



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 45: 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 la priorización de los mismos.

Decisión de 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 3.4, 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>	Los recursos previstos en el Presupuesto regular.
<i>Referencias:</i>	C-WP/14386 <i>Comité Jurídico (Constitución – Procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio – Reglamento interno)</i> (Doc 7669) Informe de cubierta amarilla del 36º período de sesiones del Comité Jurídico (10061)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cada uno de sus períodos de sesiones ordinarios se informa a la Asamblea sobre la labor permanente de la Secretaría 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 Secretaría en la esfera jurídica comprenden la asistencia y asesoramiento jurídico, en general y en apoyo de los objetivos estratégicos de la OACI, al presidente del Consejo y a la Secretaria General, a otras Direcciones de la OACI, a las Oficinas regionales y a los Estados contratantes de la OACI; 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 representación de la Secretaria General en apelaciones ante la Junta Asesora Mixta de Apelación y el Tribunal de Apelaciones de las Naciones Unidas; la coordinación de la representación de la Secretaria 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 proporcionando servicios de secretaría al Grupo de trabajo sobre gobernanza y eficiencia (WGGE), que se creó durante el 195° período de sesiones del Consejo, en marzo de 2012 a raíz de la fusión de dos grupos de trabajo anteriores sobre gobernanza y eficiencia (el WGOG y el WGOE). El WGGE trató varias cuestiones de política y gobernanza de la organización en áreas tales como procesos de formulación de políticas, mejoramiento de la labor preparatoria para la Asamblea, directrices para los grupos de expertos, composición de los comités permanentes del Consejo, gestión del rendimiento institucional y riesgo institucional y aseguramiento.

2.3 La LEB fue coorganizadora o contribuyó a la realización de varios seminarios jurídicos: 23 y 24 de enero de 2014 en Singapur; 17 al 21 de febrero de 2014 en Windhoek (Namibia); y 26 y 27 de mayo de 2015, en Seúl (República de Corea). El 1 de abril de 2016 se realizó un seminario jurídico conjunto OACI/IATA sobre pasajeros insubordinados en Ginebra (Suiza).

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

3.2 El 38° período de sesiones de la Asamblea estableció el siguiente programa general de trabajo del Comité Jurídico, con los asuntos señalados a continuación en orden de prioridad:

- 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;
- 2) Examen de la orientación sobre conflictos de intereses;

- 3) Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional;
- 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) Promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional; y
- 6) Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia.

3.3 El programa de trabajo, incluida la priorización de asuntos, fue examinado por el Consejo en la quinta sesión de su 203º período de sesiones, en noviembre de 2014. En esa oportunidad, el Consejo decidió elevar de la sexta a la cuarta prioridad el asunto “Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia”. Por consiguiente, el asunto 4 “Consideración de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales” y la cuestión 5 “Promoción de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional” cambiaron de prioridad y pasaron a ser los asuntos 5 y 6 respectivamente. El Consejo convino además en incluir un asunto 7) adicional sobre la determinación de la situación de una aeronave, teniendo en cuenta las advertencias provenientes de los antecedentes. Con esto, el Consejo pidió a la LEB que examinara el estudio de 1993 realizado por la Secretaría sobre “Aeronaves civiles/de Estado” (C-WP/9835) a fin de determinar en qué aspectos sería posible la participación del Comité Jurídico; y recomendó que se consideren maneras de abordar el Asunto 7) que no supongan la enmienda del Artículo 3 b) del Convenio de Chicago, lo cual podría resultar difícil.

3.4 El programa de trabajo y el orden de prioridad de los asuntos, realizado ulteriormente por el 36º período de sesiones del Comité Jurídico (30 noviembre - 3 diciembre 2015), es el siguiente:

- 1) Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia;
- 2) Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses;
- 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 de derecho aeronáutico internacional; y
- 7) Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional.

La información sobre el orden de los asuntos del programa de trabajo figura en el **Apéndice A**. La información sobre la labor jurídica en ciertas áreas adicionales, a saber, garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico) y examen de la aplicación de los tratados de la OACI relativos a las zonas de conflicto, figura en el **Apéndice B**.

