



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 38: Programa de trabajo de la organización en la esfera jurídica

PROGRAMA DE TRABAJO DE LA ORGANIZACIÓN EN LA ESFERA JURÍDICA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

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

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 4.3, incluida la priorización de los asuntos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Estrategias de implantación básicas: Apoyo al Programa – Servicios jurídicos y Relaciones exteriores
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los recursos previstos en el Presupuesto regular.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe del 37º período de sesiones del Comité Jurídico</i> (Doc 10114) <i>Comité Jurídico (Constitución – Procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio – Reglamento interno)</i> (Doc 7669-LC/139/6) C-DEC 217/3 C-DEC 215/5

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 LEB comprenden la asistencia y el asesoramiento jurídico, en general y en apoyo de los objetivos estratégicos de la OACI, al presidente del Consejo y a la Secretaria General, a otras Direcciones de la OACI, a las Oficinas regionales y a los Estados miembros de

la OACI; la orientación relativa a procedimientos y la asistencia a la Secretaría en materia de solución de controversias ante el Consejo, las diversas actividades de investigación, asistencia y asesoramiento jurídico, incluida la preparación de documentos para el Consejo y sus órganos subordinados, la Asamblea, el Comité Jurídico, conferencias diplomáticas y otras reuniones; las funciones relacionadas con los acuerdos internacionales de los que la OACI es depositaria; el registro de acuerdos y arreglos aeronáuticos; la recopilación de leyes y reglamentos nacionales sobre aviación civil; la preparación de diversos informes como, por ejemplo, textos para el Anuario Jurídico de las Naciones Unidas; la 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 prestando servicios de secretaría al Grupo de trabajo sobre gobernanza y eficiencia (WGGE). El WGGE abordó diversas cuestiones de política y gobernanza de la organización de ámbitos tales como el marco de ética de la OACI, las Directivas del Comité sobre la protección del medio ambiente y la función y el estado de los grupos de rotación. La Secretaría también presta apoyo al Comité de relaciones con el Estado anfitrión (RHCC). En 2015 se iniciaron negociaciones formales entre la OACI y el gobierno de Quebec, con miras a actualizar el *Acuerdo entre el Gobierno de Quebec y la Organización de Aviación Civil Internacional relativo a las exenciones y prerrogativas de cortesía otorgadas a la Organización, sus funcionarios, Estados miembros y miembros de una delegación ante la Organización*, firmado en 1994. Tras una serie de rondas de debate, el Consejo aprobó el texto resultante de las negociaciones en diciembre de 2017, y la Secretaria General firmó el nuevo acuerdo en representación de la OACI durante una ceremonia de firma organizada en la Sede de la OACI el 26 de junio de 2018. El nuevo acuerdo se encuentra a la espera de la aprobación del Gobierno de Quebec. También se proporciona apoyo sustantivo al Comité ad hoc de cooperación con partes externas (CCEP).

3. PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

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

3.2 La Asamblea, en su 39º período de sesiones, estableció el siguiente programa de trabajo del Comité Jurídico, cuyos asuntos se indican según su orden de prioridad:

- 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;

- 7) Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 bis relacionados con la seguridad operacional; y
- 8) Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago.

4. **37º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO (4-7 DE SEPTIEMBRE DE 2018)**

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

4.1.1 El Comité examinó la respuesta de los Estados al cuestionario de 2016 (Comunicación a los Estados LE 4/63 – 16/77) sobre la legislación nacional y las cuestiones jurídicas internacionales pertinentes relacionadas con los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS). El Comité concluyó que los aspectos jurídicos de las operaciones de RPAS ameritaban un examen permanente y creó un Grupo de trabajo para tratar los aspectos jurídicos internacionales de las operaciones de aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil. El Grupo de trabajo debatirá las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con las operaciones de aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil y, en coordinación con la ANB y la LEB, identificará las cuestiones que ha de examinar el Comité Jurídico y/o posibles soluciones para los asuntos jurídicos en el marco de la labor permanente de la Organización. Las reuniones del Grupo de trabajo se programarán para que coincidan con las reuniones del Grupo de expertos en RPAS (RPASP), a fin de promover la uniformidad y las sinergias con la labor normativa de la Organización. En consecuencia, el Comité volvió a redactar la cuestión, pero no alteró su prioridad.

