencias del Estado, responsables unas de la reglamentación y otras de la provisión de servicios.

2:12 A modo de síntesis, el presidente observó que la encuesta había concitado un razonable índice de respuestas y que los Estados en sus deliberaciones en el Comité habían indicado que siguen estando interesados en trabajar en este tema. Se observó además el deseo de ocuparse de otras formas de COI,

como los conflictos de intereses que pueden surgir en los organismos por los arreglos entre distintos organismos públicos y entidades privadas que participan en la aviación civil. Asimismo, deberían considerarse las circunstancias específicas de los Estados al definir las medidas preventivas o atenuantes que estén a su alcance. Se trazaron los pasos siguientes para continuar trabajando sobre esta cuestión: a) los Estados interesados prepararán y presentarán una resolución a la Asamblea que inste a los Estados a elaborar un marco jurídico y a cooperar para compartir sus mejores prácticas sobre los COI, con la asistencia de la Secretaría conforme se solicite; y b) se alienta a los Estados que aún no lo hubieran hecho a responder la encuesta sobre COI, que sigue abierta en línea, y a proporcionar textos legislativos y reglamentarios y otra información adicional a la OACI. Al mismo tiempo, la Secretaría recopilará la información de los Estados sobre sus mejores prácticas, particularmente en lo relativo a i) la separación de responsabilidades y autoridad entre proveedores de servicios que están sujetos a reglamentación y que son de propiedad del Estado; ii) el movimiento de personas entre puestos laborales en organismos reglamentarios y entidades sujetas a reglamentación; y iii) el desempeño de funciones de reglamentación por parte de personal designado o adscrito de entidades sujetas a reglamentación. La Secretaría también recopilará las disposiciones y textos de orientación disponibles en la OACI sobre este tema.

### **Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 bis relacionados con la seguridad operacional**

2:13 A continuación, el Comité pasó a tratar la nota LC/36-WP/2-3 presentada por la Secretaría. Se recordaba en la nota que en el 35º período de sesiones el Comité Jurídico había recomendado que se constituyera un equipo especial y el Consejo estuvo de acuerdo. Por lo tanto, en septiembre de 2014 se estableció el Equipo especial sobre el Artículo 83 *bis*, encargándosele que presentara recomendaciones de revisión de la Circular 295 de la OACI e identificara opciones de alternativa al sistema de registro actual, posiblemente en línea, para la consideración de la OACI.

2:14 El secretario agradeció a Irlanda y al Reino Unido y a las autoridades de aviación civil de Bermuda por haber facilitado esta tarea sobre el Artículo 83 *bis* con su generosa actuación como anfitriones de reuniones del equipo especial, y también agradeció a los miembros del equipo especial por su ardua labor y rápidos resultados. El equipo especial formuló recomendaciones a la Secretaría para la publicación de un manual de actualización de la Circular 295, cuyos elementos salientes se presentaban en la sección 4 de la nota de estudio, así como cinco recomendaciones al Comité Jurídico que figuraban en la sección 5. Se indicaba que estaba previsto que el proyecto consolidado de texto del manual estuviera listo en abril de 2016 para someterlo a la revisión de los miembros del equipo especial y a otras revisiones de homólogos, con miras a presentarlo para la aprobación de la Secretaría General a finales del verano de 2016 para su posible publicación en el otoño de 2016.

2:15 Estuvo a cargo de presentar las recomendaciones al Comité el presidente del equipo especial, Sr. J. Thachet de la delegación canadiense. En lo relativo a la propuesta de enmienda del Reglamento del Consejo a fin de dar más celeridad al registro y publicación de los acuerdos del Artículo 83 *bis* mediante un sistema interactivo en línea, indicó que se creía que la Secretaría y el Consejo podrían ver la conveniencia de considerar si podrían lograrse otras eficiencias ampliando este tipo de sistema de registro en línea a otros acuerdos y arreglos aeronáuticos. Este punto tuvo el apoyo de algunas delegaciones. Respecto a la quinta recomendación que insta a la ratificación del Artículo 83 *bis* por aquellos Estados que aún no sean partes del mismo, se complació en informar al Comité que Chad había procedido recientemente a ratificar el Protocolo. Para terminar su intervención, el Sr. Thachet agradeció a la Secretaría de la OACI, compuesta de personal de la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB), la Dirección de Navegación Aérea (ANB) y la Dirección de Transporte Aéreo (ATB), y por cierto a todos los miembros del equipo especial, por el éxito de sus esfuerzos y el gran espíritu de equipo que prevaleció durante sus deliberaciones.

2.16 En las deliberaciones que siguieron a continuación, hubo apoyo y reconocimiento generales que se expresaron por el trabajo logrado por el equipo especial y por lo muy productivos que fueron sus resultados, los cuales sobrepasaron las expectativas y demostraron, además, la eficiente colaboración multidisciplinaria, incluso entre las diferentes direcciones de la OACI. Varias delegaciones fueron de la opinión de que el nuevo manual ayudaría, definitivamente, a los Estados a vencer las dificultades que enfrentaban en aplicar el Artículo 83 *bis*, y una de ellas destacó la propuesta de hacer una plantilla para un resumen del arreglo conforme al Artículo 83 *bis*, así como la importancia de contar con un capítulo sobre instrucción de inspectores. Una delegación, apoyada por otras, recomendó que la Secretaría organice talleres y seminarios o sesiones de información, durante reuniones pertinentes, sobre la orientación que se ofrecerá en el nuevo manual que se tiene previsto.

2.17 Las delegaciones también expresaron, por lo general, su decidido apoyo a las cinco recomendaciones. La segunda recomendación sobre el sistema interactivo basado en la web de matrículas y publicación para los arreglos en el marco del Artículo 83 *bis* fue ampliamente respaldada, en virtud de las rápidas transferencias de aeronaves en arrendamiento de hoy en día. Una delegación mencionó la ventaja de realizar un análisis de costos-beneficios de cualquier nuevo sistema de matrículas basado en la web. Una delegación sugirió que la Secretaría considerara recurrir a la tecnología PKD que ya está disponible y que se utiliza a través de la OACI para fines de autenticación. Con referencia a los proyectos de la OACI, como el sistema de matrículas de aeronaves (ARS) y el sistema de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC), un observador propuso que cualquier sistema de matrículas basado en la web conforme al Artículo 83 *bis* debería, naturalmente, estar enlazado con otros sistemas a través de la OACI, con lo que se permitiría acceso a datos fiables sobre las matrículas y los AOC procedentes de todos los Estados miembros de la OACI. La propuesta de este observador recibió el apoyo, en principio, de dos delegaciones de acuerdo con el Artículo 31 a) del Reglamento interno. Las dos delegaciones pidieron que se llevara a cabo una investigación ulterior y se proporcionara mayor información sobre este tema. La Secretaría proporcionó información actualizada sobre dicha base de datos de matrículas de aeronaves, la cual actualmente se ve obstaculizada por el hecho de que muchos Estados aún no han autorizado el acceso a sus datos. Al respecto, una delegación hizo una sugerencia, aunque no directamente relacionada con este asunto, de que la Secretaría, con el tiempo, debería considerar enmendar el Anexo 7 al Convenio de Chicago, a fin de proporcionar a los Estados reglas internacionales que rijan la cancelación de matrículas de aeronaves.

2.18 Varias delegaciones expresaron un apoyo especial a la tercera recomendación sobre una nueva norma en el Anexo 6, mediante la cual se requiera que las aeronaves lleven a bordo una copia auténtica certificada en papel o en formato electrónico de un resumen del arreglo conforme al Artículo 83 *bis* mientras el arreglo esté vigente, de la misma manera que se hace para el certificado de explotador de servicios aéreos.

2.19 En cuanto a la cuarta recomendación, una delegación pidió que se aclarara más la cuestión relativa a la aviación general. La Secretaría explicó que como la noción de Estado del explotador estaba ligada intrínsecamente a la expedición del certificado de explotador de servicios aéreos en el caso del transporte aéreo comercial, se requeriría examinar las Partes II y III del Anexo 6 a fin de identificar la mejor forma de atender a la transferencia de la responsabilidad de vigilancia en las operaciones de aviación general, con lo que se cubren las transferencias bajo el Artículo 83 *bis*. Sobre la misma recomendación, una delegación, apoyada por otra, propuso modificaciones a la última oración, a fin de reflejar mejor el hecho de que algunos de los requisitos actuales del Anexo 6 no pueden aplicarse prácticamente a las aeronaves pilotadas a distancia.