APÉNDICE A

A. SITUACIÓN DE LOS ASUNTOS EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

1. Estudio de la cuestiones jurídicas relacionadas con las naves pilotadas a distancia

1.1 Fundada en la decisión del 38° período de sesiones de la Asamblea en respuesta a la nota de estudio A38-WP/262, presentada por la República de Corea y en la que se argumentaba la necesidad de profundizar la investigación y el análisis jurídico de la responsabilidad en relación con las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) frente al uso cada vez mayor de este tipo de aparatos, y además de las decisiones adoptadas por el Consejo durante su 200° (C-DEC 200/5) y 203° (C-DEC 203/5) períodos de sesiones, respectivamente, la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB) emprendió un estudio sobre la cuestión de la responsabilidad relacionada con las RPA. El estudio examinó el régimen jurídico internacional vigente, para incluir la responsabilidad de terceros a fin de determinar si existen aspectos relacionados con las RPA que deban atenderse, y concluyó que el régimen en su estado actual es adecuado para la tecnología de las RPA.

1.2 El estudio se presentó al 36° período de sesiones del Comité Jurídico, que expresó su satisfacción general respecto a la labor de la Secretaría. Sin embargo, aunque el Comité concluyó que la cuestión de la idoneidad y eficacia del régimen de responsabilidad internacional había sido tratada correctamente en el estudio, consideró que era necesario que 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 posesión/control de la RPA durante un vuelo internacional, siguieran siendo considerados en un marco internacional. Por consiguiente, hubo amplio apoyo para mantener este asunto en el programa de trabajo del Comité. También hubo amplio apoyo del Comité respecto a un cuestionario a los Estados como medio para obtener la información sobre legislación nacional para fines de comparación y para identificar las cuestiones internacionales que están en juego (es decir, cuáles son los problemas que la legislación nacional no puede resolver).

1.3 La LEB, consecuente con las recomendaciones del Comité, está comenzando a redactar este cuestionario y prevé su preparación y distribución para la primavera de 2016.

2. Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses

2.1 En su 36° período de sesiones, el Comité Jurídico consideró 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 cuentan con un marco que se ocupa de los conflictos de intereses (COI) y que consideran que es eficaz. Se consideró útil que todos los Estados tuvieran un marco de este tipo, dada la frecuencia con que se dan situaciones que crean COI en las actividades de aviación civil en los Estados. En vista del continuo interés en la labor sobre el tema, se identificaron los siguientes pasos para continuar trabajando sobre este asunto: a) los Estados interesados prepararán y presentarán a la Asamblea una resolución en la que se 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 hayan hecho a responder a la encuesta sobre COI, que sigue abierta en línea, y a proporcionar a la OACI información adicional y textos legislativos y reglamentarios. 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 la

autoridad entre los proveedores de servicios que están sujetos a reglamentación y los que son 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. Se informará al Comité Jurídico sobre el resultado de estas actividades en su próximo período de sesiones.

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

3.1 La Conferencia diplomática celebrada bajo los auspicios de la OACI del 26 de marzo al 4 de abril de 2014 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).

3.2 El Protocolo de Montreal de 2014 moderniza el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* de 1963. En el Preámbulo del Protocolo se expresa preocupación por la intensificación de la gravedad y frecuencia de los comportamientos insubordinados a bordo de las aeronaves y se reconoce el deseo de muchos Estados de ayudarse mutuamente para refrenar el comportamiento insubordinado y restablecer el buen orden y disciplina a bordo. En la parte dispositiva del Protocolo se reconoce, bajo ciertas condiciones, la competencia del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo de las aeronaves. El establecimiento de dicha jurisdicción es obligatorio si se cumplen los criterios previstos en el Protocolo. El Protocolo extiende el reconocimiento jurídico y ciertas protecciones a los oficiales de seguridad de a bordo. Asimismo, contiene disposiciones que tratan cuestiones tales como la coordinación entre Estados, el debido proceso y el trato equitativo, y el derecho de perseguir el cobro de indemnización con arreglo a las leyes nacionales.

3.3 La Conferencia diplomática también adoptó una resolución en la que se insta al Consejo de la OACI a que pida al Secretario General que se actualice la Circular 288 de la OACI (*Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores*) para que incluya una lista más detallada de las infracciones y otros actos y se introduzcan en dicha Circular los cambios correspondientes como resultado de la adopción del Protocolo. De conformidad con la Resolución, el Consejo, en la segunda sesión de su 202º período de sesiones celebrada el 11 de junio de 2014, encomendó al Secretario General la actualización de la Circular, por lo que ulteriormente se creó el Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados.