4.1.2 De conformidad con la Resolución A39-8 de la Asamblea, en la que se establecía la labor futura de la Organización sobre el tema de los conflictos de intereses, la Secretaría elaboró una compilación de las disposiciones de la OACI (Orientaciones de la OACI sobre los conflictos de intereses en la aviación civil) que se presentó al 37º período de sesiones del Comité Jurídico. La compilación consiste en disposiciones de la OACI sobre conflictos de intereses en materia de seguridad operacional de la aviación, seguridad de la aviación e investigación de accidentes e incidentes, así como de políticas de transporte aéreo que figuran en los Anexos 13, 17 y 19 de la OACI y en más de una decena de manuales de la OACI. Esta compilación se publicará de manera permanente en todos los idiomas de trabajo de la OACI, conforme a lo solicitado por el Comité Jurídico.

4.1.3 El Equipo especial sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados completó su labor de actualización de la Circular 288 (Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores), tras la adopción del Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Protocolo de Montreal de 2014) de conformidad con la resolución de la Conferencia diplomática y la Resolución A39-11 de la Asamblea. Se presentaron al Comité Jurídico un proyecto de manual en que se actualiza la Circular 288 y un informe de la labor que llevó a cabo el Equipo especial a lo largo de cuatro reuniones. El Comité Jurídico convino en las recomendaciones del Equipo especial de que: el texto de orientación que actualiza la Circular 288 de la OACI se publique en forma de manual (que se ha de publicar en 2019); que la Organización establezca un repositorio de legislación penal de los Estados sobre las infracciones de insubordinación y perturbación de los pasajeros (con enlaces a los sitios web pertinentes de los Estados miembros); que la Secretaría de la OACI haga una encuesta donde se pregunte a los Estados miembros qué sanciones administrativas o régimen comparable han instituido para aplicar a los pasajeros insubordinados y perturbadores; y que la Organización examine la forma en que se utilizan los términos “insubordinado” y “perturbador”, con miras a uniformizarlos en las distintas publicaciones de la OACI. Se presentará otra nota de estudio a la Asamblea en que se proponen enmiendas a la Resolución A39-11, entre otras cosas, para reflejar la finalización de la labor que dio lugar a la publicación del Doc 10117.

4.1.4 En cuanto a la cuestión *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*, el Comité señaló que no se había efectuado ninguna labor de fondo al respecto en la última década. No obstante, ante la existencia de modalidades tales como la navegación por satélite y el seguimiento mundial de vuelos, se consideró apropiado conservar la cuestión, aunque modificando su título, teniendo en cuenta también la Decimotercera conferencia de navegación aérea, celebrada en 2018, en la que se examinó el estado de las tecnologías actuales y futuras que habilitan el sistema mundial de navegación aérea.

4.1.5 En su examen del elemento *Determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado*, el Comité tomó nota de las respuestas al cuestionario de 2016 (Comunicación a los Estados LE 4/50 – 16/86) relativo a los problemas prácticos que enfrentan los Estados debido a la clasificación "aeronave – civil/de Estado". Sobre la base de la encuesta, el Comité decidió: a) tomar nota de la continua pertinencia de las opiniones y recomendaciones del Estudio de 1993 realizado por la Secretaría relativo a la determinación de la situación de aeronaves civiles/de Estado, que se pondría a disposición de los Estados de manera más accesible; b) recomendar al Consejo que se aliente a los Estados a cooperar entre sí para solucionar las cuestiones operacionales relacionadas con la situación de una aeronave civil/de Estado y/o compartir mejores prácticas, bien sea mediante consultas directas o bien valiéndose de los foros o grupos regionales indicados de la OACI; y c) eliminar la cuestión "Determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado" del programa general de trabajo del Comité Jurídico.

4.1.6 Con respecto a la cuestión *Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional*, cabe recordar que la Asamblea adoptó dos resoluciones (A39-4 y A39-6) en que se aprueban enmiendas a los Artículos 50 a) y 56, respectivamente, del Convenio de Chicago. La Asamblea aprobó asimismo las Resoluciones A39-5 y A39-7 en las que se recomendaba a todos los Estados contratantes que ratificaran con la mayor urgencia estas enmiendas y se encargaba a la Secretaria General que señalara estas Resoluciones a la atención de los Estados contratantes lo antes posible. En consecuencia, el 20 de enero de 2017 se publicó una Comunicación a los Estados en que se alentaba a los Estados a que ratificaran esos Protocolos.