2.20 Al resumir el debate, el presidente manifestó que era la opinión de la mayoría del Comité que este asunto de su programa general de trabajo se había manejado de una manera muy profesional y expedita, ofreciendo una solución real a la que se sumó la comunidad de la aviación civil. Concluyó que el Comité había aprobado las cinco recomendaciones, con las enmiendas en relación con la primera y la

cuarta (véase el texto final de las recomendaciones que figuran en el *Apéndice E*) y que se alentaba a la Secretaría a familiarizar a los Estados con la orientación del nuevo manual, una vez que se publique éste, en ocasión del próximo 39º período de sesiones de la Asamblea o durante otras reuniones, según resultara apropiado.

### **Estudio de las cuestiones Jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia**

2:21 La secretaría presentó la nota LC/36-WP/2-4, que contenía en el Apéndice un estudio llevado a cabo por la Secretaría para determinar la idoneidad y eficacia del marco de reponsabilidad existente para la integración de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS). El estudio señalaba que las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) son simplemente un tipo de aeronaves no tripuladas y que todas las aeronaves no tripuladas (sin piloto), ya sean pilotadas a distancia, totalmente autónomas o una modalidad intermedia, están sujetas a las disposiciones del Convenio de Chicago y sus Anexos. La conclusión general del estudio era que si bien la propagación de los RPAS probablemente exponga un nuevo panorama probatorio con respecto a como se aplicará el régimen internacional de responsabilidad a las operaciones y los explotadores de RPAS, en su estado actual del régimen es legalmente adecuado para adaptarse a la tecnología de RPAS.

2:22 A la presentación de la nota de estudio de la Secretaría siguió otra presentación de la Secretaría sobre la labor técnica de la OACI relacionada con los RPAS. Una vez concluidas las preguntas y respuestas sobre la labor técnica de la OACI con respecto a los RPAS, surgió una pregunta sobre la necesidad de seguro. Puesto que la conclusión de la nota LC/36-WP/2-4 era que los tratados internacionales vigentes sobre responsabilidad eran aplicables a los RPAS, el secretario indicó al Comité las disposiciones específicas de los tratados que tratan de los requisitos de seguro, a saber: Artículo 50 del Convenio de Montreal de 1999; Artículo 15 del Convenio de Roma de 1952; Artículo 9 del Convenio de Montreal de 2009 sobre riesgos generales; y Artículo 7 del Convenio de Montreal de 2009 sobre indemnización por interferencia ilícita.

2:23 El estudio de la Secretaría fue elogiado como excelente por varios miembros del Comité y, en general, caracterizado como minucioso y amplio. Sin embargo, un delegado en particular estimaba que aún había cuestiones relacionadas con el régimen de responsabilidad que merecían ser más debatidas señalando, por ejemplo, que los Convenios de 2009 sobre riesgos generales y sobre indemnización por interferencia ilícita definían una “aeronave en vuelo” sobre la base de que se cierren y abran todas las puertas externas de la aeronave y que tal definición puede no comprender todos los RPAS. No obstante, la gran mayoría de los delegados expresaron su apoyo sin reservas respecto al análisis y conclusiones del informe, expresando al mismo tiempo su agradecimiento respecto a las presentaciones realizadas por la Secretaría.

2:24 No obstante la satisfacción general del Comité con respecto a la labor de la Secretaría, varios delegados señalaron que los aspectos jurídicos de las operaciones de los RPAS que no se refieren a las responsabilidades aún necesitan ser estudiados y, por consiguiente, estaban en favor de mantener el “Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia” como un asunto en el programa de trabajo del Comité. Un delegado afirmó también que aunque su Estado ya tenía reglamentos nacionales completos sobre los RPAS, que incluían disposiciones amplias que trataban también de aparatos muy pequeños llamados comunmente “drones”, estaban muy interesados en las opiniones de otros Estados y estaban a favor de un cuestionario para recoger información sobre las reglamentaciones nacionales de otros Estados. La propuesta respecto a un cuestionario recibió el apoyo de un número considerable de otros delegados, de los cuales varios opinaban que se usara como un medio para identificar los problemas jurídicos internacionales específicos que la integración de los RPAS presentaba para los Estados. La delegación también subrayó la importancia de asegurar que la labor futura del Comité sobre los RPAS tenga en cuenta las novedades técnicas y las necesidades de la industria mediante la coordinación con el grupo de expertos RPAS.

2:25 El presidente, al resumir los debates sobre el asunto 4 de la cuestión 2 del orden del día, identificó tres conclusiones importantes a las que había llegado el Comité. Primero, el Comité concluyó por unanimidad que el asunto debería quedar en el programa de trabajo. Segundo, el Comité concluyó que la cuestión de la idoneidad y eficacia del régimen de responsabilidad internacional había sido tratada correctamente en el estudio de la Secretaría; sin embargo otros aspectos de las operaciones de los RPAS de naturaleza internacional, tales como las operaciones sobre alta mar, operaciones a través de las fronteras y cambios en la posición/control de la RPA durante un vuelo internacional necesitaban seguir siendo considerados en un marco internacional. Tercero, en el Comité había amplio apoyo respecto a un cuestionario a los Estados, como un medio para obtener la información sobre legislación nacional para fines de comparación y como medio para identificar las cuestiones internacionales que están en juego (es decir, cuáles son los problemas que la legislación nacional no puede resolver). El presidente propuso que el cuestionario podría enviarse durante el semestre siguiente e invitó a los Estados a presentar recomendaciones a la Secretaría sobre qué forma dar al contenido del cuestionario.

### **Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales**

2:26 El Comité tomó conocimiento de la nota LC/36-WP/2-5 de la Secretaría, en la que se indicaba que no había habido mayor actividad en la OACI en relación con esta cuestión y que la Secretaría continuaría observando y vigilando las actividades correspondientes según lo necesario.

### **Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional**

2:27 El Comité tomó conocimiento de la nota LC/36-WP/2-5 presentada por la Secretaría, donde se informaba el estado de las ratificaciones de instrumentos de derecho aeronáutico internacional adoptados bajo los auspicios de la OACI y el esfuerzo permanente por impulsar dichas ratificaciones.

2:28 La República de Corea presentó seguidamente la nota LC/36-IP/2 – *Revisiting the International Air Services Transit Agreement of 1944 (Transit Agreement)* (en inglés únicamente). En ella se convocaba a volver sobre el *Acuerdo de Tránsito* en atención a los cambios producidos en los últimos 70 años en que se han puesto límites a la soberanía sobre el espacio aéreo con la *Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar* (1982) y el *Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celestes* (1967) (el “Tratado sobre el espacio ultraterrestre”), además de las políticas de transporte aéreo que tienden a los cielos abiertos, los cambios políticos en la escena internacional y las preocupaciones ambientales que exigen el uso de las rutas más cortas. En su conclusión, la nota consideraba que la OACI debería seguir promoviendo la adhesión universal al Acuerdo de Tránsito. El Comité tomó nota de esta consideración.

### **Determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado**

2:29 Con respecto al asunto 7 de la cuestión 2 del orden del día, Polonia presentó la nota LC/36-WP/2-6 en la que se recordaba el estudio de la Secretaría de la OACI realizado en 1993 sobre aeronaves civiles y de Estado y afirmaba que hay tres objetivos específicos relacionados con las aeronaves civiles y de Estado o el posible carácter insólito (mixto) de aeronaves en vuelos explotados en la navegación aérea internacional, que son; a) la definición de aeronave civil y de aeronave de Estado; de “[establecer] criterios más precisos para calificar el carácter civil, de Estado o mixto de aeronaves y vuelos explotados para fines inusuales”; y c) “asegurar el reconocimiento de las reglas pertinentes por la comunidad de la aviación internacional para determinar la condición de la aeronave para cada vuelo o serie de vuelos (quien es

competente para adoptar tal decisión y la forma en que se debe identificar y notificar dicha determinación a las partes interesadas si las reglas de planificación del vuelo no son suficientes”. Se invitó al Comité Jurídico a expresar su opinión sobre la posibilidad de alcanzar los objetivos descritos sin enmendar el Convenio.