3.4 El equipo especial se reunió en Montreal del 15 al 17 de septiembre de 2015, presidido por la Sra. M. Polkowska (Polonia), y tomó nota de que en ciertos Estados el sistema de imponer sanciones civiles, administrativas o de otro tipo es una alternativa para castigar los comportamientos insubordinados que llegan a ser delitos castigados por el derecho penal así como aquellos que no llegan a serlo. Por consiguiente, se decidió insertar un texto breve en el Capítulo 2 de la Circular enmendada para referirse a la posibilidad de que un Estado puede, si estima que es necesario, establecer tal sistema de sanciones.

3.5 El equipo especial completó la identificación inicial de los posibles cambios complementarios a la Circular que surgen de la adopción del Protocolo de Montreal de 2014. La labor de seguimiento estuvo a cargo de tres grupos de redacción para diferentes capítulos de la Circular, que terminaron de preparar sus proyectos iniciales antes de la segunda reunión del equipo especial que tuvo lugar los días 30 y 31 de marzo de 2016 en Ginebra (Suiza).

3.6 El equipo especial también tomó nota de que, a raíz de los cambios complementarios que surgen de la adopción del Protocolo, quizá sea necesario enmendar el Apéndice E [*Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)*] de la Resolución A37-22 de la Asamblea. El 36° período de sesiones del Comité Jurídico consideró el informe sobre el progreso de la labor del equipo especial, al que alentó a que completara su tarea. Por separado se presenta otra nota de estudio a la Asamblea con la propuesta de modificación de la Resolución A37-22. El equipo especial se reunirá por tercera vez en 2017.

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.**

4.1 Este asunto tiene la prioridad núm. 4 en el programa de trabajo de Comité Jurídico. La Secretaría continúa observando y siguiendo de cerca, según sea necesario, las actividades pertinentes relacionadas con este asunto.

5. **Determinación de la situación de una aeronave — civil/de Estado**

5.1 En la quinta sesión de su 203° período de sesiones, en noviembre de 2014, el Consejo acordó agregar el asunto de la “determinación de la situación de una aeronave” al programa de trabajo del Comité Jurídico. Durante el 36° período de sesiones del Comité Jurídico, Polonia presentó la nota de estudio LC/36-WP/2-6 – Definición de aeronave de Estado y de aeronave civil y sus repercusiones en la aviación, en nombre de Polonia, Bulgaria, Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, La República Checa, Chipre, Grecia, Lituania y Rumania, en la que recordaban el estudio de 1993 realizado por la Secretaría de la OACI sobre aeronaves civiles y de Estado e invitaban al Comité Jurídico a expresar su opinión sobre cómo (a) lograr la definición de aeronave civil y de Estado (b); “[establecer] criterios más precisos para calificar el carácter civil, de Estado o mixto de aeronaves y vuelos explotados para fines inusuales”; y (c) “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 (quién 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 de vuelo no son suficientes)”, todo esto sin enmendar el Convenio.

5.2 El Comité llegó a un consenso sobre las cuatro áreas siguientes: 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) “Determinación de la situación de una aeronave — civil/Estado” debería de 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. Aún debe llegarse a un consenso con respecto a la necesidad o conveniencia de una interpretación oficial de la OACI respecto al Artículo 3, apartado b), y la necesidad o conveniencia de enmiendas a los Anexos del Convenio para abordar la cuestión.

5.3 El Comité tomó nota además del hecho que el Consejo había encomendado a la LEB el examen del estudio de 1993 y estuvo de acuerdo en que se debería elaborar un cuestionario a cerca de los problemas prácticos que enfrentan los Estados debido a la clasificación “aeronaves civiles/de Estado”, antes de que la LEB emprendiera el estudio de 1993 para ayudar a precisar el alcance del examen, y que la LEB debería completar su examen y análisis del estudio antes del próximo período de sesiones del Comité. El Comité llegó a la conclusión de que 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.

5.4 De conformidad con la recomendaciones del Comité, la LEB está comenzando a redactar el cuestionario a fin de completar su preparación y distribución en el verano de 2016.