4.1.6.1 Asimismo, la Asamblea, en su 39º período de sesiones, adoptó la Resolución A39-11, Apéndice C, por la cual se instaba a los Estados contratantes que no lo hubieran hecho a que ratificaran lo antes posible, entre otros, el Convenio de Montreal de 1999, los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001, el Convenio de Beijing y el Protocolo de Beijing, de 2010, y el Protocolo de Montreal de 2014. La Asamblea, en sus resoluciones A39-9 y A39-10, respectivamente, reconoció la importancia de contar con un régimen universal para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales mediante la adhesión al Convenio de Montreal de 1999 y la importancia de ampliar y fortalecer el régimen mundial de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes mediante la ratificación de los instrumentos de Beijing. A tal efecto, el 2 de marzo de 2017 se publicaron dos Comunicaciones a los Estados en que se alienta a los Estados a ratificar esos instrumentos.

4.1.6.2 El Presidente del Consejo y la Secretaria General continuaron promoviendo la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional durante sus visitas a Estados miembros y en reuniones con funcionarios de gobierno de alto nivel. La Dirección de Asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB) facilitó un seminario jurídico para África, organizado por la Oficina regional de la OACI para África oriental y meridional, a fin de promover los instrumentos de Beijing de 2010 y el Protocolo de Montreal de 2014. También se trataron en el seminario el Convenio de Montreal de 1999, los instrumentos de Ciudad del Cabo de 2001 y los Protocolos de enmienda de los Artículos 50 a) y 56 del Convenio de Chicago. Asistieron a este seminario, celebrado los días 27 y 28 de noviembre de 2017, 54 participantes de 21 Estados africanos y dos organizaciones regionales de seguridad operacional.

La LEB también organizó un seminario jurídico en la Región de Asia y el Pacífico, cuyo anfitrión fue el Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte del Gobierno de la República de Corea, para promover, entre otras cosas, los instrumentos mencionados. El seminario se dictó los días 24 y 25 de mayo de 2018 y asistieron a él casi 600 participantes de más de 30 Estados.

4.1.6.3 El 28 de noviembre de 2017 se cumplieron las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo de Beijing de 2010, tras depositar el Gobierno de la República de Uganda ante la OACI el 22º instrumento de ratificación. El Protocolo entró en vigor el 1 de enero de 2018. Asimismo, el 31 de mayo de 2018 también se cumplieron las condiciones para la entrada en vigor del Convenio de Beijing de 2010, tras depositar el Gobierno de la República de Turquía ante la OACI el 22º instrumento de ratificación. El Convenio entró en vigor el 1 de julio de 2018.

4.1.6.4 El 19 de octubre de 2017 y el 14 de marzo de 2019, Tuvalu y el Commonwealth de Dominica depositaron, respectivamente, ante el Gobierno de los Estados Unidos su notificación de adhesión al Convenio de Chicago. La adhesión de Tuvalu entró en vigor el 18 de noviembre de 2017 y la de Dominica, el 13 de abril de 2019, elevándose el número de Estados miembros a 193.

4.1.6.5 La Colección de Tratados de la OACI, disponible en el sitio web público de la OACI (<https://www.icao.int/Secretariat/Legal/Pages/TreatyCollection.aspx>), proporciona información que incluye las listas de partes 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; e información actual y recomendaciones sobre asuntos de ratificación. Todos los actos de la función de depositario quedan rápidamente reflejados en un registro cronológico en la Colección de Tratados. Con el objeto de seguir promoviendo la ratificación de los instrumentos de derecho aeronáutico se realizará un evento sobre los tratados en el curso de la Asamblea.

4.1.6.6 Ante el aumento de la cantidad de actos de la función de depositario en los últimos años, la LEB está evaluando la posibilidad de racionalizar ese proceso para incrementar la eficiencia.

4.1.7 En lo que respecta a la cuestión *Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 bis relacionados con la seguridad operacional*, el Comité observó que en junio de 2017 se publicó una versión preliminar en inglés del *Manual de la OACI sobre la aplicación del Artículo 83 bis* (Doc 10059) y que todas las versiones en otros idiomas se publicaron formalmente en marzo de 2018. Se informó al Comité de la labor que se había llevado a cabo con respecto a las cinco recomendaciones del Equipo especial del Artículo 83 bis, aceptadas por el Consejo en su 207º período de sesiones. De conformidad con las primeras dos recomendaciones, un equipo de la Secretaría comenzó a trabajar en la creación de un sistema interactivo de registro y publicación en línea para el Artículo 83 bis y otros acuerdos aeronáuticos. Las características principales propuestas para el sistema se presentaron al Consejo en su 216º período de sesiones, celebrado en febrero de 2019, y se comenzó a trabajar de inmediato en la fase de diseño del sistema.