2:30 En la nota LC/36-WP/2-8 presentada por los Estados Unidos se dudaba de la conveniencia de los objetivos descritos en la nota LC/36-WP/2-6 y recordaba que el Convenio de Chicago, según el Artículo 3, apartado a), “se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado”. Además, considerando las dificultades experimentadas para llegar a una definición consensual de “aeronave de Estado”, así como el hecho de que “... la LEB está al límite de su capacidad en cuanto a prestar apoyo para los diversos asuntos del programa de trabajo que la Organización considera que son más importantes”, la nota recomendaba que la cuestión de la “Determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado” se mantenga en el programa de trabajo del Comité en su nivel de importancia actual.

2:31 Un grupo de delegaciones expresó apoyo para aclarar la definición de “aeronave de Estado” que figura en el Artículo 3 del Convenio de Chicago y establecer un criterio para determinar la condición de una aeronave o un vuelo como civil o de Estado, pero no hacerlo enmendando el Convenio, sino más bien enmendando uno o más de sus Anexos. La falta de un método uniforme para clasificar las aeronaves civiles y de Estado ha creado ciertas dificultades. Por ejemplo, las aeronaves empleadas para transportar detenidos eran consideradas aeronaves civiles por algunos Estados, pero de hecho eran aeronaves de Estado que no deberían entrar en el territorio de otro Estado sin el consentimiento explícito de este último. Por consiguiente, dichas delegaciones estaban a favor de establecer un grupo de trabajo o un equipo especial para adelantar la labor sobre estas cuestiones. Otro grupo de delegaciones reconocía los retos que presenta la clasificación actual de aeronaves “civiles y de Estado”, pero considerando los recursos limitados de la LEB estaban a favor de mantener este asunto para que el Comité Jurídico continuara la labor durante su 37º período de sesiones.

2:32 En la mayoría de las intervenciones, sin embargo, se expresaba apoyo a la idea de enviar una encuesta o cuestionario a los Estados miembros como un medio para averiguar cuáles son sus posturas y prácticas al respecto. Tal encuesta o cuestionario sería muy útil para determinar qué retos específicos enfrentan los Estados debido al régimen jurídico respecto a las aeronaves civiles y de Estado.

2:33 El presidente, al resumir el debate sobre el asunto 7 en la cuestión 2, tomó nota de la opinión de algunos delegados de que la definición de “aeronave de Estado” del Convenio de Chicago era obsoleta, dado que algunos tipos de aeronaves y vuelos ya no corresponden exactamente a las categorías de servicios militares, de policía o de aduanas. Los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea también encontraban algunos problemas al tratar de determinar la condición de aeronave civil o de Estado a fin de percibir los derechos pertinentes. Sin embargo, el presidente observó también que había un número importante de delegados que pedían la elaboración de criterios específicos para determinar la condición de una aeronave o de un vuelo como civil o de Estado cuando, en realidad, el estudio de 1993 de la Secretaría de la OACI sobre aeronaves civiles/de Estado ya lo había hecho.

2:34 Dicho esto, el presidente enumeró cuatro áreas de consenso entre los miembros del Comité: 1) los requisitos de seguridad operacional y protección que afectan a la aviación civil tienen preeminencia; 2) no es necesario enmendar el Artículo 3, apartados a) y b) del Convenio de Chicago; 3) la “determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado” debería quedar en el programa de trabajo del Comité; y 4) el estudio realizado por la Secretaría en 1993 es excelente y debería servir como base para que el Comité lo examine y continúe la labor sobre esta cuestión. El presidente especificó además otros asuntos con respecto a los cuales no había consenso, que son: 1) la necesidad o conveniencia de una interpretación oficial de la OACI del Artículo 3, apartado b); y 2) la necesidad o conveniencia de enmiendas a los Anexos del Convenio para abordar la cuestión. En conclusión, el presidente sugirió que la creación de un grupo de trabajo o equipo especial, si bien no estaba totalmente

excluida, quizá fuera prematura antes de tener los resultados del examen del estudio de 1993 por la LEB que había ordenado el Consejo. El presidente propuso además que, considerando los recursos limitados de la LEB, el Comité en general estaba de acuerdo en que se debería elaborar un cuestionario acerca de los problemas prácticos que causaba la clasificación de “aeronaves civiles/de Estado *antes* de que la LEB emprendiera el examen del estudio de 1993 para ayudar a precisar el alcance del examen. La LEB debería hacer lo posible para i) enviar el cuestionario en el verano de 2016; y ii) completar su examen y análisis del estudio antes del próximo período de sesiones del Comité.

---

**Cuestión 3 del orden del día: Examen del Programa general de trabajo del Comité Jurídico**

3:1 El examen de esta cuestión del orden del día se basó en las notas LC/36-WP/3-1 y LC/36-WP/3-2, que presentó la Secretaría.

3:2 En la LC/36-WP/3-2 se comunicaba al Comité Jurídico que cuando el Consejo decidió celebrar este período de sesiones del Comité, se convino en sensibilizar al Comité Jurídico sobre los aspectos jurídicos de los vuelos espaciales comerciales durante la consideración de la Cuestión 3 del orden del día.

3:3 Las deliberaciones del Comité Jurídico se centraron en la cuestión de si los aspectos jurídicos de los vuelos espaciales comerciales deberían incluirse en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico. En respuesta a la pregunta de si se había solicitado a la OACI que llevara a cabo algún trabajo específico en esta área, la Dirección de navegación aérea indicó que no, ya que las partes interesadas aún estaban esperando que maduraran los vuelos espaciales comerciales.

3:4 Con base en la información de que la industria turística emergente de los vuelos espaciales suborbitales aún está en su fase naciente, un grupo de delegaciones opinó que iniciar cualquier trabajo jurídico en esta área sería prematuro. A la fecha, no existen indicios de que el tráfico aéreo no pueda acomodar los vuelos suborbitales en el espacio aéreo nacional. La seguridad operacional de la aviación y la gestión del espacio aéreo no se ven afectadas. Como ya existe una larga lista de asuntos en el programa jurídico de la OACI, los recursos limitados de la Organización no deberían consumirse en estos momentos para cuestiones futuras que no tienen repercusiones en el presente. Por lo tanto, este grupo de delegaciones no convino en incluir el asunto en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico.

3:5 Un segundo grupo de delegaciones opinó que la OACI debería desempeñar una función proactiva al respecto. Se recordó que hace dos años, cuando los RPAS se habían incluido en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico, no había un entusiasmo tan grande por el tema como el que ahora existe. De la misma manera, dentro de varios años, la perspectiva sobre los vuelos espaciales comerciales podría ser completamente diferente. Sin embargo, aún quedan por resolverse muchas cuestiones jurídicas en estos momentos. Las cuestiones relacionadas con la gestión del tránsito aéreo, la responsabilidad y los seguros, las cuales se derivan del tránsito de los vuelos suborbitales en la vasta área del espacio aéreo, desde una elevación de 20 000 metros a una elevación de 100 km, pueden plantear dificultades. Por lo tanto, este grupo opinó que la OACI debería desempeñar una función de liderazgo en esta área y que el asunto debería incluirse en el futuro Programa general de trabajo del Comité Jurídico.

3:6 Algunas delegaciones propusieron, como solución intermedia, incluir en el programa general de trabajo un asunto bajo el título genérico “cuestiones jurídicas emergentes”, que podría abarcar las cuestiones relacionadas con los vuelos espaciales comerciales. De este modo podría sensibilizarse a la comunidad de la aviación civil respecto de la labor futura sin que resulte gravoso para el programa de trabajo actual.

3:7 El presidente indicó que la tendencia de la práctica de la OACI es requerir una declaración más precisa de los asuntos del programa de trabajo y que dicha noción vaga puede no justificar la aprobación del Consejo.