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

6.1 Esta asunto, antes “Examen de la cuestión de la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional”, fue modificado en la 38° período de Sesiones de la Asamblea a fin de poner énfasis en los principales aspectos del mismo.

6.2 Una conferencia diplomática celebrada en Montreal bajo los auspicios de la OACI, del 26 de marzo al 4 de abril de 2014, adoptó el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Montreal, 2014) (Protocolo de Montreal de 2014). La Secretaría General de la OACI es su depositaria. Al 31 de mayo de 2016, el Protocolo de Montreal de 2014 había sido firmado por 30 Estados y ratificado por uno, con la adhesión de dos Estados. A fin de asistir a los Estados para que pasen a formar parte de este tratado, se ha elaborado un conjunto de documentos administrativos incorporado en la Colección de Tratados del sitio web de la OACI (<http://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>).

6.3 La Colección de Tratados proporciona información, como las listas de partes en 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; información actual y recomendaciones sobre asuntos de ratificación. Todos los actos de la función de depositario quedan rápidamente reflejados en un registro cronológico en el sitio web mencionado antes.

6.4 En las visitas a los Estados que realizan el Presidente del Consejo, la Secretaria General y otros funcionarios de la OACI se hace hincapié constantemente en las cuestiones de ratificación. La LEB proporciona información preparatoria para estas funciones, con indicación de los instrumentos pendientes de ratificación y mención de su prioridad. Además, promueve la ratificación de los tratados de derecho aeronáutico durante los seminarios jurídicos, cuando se presentan funcionarios de un Estado para efectuar un depósito, en los períodos de sesiones de la Asamblea y otras reuniones de la OACI. En este contexto, cabe señalar que en el Apéndice C de la Resolución A37-22 de la Asamblea, a los Estados miembros de la OACI que no lo hayan hecho aún se les insta particularmente a ratificar a la brevedad posible el Convenio de Montreal de 1999, los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001, los dos Convenios de Montreal de 2009, y el Convenio y el Protocolo de Beijing de 2010. La Asamblea ha reconocido en forma expresa la importancia de ampliar y fortalecer el régimen de seguridad de la aviación mundial a través de la ratificación de los dos instrumentos de Beijing y la importancia de que se adopte universalmente el Convenio de Montreal de 1999, reconocida en sus Resoluciones A37-23 y A37-24, respectivamente.

6.5 La LEB ha participado en diversas actividades de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), a través de su subdirección sobre terrorismo, y dirigidas a proporcionar asistencia a los países que lo soliciten en sus esfuerzos para abordar los aspectos legales y de justicia penal para contrarrestar el terrorismo. A este respecto, la LEB ha participado para facilitar seminarios prácticos nacionales sobre la promoción y aplicación de instrumentos jurídicos internacionales contra el terrorismo relacionados con el transporte celebrados en Abuja, (Nigeria) del 3 al 14 de septiembre de 2014, en Lagos, (Nigeria) el 12 y 13 de agosto de 2015 y en Dhaka, (Bangladesh) el 26 y 27 de abril de 2015, y contribuyendo en varias publicaciones de la UNODC sobre delitos de terrorismo relacionados con el transporte (aéreo y marítimo) y el marco jurídico internacional contra el terrorismo químico, biológico,

radiológico y nuclear (CBRN). Estas actividades han contribuido en los esfuerzos de la OACI para promover la ratificación de los instrumentos de Beijing de 2010 y la asistencia a los Estados en el proceso de hacer suya y aplicar disposiciones de varios instrumentos de derecho aeronáutico contra el terrorismo en la aviación civil.

7. Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 bis relacionados con la seguridad operacional

7.1 Al 31 de mayo de 2016, 169 Estados eran partes en el Protocolo de enmienda del Convenio de Chicago con respecto al Artículo 83 bis. En el sitio web de la OACI, en la sección “Treaty Collection” (Colección de tratados) de la LEB, figura una lista de las partes con respecto al Artículo 83 bis, que se actualiza en forma permanente. En la Base de datos sobre acuerdos y arreglos aeronáuticos (DAGMAR), que también está disponible en la página LEB del sitio web de la OACI, puede obtenerse información esencial sobre los acuerdos registrados. El registro de acuerdos sobre el Artículo 83 bis por la Secretaría ahora está al día.