4.1.7.1 Una propuesta de enmiendas del Anexo 6 del Convenio respondió a las recomendaciones tercera y cuarta de incluir una Norma por la que se exija llevar a bordo de las aeronaves una copia auténtica certificada en papel o en formato electrónico del resumen del acuerdo conforme al Artículo 83 bis mientras el acuerdo esté en vigor y proporcionar el resumen del acuerdo en el momento del registro de los acuerdos conforme al Artículo 83 bis, así como de añadir la definición de Estado de establecimiento principal de un explotador de la aviación general. La Comisión de Aeronavegación propuso las enmiendas en su 209º período de sesiones, con fecha de aplicación el 5 de noviembre de 2020. Para los

sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, se considerará introducir Normas similares relativas al resumen del acuerdo en el nuevo Anexo 6, Parte IV, previsto para marzo de 2022.

4.1.7.2 En consonancia con la recomendación final, en julio de 2016 se envió una Comunicación a los Estados para los Estados contratantes de la OACI que no son partes en el Artículo 83 bis, instando a esos Estados a que ratificasen el Protocolo lo antes posible. La página de Colección de Tratados de la LEB, en el sitio web de la OACI, contiene un repositorio de respuestas a esa Comunicación.

4.1.7.3 Una vez completadas las principales tareas jurídicas relacionadas con este tema, el Comité decidió eliminar la cuestión del programa de trabajo, lo cual no impediría que el Comité ni los Estados miembros recibieran información de las novedades respecto del nuevo sistema de registro y publicación.

4.1.8 La Asamblea, en su 39º período de sesiones, incorporó la cuestión “Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago” en el programa de trabajo del Comité Jurídico. La Asamblea instó a los Estados miembros a que aplicasen el Artículo 21 del Convenio de Chicago tomando las medidas internas necesarias para poder brindar información relacionada con la propiedad de las aeronaves que han matriculado. La Asamblea también solicitó al Consejo que efectuase un estudio sobre el cumplimiento de los datos proporcionados por los Estados miembros a otros Estados miembros o a la OACI del requisito del Artículo 21 sobre propiedad.

4.1.8.1 De conformidad con lo anterior, la Secretaria General, por medio de la Comunicación a los Estados LM2/22-17/87, fechada el 29 de junio de 2017, publicó una encuesta en línea sobre la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago y pidió a los Estados que completasen la encuesta a más tardar el 25 de agosto de 2017. Un total de 59 Estados enviaron respuestas a la encuesta, que fueron recopiladas y analizadas por la Secretaría.

4.1.8.2. La Secretaria General también creó un Equipo especial sobre la aplicación del Artículo 21 (A21TF). El A21TF, presidido por la Sra. S. Metsälampi (Finlandia), se reunió dos veces en Montreal, en septiembre de 2017 y abril de 2018, para deliberar sobre el tema y examinar los resultados de la encuesta. En sus recomendaciones al 37º período de sesiones del Comité Jurídico, el Equipo especial respaldó la labor en curso de la Secretaría para desarrollar una Red de matrículas de aeronaves (ARN) como posible solución a largo plazo para ayudar a los Estados miembros a cumplir sus obligaciones en virtud del Artículo 21. Con este fin, el Equipo especial creó un Subgrupo sobre la Red de matrículas de aeronaves (ARNSG) para asistir a la Secretaría en el desarrollo de esa plataforma de ARN. El Equipo especial también respaldó un modelo de certificado de cancelación de matrícula de aeronaves que se ha de incluir en el Anexo 7 – Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.

4.1.8.3 El Comité Jurídico, en su 37º período de sesiones, respaldó las recomendaciones del A21TF en principio, haciendo hincapié en la necesidad de seguir trabajando en el modelo de certificado de cancelación de matrícula de aeronaves en colaboración con otros organismos pertinentes de la OACI, tales como el Equipo especial sobre la transferibilidad transfronteriza (XBT) y el Grupo de expertos en aeronavegabilidad.

4.2 El Comité Jurídico también aprobó la inclusión de dos cuestiones adicionales respecto de las cuales se invita a la Comisión a consultar el **Apéndice A**. El **Apéndice B** contiene información sobre otros temas de interés jurídico.