3:8 El presidente concluyó que una clara mayoría consideró prematuro incluir los aspectos jurídicos de los vuelos espaciales comerciales en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico. Cuando los vuelos espaciales comerciales se hagan más frecuentes en el futuro, es posible que exista la necesidad de

---

volver a analizar las cuestiones jurídicas pertinentes. Por el momento, la Secretaría puede seguir de cerca cualquier novedad mediante seminarios y otras actividades en distintos foros. El Comité estuvo de acuerdo con la conclusión del presidente y decidió no incluir este asunto en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico.

3:9 El Comité consideró después la nota LC/36-WP/3-1, que presentó la Secretaría.

3:10 Una delegación, con el apoyo de otra, preguntó si sería apropiado hacer menos prioritario el asunto 3 (aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional) en virtud del éxito de la labor que el grupo especial había llevado a cabo sobre este asunto. Una de estas delegaciones sugirió que se eliminara este asunto por completo, pero pidió la orientación de la Secretaría al respecto. La petición de orientación fue secundada por otras dos delegaciones. En relación con este punto, el secretario explicó que las notas de estudio y la información contenida en las mismas ofrecían plena transparencia y constituían una base sólida para que el Comité llegara a sus propias conclusiones sobre el programa de trabajo.

3:11 Al observar que el Comité había decidido hacer avanzar los dos temas por medio de cuestionarios, dos delegaciones propusieron elevar la prioridad de estos asuntos, y una de estas delegaciones sugirió, además, elevar la prioridad del asunto 6 (promoción de la ratificación de instrumentos internacionales de derecho aeronáutico) con la intención de poner un mayor énfasis en la necesidad de ratificar los instrumentos de derecho aeronáutico recientemente concluidos. Otra delegación no compartió el punto de vista de que la emisión de cuestionarios debería estar, necesariamente, ligada a una reorganización de las prioridades de los asuntos respectivos. En este contexto, varias delegaciones pidieron que se indicara cuándo sería el momento oportuno para expedir los cuestionarios. La Secretaría aconsejó que el cuestionario sobre el tema de los RPAS se enviara durante la primavera de 2016 y que el relativo a las aeronaves civiles/de Estado se enviara durante el verano de 2016. En relación con el asunto 5, que se refiere a los sistemas CNS/ATM, un observador pidió al presidente una aclaración respecto a si la falta de un análisis del fondo de la cuestión el día anterior obstaculizaba, de alguna manera, la consideración de este tema por el Comité bajo esta cuestión del orden del día. El presidente destacó que los resultados de las deliberaciones del día previo no excluían dicha consideración. La cuestión acerca de mantener este asunto en el programa de trabajo y de fijar su orden de prioridad sigue abierta.

3:12 Teniendo en cuenta lo que el secretario había expresado y en vista del trabajo logrado bajo el asunto 1 (actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales) y el asunto 3 (aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional), una delegación propuso que se suprimieran los mismos. En relación con esta propuesta, el presidente, en cuanto al asunto 1, destacó que, si bien se ha realizado mucho trabajo, la labor del Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados sigue en curso, y que se tiene previsto que se reúna en Ginebra el mes de marzo próximo. Por lo tanto, sugirió que se conservara este asunto; de la misma manera, respecto al asunto 3, el trabajo no se había finalizado debido a que todo el sistema modernizado de registro de acuerdos aún necesitaba ponerse en marcha.

3:13 Una delegación, apoyada por otras dos delegaciones, propuso que se reorganizaran las prioridades de los asuntos de tal manera que: el asunto 5 pase a ser asunto 3; el asunto 2 se transforme en asunto 1; el asunto 3 se convierta en asunto 7; el asunto 4 en asunto 2; el asunto 6 en asunto 4; y el asunto 7 en asunto 5. Otra delegación se adhirió a la propuesta, pero sugirió que el actual asunto 5, que se refiere al sistema CNS/ATM, se moviera al asunto 7, en virtud de la falta de novedades sustantivas respecto a este tema, de acuerdo con lo expresado en la nota de estudio LC/36-WP/2-5. En respuesta a esta última propuesta, una

---

delegación pidió a la Secretaría información sobre el contexto histórico de este asunto y expresó la opinión de que debería iniciarse el trabajo, incluso con una prioridad más alta. En relación con este punto, el secretario explicó que el asunto se había sometido a la consideración del Comité Jurídico ya desde 1988, que el trabajo sustantivo ya se había emprendido durante varios años por un equipo especial integrado por expertos jurídicos y técnicos y que la Asamblea había adoptado dos resoluciones sobre este tema, a saber, la A37-22 (Apéndice F) y la A32-19. El secretario informó al Comité acerca de que se proporcionaría próximamente, de ser necesario, más información sobre este tema.

3:14 Después de que el secretario le presentó un resumen de la evolución histórica en el marco del programa de trabajo del tema 5 que se refiere al sistema CNS/ATM, el Comité prosiguió con el examen de la nota LC/36-WP/3-1. En este contexto, el presidente destacó que es necesario ver el programa de trabajo como un documento vivo que evoluciona en forma permanente y que en última instancia competía al Consejo y a la Asamblea tomar una decisión al respecto y hacer los ajustes al programa que juzgaran convenientes. Por lo tanto, no se espera que las decisiones del Comité respecto al programa de trabajo sean definitivas, sino que, en cambio, estarán sujetas a varias reformulaciones.

3:15 El presidente destacó que el sólo hecho de que a un asunto se le asigne una prioridad menor no significa que se le ignore; por el contrario, como queda demostrado con lo que se logró respecto al asunto relativo a la consideración de orientación relativa a los conflictos de interés (al que se asignó la prioridad núm. 5 en el último período de sesiones del Comité), el trabajo sobre los asuntos puede avanzar significativamente sin importar su prioridad en el programa de trabajo. El presidente también recordó que se habían incluido asuntos adicionales en el programa de trabajo desde el último período de sesiones del Comité (estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia; determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado) y que, en relación con estos asuntos, se había realizado trabajo de manera eficiente. El presidente expresó el punto de vista de que la prioridad de los asuntos debería reflejar, lógicamente, el interés que un asunto en particular había generado en el debate del Comité. Con base en lo anterior y en lo que se ha expresado previamente en relación con los asuntos relativos a los actos o infracciones y al Artículo 83 *bis*, respectivamente, el presidente propuso, y el Comité respaldó en forma unánime, el siguiente orden de prioridades nuevo de los asuntos: el asunto 4 pasa a ser asunto 1; el asunto 2 se queda igual; el asunto 1 se convierte en asunto 3; el asunto 5 en asunto 4; el asunto 7 en asunto 5; el asunto 6 se queda igual; y el asunto 3 pasa a ser asunto 7. Al tomar nota de que en el seno del Comité hubo consenso respecto al nuevo orden de prioridades antes mencionado, el cual fue aprobado por el Comité, el presidente, teniendo en cuenta las intervenciones de varias delegaciones en este contexto, propuso, además, que el programa se vuelva a examinar, de ser necesario, luego de someter a la consideración del Comité la nota LC/36-WP/8-1. Con respecto al asunto que trata de la promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico, una delegación recordó la importancia de ratificar el Convenio de Montreal de 1999 y los instrumentos de Beijing de 2010.

3:16 Como resultado de las deliberaciones antes mencionadas, y después de haber examinado la nota LC/36-WP/8-1, se estableció el programa de trabajo del Comité de la manera siguiente:

- 1) estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia;
- 2) consideración de orientación relativa a los conflictos de interés;
- 3) actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;

- 4) consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales;
- 5) determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado;
- 6) promoción de la ratificación de instrumentos internacionales de derecho aeronáutico; y
- 7) aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional.

---

**Cuestión 4 del orden del día: Examen del orden del día de la Comisión Jurídica del 39º período de sesiones de la Asamblea**

4.1 La Secretaría presentó la nota LC/36-WP/4-1 con las cuestiones del orden del día y notas para la Comisión Jurídica del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que se llevará a cabo del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2016. El Consejo, en la tercera sesión de su 205º período de sesiones que se celebró el 12 de junio de 2015, consideró el proyecto de orden del día provisional para el 39º período de sesiones de la Asamblea y decidió remitir las cuestiones del orden del día y las notas para la Comisión Jurídica al Comité Jurídico para que las considerara durante su 36º período de sesiones e informara al Consejo. El orden del día y las notas comprenden cuatro asuntos que son temas ordinarios que han formado parte del orden del día de la Comisión Jurídica en los períodos de sesiones anteriores de la Asamblea.