7.2 El Artículo 83 bis del Convenio de Chicago prevé la transferencia al Estado del explotador de ciertas funciones y obligaciones que normalmente corresponden al Estado de matrícula, en caso de arrendamiento, fletamento o intercambio de una aeronave o de cualquier arreglo similar. También establece los límites de las responsabilidades que son transferibles en el acuerdo, es decir, las obligaciones relacionadas con los artículos 12, 30, 31 y 32, a), del Convenio. El Consejo, en su 199º período de sesiones hizo suya la recomendación del 35º período de sesiones del Comité Jurídico de que se formara un grupo de trabajo para ayudar a revisar la Circular 295 — *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Cir 295 LE/2) y también para ayudar a los Estados a comprender la aplicabilidad de los acuerdos relacionados con el Artículo 83 bis. El Equipo especial sobre el Artículo 83 bis (83 bis TF) se constituyó en septiembre de 2014 con los siguientes cometidos: (a) recomendaciones para la revisión de la Circular 295 de la OACI; y (b) identificación de opciones para que la OACI las considere como alternativas al sistema de inscripción actual, posiblemente basada en la web.

7.3 El 83 bis TF, presidido por el Sr. J Thachet (Canadá), se reunió tres veces, en Montreal en 2014 y en Dublín y Bermuda en 2015, realizando su labor a distancia en los períodos intermedios. Participaron en una o más de las reuniones del 83 bis TF expertos de 12 Estados miembros. El 83 bis TF opinó que no se debería reemplazar la Circular 295 por otra circular, sino que debería ser actualizada en la forma de un manual. El 83 bis TF ayudó a la Secretaría a elaborar un proyecto de manual, para ser aprobado después de la última revisión por el equipo especial. Las características principales del proyecto de manual se presentaron para información del 36º período de sesiones del Comité Jurídico. El 83 bis TF hizo cinco recomendaciones al Comité Jurídico, inclusive con respecto al establecimiento de un sistema interactivo basado en la web para registro y publicación de los acuerdos sobre el Artículo 83 bis.

7.4 El Comité Jurídico apoyó y apreció la labor del 83 bis TF, incluida su asistencia a la Secretaría en la elaboración de un proyecto de manual que se espera será publicado para fines de 2016, y aprobó sus recomendaciones, enmendadas, para su consideración por el Consejo. En la séptima reunión de su 207º período de sesiones, celebrada el 29 de febrero de 2016, el Consejo aceptó la lista de recomendaciones relativas al Artículo 83 bis.

APÉNDICE B

B. OTROS TEMAS DE INTERÉS JURÍDICO

1. Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

1.1 El Consejo, en calidad de Autoridad supervisora del Registro internacional, continúa supervisando el funcionamiento del 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*, firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (Convenio de Ciudad del Cabo).

1.2 Habida cuenta de que el tercer mandato de la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR) finalizó en julio de 2015, el Consejo, en cumplimiento del Artículo XVII (4) del *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías institucionales sobre elementos de equipo móvil*, firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (Protocolo de Ciudad del Cabo), y después de recibir propuestas y la renovación de propuestas de nombramiento recibidas de los Estados contratantes y signatarios del Convenio y del Protocolo de Ciudad del Cabo, nombró y volvió a nombrar miembros de la Comisión para el cuarto período. La CESAIR actualmente está compuesta de 13 expertos propuestos por Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Irlanda, Jordania, Malasia, Nigeria, Reino Unido, Singapur y Sudáfrica. La CESAIR celebró su séptima reunión en Montreal en diciembre de 2015, y en esa oportunidad la Comisión consideró enmiendas propuestas por el Registrador y la Secretaría a las *Normas y Procedimientos para el Registro internacional* (Doc 9864) y el Reglamento interno de la CESAIR (Doc 9893). La CESAIR formuló recomendaciones al Consejo que fueron aprobadas por dicho órgano durante su 207º período de sesiones en febrero de 2016.