4.2 El Comité confirmó las cuestiones L1 (Informes anuales del Consejo a la Asamblea correspondientes a 2013, 2014 y 2015), L2 (Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica), L3 (Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI en la esfera jurídica) y L4 (Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Jurídica) y las notas correspondientes para su inclusión en el proyecto de orden del día provisional del 39º período de sesiones de la Asamblea.

---

**Cuestión 5 del  
orden del día: Enmienda del Reglamento interno del Comité Jurídico**

5:1 La Secretaría presentó la nota LC/36-WP/5-1 en la que se presentaban dos propuestas de enmienda del *Reglamento interno del Comité Jurídico* (Doc 7669). La primera propuesta era enmendar el Artículo 6 a fin de que, ante la renuncia o incapacidad sobreviniente del presidente para desempeñar sus funciones por el tiempo restante de su mandato, el primer vicepresidente asuma el cargo de presidente y los otros vicepresidentes asciendan al rango inmediato superior; y que cuando quede vacante un cargo de vicepresidente en el transcurso del mandato y no pueda cubrirse por sucesión, el Comité elija a un vicepresidente para cubrir el cargo vacante por el tiempo que reste del mandato. La segunda propuesta era enmendar el Artículo 44 y agregar el idioma chino a los cinco otros idiomas de trabajo empleados por el Comité por las razones expuestas en el párrafo 3.1 de la nota de estudio.

5:2 El presidente invitó entonces a que se formularan comentarios con respecto a las enmiendas propuestas. Dado que todas las delegaciones que hablaron sobre las propuestas de enmienda al Artículo 44 respaldaron plenamente su adopción, el presidente declaró **adoptadas** las enmiendas al Artículo 44.

5:3 Con respecto al Artículo 6, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra apoyaron las enmiendas en su totalidad, mencionando que eran propuestas muy razonables y prácticas que permitirían a los integrantes de la mesa directiva del Comité cumplir debidamente sus responsabilidades. Una delegación, si bien apoyaba las enmiendas en principio, expresó inquietud con respecto a los cambios al Artículo 6, párrafo d) propuestos y que un vicepresidente que pasara a ser presidente por sucesión durante la primera sesión de un período podría presidir, teóricamente, hasta cuatro períodos de sesiones seguidos en caso de que fuera elegido como presidente en el período siguiente. Otras dos delegaciones compartían esta preocupación. Otra delegación expresó la opinión de que podría establecerse una salvaguardia contra esta eventualidad mediante la elección para el período subsiguiente.

5:4 El presidente, al tomar nota de la preocupación mencionada con respecto al cargo de presidente, y considerando la extensión del tiempo entre períodos de sesiones del Comité en los últimos años, decidió suspender el debate sobre esta cuestión hasta recibir el texto revisado del párrafo d) del Artículo 6 que había pedido a la delegación interesada.

5:5 Se volvió sobre esta cuestión durante la sesión, más tarde, con la presentación por Sudáfrica del flimsy núm. 1 que se adjunta como **Apéndice E**. El flimsy contiene texto adicional para el Artículo 6, párrafo d) a fin de atender a la preocupación expuesta en el párrafo 5:3. Dado que no hubo objeción a la redacción propuesta, el presidente declaró **adoptadas** por el Comité todas las enmiendas al Artículo 6.



---

**Cuestión 7 del orden del día: Fecha, lugar y orden del día para el 37º período de sesiones del Comité Jurídico**

7:1 A continuación, el Comité trató la nota LC/36-WP/7-1 presentada por la Secretaría. A pedido del presidente, se indicó que en la práctica el Comité se reuniría cada dos años, a menos que debiera celebrar una reunión adicional de carácter urgente, y que la fecha del siguiente período de sesiones por lo general se dejaba a decisión del Consejo. En relación con el párrafo 2 de la nota, se aclaró además que la asignación para una conferencia diplomática en 2018 se incluyó a título de previsión con fines presupuestarios, para el caso de que alguno de los asuntos del programa general de trabajo del Comité Jurídico avanzara lo suficiente, pero que por el momento no estaba prevista ninguna conferencia diplomática. En conclusión, el Comité decidió dejar en manos del Consejo la determinación de la fecha, lugar y orden del día del 37º período de sesiones del Comité Jurídico.

---

**Cuestión 8 del  
orden del día: Otros asuntos**

8:1 La delegación de Brasil presentó la nota LC/36-WP/8-2 concentrada sobre la parte final del Artículo 12 del Convenio de Chicago. Al presentar la nota se expresó que mientras los Estados compartían una definición casi uniforme de lo que constituye una violación, el Convenio de Chicago no establecía directrices sobre cómo promover el procesamiento de violaciones. Como resultado, los Estados tendían a adoptar su propia legislación. La delegación citó como ejemplo de las consecuencias de la falta de un terreno común con respecto a los procedimientos la tendencia a ignorar las pequeñas violaciones a las que se agregaban los costos y la falta de oportunidad para notificar una violación. De modo similar, la ausencia de mecanismos eficaces de cooperación entre Estados impide que el informe de violaciones de un Estado sea eficientemente aplicado en el Estado del explotador. Esto constituía una verdadera preocupación de seguridad operacional. La delegación declaró que se habían expresado preocupaciones similares durante la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional de 2015. Quien presentó la nota invitó al Comité a tomar nota de este reto particular y a adoptar toda medida que considerara necesaria, incluida la realización de una encuesta.

8:2 Dos delegaciones expresaron su agradecimiento respecto a esta nota de estudio y expresaron la opinión de que el Comité debería considerar los mecanismos posibles para mejorar o remediar la situación. Una de estas delegaciones observó que no era raro que la administración de aviación civil de su Estado enfrentara contravenciones cometidas por transportistas aéreos extranjeros, por ejemplo en materia de mercancías peligrosas que estaban incorrectamente etiquetadas o no eran declaradas. Dicha delegación declaró además que los intercambios efectivos de información respecto a las medidas coercitivas algunas veces resultaban obstaculizados por problemas de idioma. Algunas orientaciones de la OACI existían en la forma del Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335). Otra delegación expresó la opinión de que la cuestión se reducía a cuestiones técnicas y de procedimientos, dicho Estado también enfrentaba algunas veces problemas de incumplimiento, tales como la operación de una aeronave fuera de la altitud asignada; además, el método de notificación de una violación por medio de una comunicación oficial dirigida al Estado del explotador extranjero era percibido como un obstáculo para una notificación oportuna. Esta última delegación recibía de buen grado un mecanismo que facilitaba la transmisión de información en tiempo real con respecto a infracciones, con miras a permitir al Estado del explotador observar mejor el cumplimiento de los reglamentos de seguridad operacional por sus transportistas.

8:3 En su resumen sobre este tema, el presidente señaló que los delegados tenían solamente un tiempo limitado para considerar la nota de estudio, lo que hacía que muchos Estados no pudieran adoptar una decisión firme sobre la cuestión en esta oportunidad. Así, expresó que la nota había generado un grado de interés en varios Estados que debería transmitirse a los órganos pertinentes de la OACI, a fin de permitirles profundizar su pensamiento sobre esta cuestión como correspondía.

8:4 El Comité consideró seguidamente la nota LC/36-IP/1 presentada por la Secretaría y la nota LC/36 WP/8-1 presentada por los Países Bajos. La nota IP/1 y su adjunto recordaban que después del accidente del vuelo 17 de Malaysia Airlines (MH17) se había establecido un grupo especial para examinar la aplicación de los tratados de la OACI relativos a zonas de conflicto, que se había reunido del 13 al 14 de julio de 2015. El grupo llegó a la conclusión, entre otras, de que en esta etapa no había identificado ninguna necesidad de enmendar el Convenio de Chicago, aunque no excluía que tales revisiones fueran necesarias en el futuro. El Consejo hizo suyas las conclusiones del grupo y convino en señalarlas a la atención del Comité Jurídico para fines de información.

8:5 La nota WP/8-1 se refería al informe final sobre la investigación del MH17, presentado por la Junta holandesa de seguridad el 13 de octubre de 2015. En el informe se pedía una definición más estricta de las responsabilidades de los Estados respecto a la seguridad operacional de sus espacios aéreos

y mencionaba la necesidad de enmendar el Convenio de Chicago y sus Anexos. Los Países Bajos declararon que como el informe final se publicó después de las conclusiones del grupo especial mencionado antes, se pedía al Comité Jurídico que en sus deliberaciones considerara si era necesario reconsiderar estas conclusiones.

8:6 Varias delegaciones apoyaron la nota WP/8-1, y propusieron incluir en el programa general de trabajo del Comité Jurídico la cuestión examinada en dicha nota. Una delegación deploraba la pérdida de 298 vidas y puso énfasis en la necesidad de impedir que esto volviera a ocurrir. Asimismo, recordó que si bien el Consejo remitió las conclusiones del grupo especial a este Comité para fines de información, deberían tenerse presentes otras decisiones del Consejo para mantenerse informado de los asuntos relativos al MH17 y tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil. Otra delegación se remitió a una propuesta suya anterior para que el Consejo considerara una posible enmienda al Convenio de Chicago a fin de eliminar o minimizar los riesgos para la aviación civil en las zonas de conflicto. Esta delegación instó a la comunidad internacional a actuar antes de que ocurriera una nueva tragedia con más pérdidas de vidas. Una delegación mencionó específicamente la necesidad de enmendar el Artículo 9 del Convenio de Chicago a fin de disminuir las posibilidades de incumplimiento respecto a la obligación de cerrar el espacio aéreo sobre zonas de conflicto.

8:7 Varias delegaciones ofrecieron sus sinceras condolencias por la tragedia del MH17 y expresaron una gran preocupación respecto a la seguridad operacional de la aviación. Estas delegaciones mencionaron que en la OACI se había llevado a cabo o estaba en vías de ejecución una labor global, que incluía el establecimiento de un repositorio centralizado basado en la web para información sobre zonas de conflicto, enmiendas a los Anexos del Convenio de Chicago y elaboración o revisión de textos de orientación. Dado que el Consejo ya había respaldado las conclusiones del grupo especial, varias delegaciones indicaron que sería prematuro incluir en el programa de trabajo el asunto relativo a la enmienda del Convenio de Chicago, antes de completar la labor que se estaba realizando en otras áreas. Una delegación se refirió a la dificultad que presentaba para un Estado insular cerrar su espacio aéreo, dado que esto le impediría el acceso al mundo exterior. Se observó además que la recomendación de la Junta holandesa de seguridad con respecto a las responsabilidades de los Estados estaba dirigida a los Estados miembros de la OACI, y los Estados podían tomar su propia iniciativa para proponer una enmienda al Convenio de Chicago si lo estimaban necesario, sin la participación del Comité Jurídico.

8:8 Una delegación, refiriéndose al repositorio basado en la web de la OACI, informó al Comité que en el repositorio había 67 mensajes relativos a 14 Estados, entre los cuales 11 habían presentado protestas. Esto demostraba la necesidad de mejorar el sistema.

8:9 El presidente tomó nota del elevado interés de las delegaciones respecto a este delicado asunto jurídico, político y técnico. El presidente indicó que la cuestión que tenía ante sí el Comité no era si el Convenio de Chicago debería enmendarse o no, sino si el programa general de trabajo del Comité Jurídico debería ser modificado, teniendo en cuenta las recomendaciones expuestas en el informe final presentado por la Junta holandesa de seguridad. El presidente recordó al Comité el claro mensaje transmitido por el Consejo de que la cuestión se señalaba a la atención del Comité “para fines de información”. Si bien las opiniones estaban divididas en el Comité, el presidente no entendía que la mayoría estaría a favor de incluir este asunto en el programa de trabajo. Como enfoque intermedio, el presidente sugirió que el Comité tomara nota de que varias tareas, tales como las enmiendas de las normas y métodos recomendados, aún están en curso en la OACI. Estando pendientes los resultados de esta labor, el Comité podía comunicar al Consejo su disponibilidad y deseo de ayudar en la tarea. Si el Consejo, basándose en la nueva información proporcionada, incluido el informe final de la Junta holandesa de seguridad, decidía que la asistencia del Comité Jurídico es necesaria, entonces la labor podría llevarse a cabo siguiendo el procedimiento ordinario de la OACI. El Comité estuvo de acuerdo con esta sugerencia.

---

---

**APPENDIX A****AGENDA****Item 1: Adoption of the Agenda**

**Note:** Rule 11 a) of the *Rules of Procedure of the Legal Committee* (Doc 7669-LC/139/5) provides: “The Committee shall fix the final agenda of the session at its first meeting.”

**Item 2: Consideration of the General Work Programme of the Legal Committee**

**Note:** The Committee will consider reports on items in its General Work Programme:

- 1) Acts or offences of concern to the international aviation community and not covered by existing air law instruments;
- 2) Consideration of Guidance on Conflicts of Interest;
- 3) Safety aspects of economic liberalization and Article 83 *bis*;
- 4) Study of legal issues relating to remotely piloted aircraft;
- 5) Consideration, with regard to CNS/ATM systems including global navigation satellite systems (GNSS), and the regional multinational organisms, of the establishment of a legal framework;
- 6) Promotion of the ratification of international air law instruments; and
- 7) Determination of the status of an aircraft – civil/state.

**Item 3: Review of the General Work Programme of the Legal Committee**

**Note:** The Committee will determine its General Work Programme, with an indication of priority of items, for submission to the Council for approval.

**Item 4: Review of the Agenda of the Legal Commission of the 39th Session of the Assembly**

**Note:** Pursuant to a decision of the Council on 12 June 2015 at the 3rd meeting of its 205th Session, the Legal Committee is requested to review the agenda of the Legal Commission of the 39th Session of the Assembly.



**APPENDIX B****LIST OF WORKING PAPERS AND OTHER DOCUMENTS**

<b>AGENDA ITEM</b>	<b>WORKING PAPER NO.</b>	<b>TITLE</b>	<b>PRESENTED BY</b>
1	LC/36-WP/1-1	Provisional Agenda	Secretariat
1	LC/36-WP/1-2	Note on Documentation and Working Arrangements	Secretariat
2	LC/36-WP/2-1	Acts or offences of concern to the international aviation community and not covered by existing air law instruments	Secretariat
2	LC/36-WP/2-2	Consideration of Guidance on Conflicts of Interest	Secretariat
2	LC/36-WP/2-3	Safety aspects of economic liberalization and Article 83 <i>bis</i>	Secretariat
2	LC/36-WP/2-4	Study of legal issues relating to remotely piloted aircraft	Secretariat
2	LC/36-WP/2-5	Consideration of other items on the General work programme of the Legal Committee – covers “Consideration, with regard to CNS/ATM systems including global navigation satellite systems (GNSS), and the regional multinational organisms, of the establishment of a legal framework”; “Promotion of the ratification of international air law instruments”; and “Determination of the status of an aircraft – civil/state”	Secretariat
2	LC/36-WP/2-6	State/Civil Aircraft Definition and its Impact on Aviation	Poland, Bulgaria, The Czech Republic, Cyprus, Greece, Lithuania, Romania, Slovakia, Slovenia, Hungary
2	LC/36-WP/2-7	Consideration of Guidance on Conflicts of Interest	United States
2	LC/36-WP/2-8	Item 7) Determination of the Status of an Aircraft – Civil/State	United States
3	LC/36-WP/3-1	Review of the General Work Programme of the Legal Committee	Secretariat

<b>AGENDA ITEM</b>	<b>WORKING PAPER NO.</b>	<b>TITLE</b>	<b>PRESENTED BY</b>
3	LC/36-WP/3-2	Commercial Space Flights	Secretariat
4	LC/36-WP/4-1	Review of the Agenda of the Legal Commission of the 39th Session of the Assembly	Secretariat
5	LC/36-WP/5-1	Amendment of Rules 6 and 44 of the Rules of Procedure	Secretariat
6	LC/36-WP/6-1	Note on the Election	Secretariat
7	LC/36-WP/7-1	Date, place and agenda of the 37th Session of the Legal Committee	Secretariat
8	LC/36-WP/8-1	Recommendations MH17 Final Report	The Netherlands
8	LC/36-WP/8-2	Common Guidelines on Article 12 of Chicago Convention Enforcement of Violations Committed by Foreign Air Carriers	Brazil
9	LC/36-WP/9-1	Report on work done at the Session	