1.3 De conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del Artículo 17 del Convenio de Ciudad del Cabo y el párrafo 5 del Artículo XVII del Protocolo de Ciudad del Cabo, el Consejo, en la tercera sesión de su 202º período de sesiones, en junio de 2014, decidió renovar el nombramiento del Registrador del Registro internacional (Aviareto Ltd.) para un tercer período de cinco años a partir del 1 de marzo de 2016.

1.4 De conformidad con el apartado c) del párrafo 2 del Artículo 62 del Convenio de Ciudad del Cabo y el apartado c) del párrafo 2 del Artículo XXXVII del Protocolo de Ciudad del Cabo, el Consejo, en calidad de Autoridad supervisora, recibe regularmente información del Depositario sobre ratificaciones, declaraciones, denuncias y designaciones de puntos de entrada. Al 31 de mayo de 2016 había 65 Estados contratantes en el Convenio y el Protocolo de Ciudad del Cabo.

2. Examen de la aplicación de los tratados de la OACI relativos a las zonas de conflicto

2.1 Después del derribo del vuelo 17 de Malaysia Airlines (MH17), la OACI estableció el Equipo especial sobre los riesgos para la aviación civil que surgen en las zonas de conflicto (TFRCZ) que se reunió tres veces en 2014. El informe presentado por el presidente de este equipo especial incluye un programa de trabajo. En la primera sesión de su 203º período de sesiones celebrada el 27 de octubre de 2014, el Consejo aprobó, en principio, el programa de trabajo propuesto. Una de las tareas de este programa de trabajo es examinar la aplicación de las disposiciones relativas a zonas de conflicto que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y otros tratados de la OACI, con la idea de reforzar el conocimiento y la observancia de las obligaciones que tienen origen en virtud de esas disposiciones, y de actualizar los textos de orientación pertinentes con

respecto a las mismas, si corresponde. Con este fin, el Secretario General decidió crear un grupo especial para examinar la aplicación de los tratados de la OACI relativos a las zonas de conflicto. El Grupo, presidido por la Sra. Kate Staples (Reino Unido) celebró su reunión en Montreal los días 13 y 14 de julio de 2015.

2.2 El grupo consideró la naturaleza de las obligaciones de los Estados y los explotadores de aeronaves en el marco del Convenio de Chicago y la necesidad de que los Estados y los explotadores de aeronaves perfeccionen la evaluación de los riesgos que surgen en las zonas de conflicto. Entre otras cosas, llegó a la conclusión de que, en esta etapa, no es necesario enmendar el Convenio ni otros tratados, sin excluir la posibilidad de que en el futuro se requieran revisiones.

2.3 El Consejo, en la quinta sesión de su 206º período de sesiones, el 10 de noviembre de 2015, respaldó las conclusiones del Grupo y convino en que se señalaran a la atención del Comité Jurídico en su 36º período de sesiones a título informativo. Los Países Bajos presentaron al período de sesiones del Comité una nota de información, relativa al Informe final sobre la investigación del vuelo MH17, publicado por la Junta holandesa de seguridad el 13 de octubre de 2015. El informe instaba a una definición más estricta de las responsabilidades de los Estados relacionadas con la seguridad operacional en sus espacios aéreos y se refirió a la necesidad de enmendar el Convenio de Chicago y sus Anexos. Los Países Bajos declararon que, dado que el informe final se publicaba después de las conclusiones del grupo especial mencionado antes, solicitaban al Comité Jurídico que en sus deliberaciones considerara si era necesario volver a examinar las conclusiones del grupo.

2.4 La cuestión que el Comité tenía ante sí no era si debía enmendarse el Convenio de Chicago, sino si el programa general de trabajo del Comité Jurídico debía modificarse, teniendo en cuenta las recomendaciones del Informe final publicado por la Junta holandesa de seguridad. El Comité no percibía que la mayoría estuviera a favor de incluir este asunto en su programa de trabajo. El Comité tomó nota de que varios temas, tales como las enmiendas de las normas y métodos recomendados, aún continuaban en la OAC. Hasta que se reciban los resultados de esta labor, el Comité podría comunicar al Consejo su disponibilidad y deseo de prestar asistencia. Si el Consejo, basándose en la nueva información proporcionada, incluido el Informe final de la Junta holandesa de seguridad, decide que es necesaria la asistencia del Comité Jurídico, entonces la labor podrá llevarse a cabo siguiendo el procedimiento ordinario de la OACI.