#### **OTHER DOCUMENTATION**

<b>AGENDA ITEM</b>	<b>INFORMATION PAPER</b>	<b>TITLE</b>	<b>PRESENTED BY</b>
2	LC/36-IP/2	Revisiting the International Air Services Transit Agreement of 1944 (Transit Agreement)	Republic of Korea
8	LC/36-IP/1	The Council Decision Relating to the Outcome of the Meeting of the Special Group To Review The Application of ICAO Treaties Relating To Conflict Zones (SGRAIT-CZ)	Secretariat

-----

**APPENDIX C****LIST OF PARTICIPANTS**

State/Organization	Participant Name	Role	Job Title
AUSTRALIA	JOHN REID	Chief Delegate	First Assistant Secretary
	TOBIAS HANSON	Delegate	
AUSTRIA	VERONIKA LOBLICH	Delegate	Legal Advisor
AZERBAIJAN	ALASKAR ABDULLAYEV	Chief Delegate	
BAHAMAS	KENIA NOTTAGE	Delegate	Consultant
BELGIUM	ANNE-CLAIRE DUPAYS	Delegate	Legal adviser
	FRANKIE DECKERS	Delegate	Legal Advisor
BOTSWANA	DAVID FANI	Delegate	Corporate Secretary
BRAZIL	CLESO FONSECA	Chief Delegate	Head of Legal Department
	DIOGO ARBIGAUS	Alternate to Chief Delegate	Technical Manager
	MAURO CHAVES	Advisor	Head of Legal Department
BURKINA FASO	LUCIE OUANGRAWA		Technical Advisor
	MOUMOUNI DIEGUIMDE	Delegate	Ambassador, Permanent Representative of Burkina Faso
CAMEROON	ENGLEBERT ZOA ETUNDI	Chief Delegate	Permanent Representative
CANADA	JOHN THACHET	Chief Delegate	Legal Counsel
CHAD	SOULEYMAN YAYA AZAIN	Delegate	Chef Division Affaires Juridiques et Coopérations Internationales
CHILE	ALVARO LISBOA	Delegate	
	DAVID DUEÑAS	Delegate	
	JAIME BINDER	Delegate	
	PAULINA RADRIGAN MENDOZA	Delegate	Fiscal
CHINA	BAOJIA ZHANG	Delegate	
	HE LIU	Delegate	
	RENGANG GUO	Delegate	
	YUE CAI		
COLOMBIA	ALBERTO MUÑOZ-GOMEZ	Chief Delegate	ICAO COUNCIL / Representante de Colombia ante la OACI
	EDGAR BENJAMIN RIVERA FLOREZ	Delegate	

CONGO	ANATOLE TSHIMANGA KANYANGA	Delegate	
	KITENGE RAMAZANI LASSYRY		
	ROMÉO MAKAYA BATCHI	Chief Delegate	Directeur du Transport Aérien
CUBA	CRESPO FRASQUIERI MIRTA MARINA	Delegate	Representante Permanente de Cuba ante la OACI
	SÁNCHEZ AGUERO ADYS	Delegate	Asesora Legal
	VÁZQUEZ GONZÁLEZ MERCEDES	Chief Delegate	Jefa del Departamento de Asesoría Legal
CZECH REPUBLIC	TEREZIE SMEJKALOVA	Chief Delegate	Legal Officer
	TOMAS PUSTINA	Alternate to Chief Delegate	Senior Legal Officer
DENMARK	MARTIN STREIT NISSEN	Delegate	
DOMINICAN REPUBLIC	ANA LUISA GONZALEZ	Delegate	
	CARLOS VERAS	Alternate to Chief Delegate	Permanent Representative of the Dominican Republic to ICAO
	JESUS A. SANTOS	Delegate	
	JOSE VALDEZ	Chief Delegate	
	YOHARA CARABALLO	Delegate	Lawyer
ECUADOR	ALEXANDRA PATRAS	Advisor	Administrative Assistant
	IVAN ARELLANO	Delegate	Alternate Representative to ICAO
EGYPT	ASHRAF SAAD	Delegate	General Manager Of Airport Security
	YEHIA AHMED	Delegate	General Manager
EQUATORIAL GUINEA	JACINTO NZO ONA MBA	Delegate	
	MARCIANO OBIANG AYONG ELO	Delegate	
	SILVANO ONDO EDJANG BIYE	Delegate	
FINLAND	SUSANNA METSALAMPI	Chief Delegate	Head of Department
FRANCE	CATHERINE BAFLAST	Delegate	
	ERIC RISSE		
	TERRY OLSON	Chief Delegate	Conseiller d'Etat
	VALÉRIE PERNOT- BURCKEL		
GAMBIA	ELLEN MANGA	Delegate	Legal Services Manager

GERMANY	ULRICH SCHWIERCZINSKI	Chief Delegate	Permanent Representative of the Federal Republic of Germany on the Council of ICAO
GREECE	EKATERINI NASSIKA	Chief Delegate	Representative
	ELPIDA KORYFIDOU	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	ILIANA ANDRITSOU	Delegate	Alternate Representative
GUINEA	JESUS ELA ABEME		
I.R. IRAN	HASSANALI SHAHBAZILAR	Delegate	Alternate Representative I.R. of Iran to ICAO
IRELAND	BRIAN SKEHAN	Delegate	Assistant Director Airworthiness
	NICHOLAS BUTTERFIELD	Delegate	
ISRAEL	RENANA SHAHAR	Chief Delegate	the Legal Advisor
ITALY	ANTONINO BARDARO	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	GIOVANNA DI GIANDOMENICO	Delegate	Lawyer
JAMAICA	MARVA GORDON	Delegate	General Counsel
JAPAN	MASAKAZU ISHII	Delegate	Alternate Representative of Japan on the Council of ICAO
	NAOKO UEDA	Chief Delegate	Representative of Japan on the Council of ICAO
KUWAIT	BADER AL-MUBARAK	Chief Delegate	
LEBANON	SOULEIMAN EID	Chief Delegate	Alternate Representative of Lebanon
MALAYSIA	YONG HENG LIM	Delegate	Representative of Malaysia
MALI	AISSATA TRAORE	Delegate	Director of Air Transport
MEXICO	DIONISIO MENDEZ	Chief Delegate	
	DULCE MARIA VALLE ALVAREZ	Delegate	Alternate Representative
MOROCCO	AZIZ BOULMANE	Delegate	Alternate Representative
NAMIBIA	GORDON ELLIOTT	Delegate	National Senior Legal officer
NETHERLANDS	TEUN MULLER	Delegate	Adviser Security/Dangerous goods
NIGERIA	ANASTASIA GBEM	Delegate	Legal Adviser
	CHRISTIAN IMUENTINYAN ERHABOR	Delegate	

	EMMANUEL CHUKWUMA	Delegate	
	ILITRUS AHMADU		
	SULEIMAN LIMAN	Delegate	Legal adviser
PHILIPPINES	ANALIZA DOFITAS	Delegate	Division Chief III-RSDD,RSD
	DEO DEOCAMPO	Delegate	Assistant Director General II
POLAND	MALGORZATA POLKOWSKA	Chief Delegate	Representative of the Republic of Poland on the Council of ICAO
	MATEUSZ KOTLINSKI	Delegate	Senior Specialist
PORTUGAL	CARLA SIMÕES	Chief Delegate	Legal Adviser on the Litigation and Registration Department
REPUBLIC OF KOREA	JAE WOON LEE	Advisor	Adjunct Professor
	JIHYE MOON	Alternate to Chief Delegate	2nd Secretary
	JIN HUR	Chief Delegate	Permanent Representative
	MYONGIL KANG	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
RUSSIAN FEDERATION	DMITRY SHIYAN	Delegate	Chief, International Treaties Division
	VICTORIA GONCHAROVA	Delegate	
SAUDI ARABIA	ABDULRAHMAN SHIEKH	Delegate	
	HAZIM ABUDAOWD	Delegate	Representative of Saudi Arabia on the Council
	YAHYA Z.D. AL HIJAZI		
SINGAPORE	SIEW HUAY TAN	Delegate	Director (Legal)
	VINESH WINODAN		
SOUTH AFRICA	LEVERS MABASO		ACTING CHIEF DIRECTOR: AVIATION SAFETY, SECURITY, ENVIRONMENT AND SEARCH AND RESCUE
	MMANARE EVELYN MAMABOLO		
	SIPHO SKOSANA	Delegate	
SWEDEN	HELENE JANSSON SAXE	Delegate	Alternate Representative of Norway on the Council
	JOHNNY ANDERSSON	Delegate	Legal Adviser
SWITZERLAND	LAURENT NOEL	Delegate	
TANZANIA	PAUL MAKELELE	Advisor	LEGAL ADVISER

	RAPHAEL BOKANGO	Chief Delegate	Representative of Tanzania to ICAO
THAILAND	KITIWAN KHANTITRIRAT	Delegate	
	MISS NITIYA ARIYA		
TURKEY	ALI RIZA COLAK	Chief Delegate	Ambassador, Permanent Representative
	EMIN ERTOP	Alternate to Chief Delegate	Alternate Representative
	YILDIRIM YILLIKCI	Advisor	Senior advisor
UGANDA	JOSEPH JOEL OKWALINGA	Delegate	Manager Legal Services
UNITED ARAB EMIRATES	NADIA ALMAAZMI	Delegate	
UNITED KINGDOM	DAVID BROWITT	Chief Delegate	Lawyer, Aviation Team
UNITED STATES OF AMERICA	MICHAEL B. JENNISON	Delegate	Assistant Chief Counsel for International Affairs and Legal Policy
	PETER BLOCH	Alternate Chief Delegate	Deputy Assistant General Counsel
	TARIA BARRON	Delegate	Attorney
URUGUAY	CARLOS AMADO DIAZ	Chief Delegate	representative of Uruguay
	LUIS GIORELLO	Delegate	
	ROBERTO PERDOMO PROTTI		
<b>Total for Member State and Government officials</b>	121		
International Air Transport Association (IATA)	LESLIE MACINTOSH	Delegate	
Aviation Working Group (AWG)	JEFFREY WOOL		
European Civil Aviation Conference (ECAC)	PATRICIA REVERDY	Delegate	DEPUTY EXECUTIVE SECRETARY OF ECAC
Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)	EUGENE HOEVEN	Chief Observer	Director, ICAO & Industry Affairs

Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA)	MANAGA BAMBA SANKARA	Chief Delegate	Chef du Cabinet du Directeur General
	CHARLES KOUADIO KANGA	Advisor	RVNAT
	MAKAN FOFANA	Observer	Responsable Affaires Juridiques et Assurances
Central American Aviation Safety Agency (COSECNA)	RITA NUÑEZ	Observer	Legal Management
International Union of Aerospace Insurers (IUAI)	GILES KAVANAGH	Advisor	Partner
	NEIL SMITH	Delegate	Secretary General
European Organization for the Safety of Air Navigation	PETER TANNHÄUSER	Chief Observer	Head Legal Service
African Civil Aviation Commission (AFCAC)	PETER AMALEBOBA	Observer	Legal Counsel
International Law Association (ILA)	MATHIEU VAUGEOIS	Chief Observer	Attorney
<b>Total for International Organizations</b>	13		
	HENRY DEFALQUE	Participant	Technical Officer, Licensing and Operations
	MIGUEL MARIN	Participant	A/C/OPS
	PHILIP DAWSON	Participant	Consultant
<b>Total for ICAO Staff</b>	3		
	ALI HAGHDOUST	Participant	Student
	HODJAT KHADJAVI	Participant	
	MARIOS SERETIS	Participant	
	MATCHTELD CAMBRIDGE		
	PAUL DEMPSEY	Participant	
<b>Total for General Public/Industry</b>	5		
<b>TOTAL Participants for this event</b>	<b>142</b>		

---

---

**APPENDIX D****LIST OF RECOMMENDATIONS FOR CONSIDERATION BY THE COUNCIL  
REGARDING ARTICLE 83 *bis***

The Legal Committee makes the following recommendations for consideration by the Council:

- a) That ICAO amends its Council's *Rules for Registration with ICAO of Aeronautical Agreements and Arrangements* (Doc 6685) so as to provide for possible registration of Article 83 *bis* agreements through an interactive web-based system using a user friendly electronic platform, to allow for swift registration and publication of such agreements. Recognizing that the Task Force had a mandate to examine Article 83 *bis* registrations, it nevertheless believes that the Secretariat and the Council could consider whether there would be efficiencies to extend the on-line registration system to other aeronautical agreements and arrangements.
- b) That ICAO, for safety, enforceability and efficiency purposes, establishes such an interactive web-based registration and publication system as soon as practicable to facilitate timely registration of Article 83 *bis* agreements, and amendments thereto, as well as their immediate publication. The system could usefully be linked to other ICAO databases containing pertinent safety information on registration of aircraft and Air Operator Certificates. Interested parties are urged to offer to ICAO their cooperation and support for the development of such a system.
- c) That ICAO, in parallel with the development of a web-based registration and publication system, considers amending Annex 6 to the Chicago Convention to include a Standard requiring that a certified true copy in paper or electronic format of a Summary of the Article 83 *bis* Agreement be carried on board aircraft while the agreement is in force, along with related amendments to Annex 6 regarding the air operator certificate and other documentation. Annex 6 should also refer in this respect to the Agreement Summary which should be provided for purposes of registration of Article 83 *bis* agreements.
- d) That ICAO clarifies the notions of the Operator and of the State of the Operator in the context of general aviation with reference to Annex 6 Part II and III, section 2, and considers amending relevant Standards to cater for the transfer of responsibilities from the State of Registry under Article 83 *bis*. ICAO should also explore the applicability of Article 83 *bis* to Aerial Work aircraft and Remotely Piloted Aircraft Systems considering that some of the current Annex 6 requirements cannot practically apply to those aircraft.
- e) That, in line with Assembly Resolution A23-3, the ICAO Secretary General urges Member States not parties to the Protocol on Article 83 *bis* to ratify it as soon as possible and complete necessary changes to their national law, with a view to maximizing the efficiency of operations of aircraft subject to Article 83 *bis*. Pending such ratification and changes, the States concerned should be urged not to prevent the operations of such aircraft in their airspace for this reason and to provide related information on their policies and practices.

-----

**APPENDIX E**

International Civil Aviation Organization

**WORKING PAPER**LC/36  
Flimsy No. 1  
1/12/15  
English only**LEGAL COMMITTEE – 36TH SESSION**

(Montréal, 30 November – 3 December 2015)

**Agenda item 5: Amendment of the Rules of Procedure of the Legal Committee****RULES OF PROCEDURE**

(Presented by South Africa)

....

**SECTION III – OFFICERS****Rule 6***Chairman and Vice-Chairmen*

- a) The Committee shall elect at the end of every second session, from among the representatives of States, a Chairman and the First, Second, Third and Fourth Vice-Chairmen. Such officers shall hold office from the time of adjournment of the session when they were elected until the end of the session during which their successors are duly elected. Subject to Rule 6 (d), they shall not be eligible for re-election for the next succeeding term for the same position.
- b) If the office of the Chairman or any of the offices of the Vice-Chairmen are vacated during the term, the next Vice-Chairman in line shall automatically succeed to the vacated office for the unexpired portion of the term.
- c) If the office of a Vice-Chairman is vacated during the term which cannot be filled in the manner described in Rule 6 (b), the Committee shall, at the end of the first session following the vacancy, elect from among the representatives of States, a Vice Chairman to fill the vacant office for the unexpired portion of the term.
- d) Individuals serving as officers for the unexpired portion of a term pursuant to Rules 6 (b) and (c) shall not be precluded from re-election for the next succeeding term for the same position; provided that in no event shall an individual serving as Chairman for the two sessions of the current term be eligible for re-election for the next succeeding term for the same position.

....