4.3 El Consejo examinó por último el programa de trabajo, incluida la priorización de las cuestiones, en la quinta sesión de su 215º período de sesiones, celebrada en septiembre de 2018. En esa ocasión, el Consejo puso de relieve la necesidad de garantizar que el Comité Jurídico trabajara de manera

concertada con otros grupos pertinentes de la OACI para evitar la duplicación de esfuerzos y las divergencias, en particular, en lo que respecta a la cuestión de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS). El Consejo también tomó nota de la decisión del Comité de no incluir por el momento un nuevo tema sobre los aspectos jurídicos de los vuelos espaciales comerciales, lo cual, sin embargo, no impediría seguir examinando el tema en la próxima reunión del Comité. En cuanto al asunto 8 del programa de trabajo, en la tercera sesión de su 217º período de sesiones el Consejo invitó a la Comisión Jurídica a ampliar el alcance del estudio jurídico más allá de los GNSS para abarcar otros sistemas y servicios espaciales que prestan apoyo a los servicios de la navegación aérea internacional (véase también la nota A40-WP/9, LE/1, párrafo 5.1). Excepto por esto último, el Consejo aprobó el programa de trabajo establecido por el Comité, que es el siguiente:

1. Aspectos jurídicos internacionales de las operaciones con aeronaves no tripuladas (sin piloto) y su integración en la aviación civil;
2. Revisión del Reglamento de la OACI para la solución de controversias;
3. Consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses;
4. Consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil;
5. 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;
6. Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional;
7. Aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago; y
8. Estudio de las cuestiones jurídicas internacionales relacionadas con los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS).

APÉNDICE A

A. SITUACIÓN DE LAS CUESTIONES DEL PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO

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

1.1 A pedido del Consejo, se agregó esta cuestión, a la que se le asignó la prioridad número 2, al programa de trabajo del Comité Jurídico durante su 37º período de sesiones. El Comité Jurídico creó un grupo de trabajo para llevar a cabo la labor sobre esa cuestión y autorizó a su presidente a que designase a los miembros del grupo de trabajo en consulta con el Presidente del Consejo. Se nominaron 23 Estados para integrar el grupo de trabajo, que celebró su primera reunión en la Sede de la OACI en Montreal del 7 al 9 de mayo de 2019 para definir y estudiar varias áreas posibles para la revisión del Reglamento. También acordó celebrar una segunda reunión en el último trimestre de 2019 para reanudar sus deliberaciones sobre esta cuestión.

2. Consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil

2.1 Tras la inclusión en el programa de trabajo del Comité Jurídico de la cuestión “consideración de la suficiencia de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional existentes frente a las ciberamenazas a la aviación civil”, la LEB participó en la primera reunión del Grupo de estudio de la Secretaría sobre ciberseguridad (SSGC): Subgrupo de investigación sobre aspectos jurídicos (RSGLEG), celebrada el 22 de noviembre de 2018, y ayudó al RSGLEG a determinar el alcance de su labor, efectuar un análisis preliminar de las respuestas de 62 Estados y 2 territorios que respondieron a una encuesta sobre las disposiciones jurídicas nacionales aplicables en materia de ciberseguridad y convenir en una metodología para llevar a cabo un análisis más exhaustivo de las respuestas. La LEB también presentó los tratados de derecho aeronáutico aplicables a los ciberataques contra la aviación civil y llegó a la conclusión de que la ratificación de los instrumentos de Beijing de 2010 representaba un avance en la creación de un marco jurídico adecuado para abordar las ciberamenazas.

2.2 El RSGLEG acordó seguir analizando si es necesario elaborar nuevos instrumentos internacionales para abordar la ciberseguridad, y en qué forma, y remitir sus conclusiones al Comité Jurídico. Posteriormente, el SSGC, en su quinta reunión celebrada el 23 de noviembre de 2018, convino en incluir medidas sobre legislación y reglamentos y trabajar para promover la ratificación de los instrumentos de Beijing como parte de la Estrategia de Ciberseguridad.

2.3 En la segunda reunión del RSGLED en Tel Aviv el 19 y 20 de marzo de 2019, especialistas de los Estados y la industria hicieron presentaciones técnicas sobre la naturaleza de las ciberamenazas, a partir de las cuales el RSGLED determinó los temas que requieren un análisis jurídico. También se acordó que la Secretaría informaría acerca del resultado del examen de los instrumentos internacionales al Comité Jurídico en su 38º período de sesiones en 2020.

APÉNDICE B

B. OTROS TEMAS DE INTERÉS JURÍDICO

1. Foro de asesores jurídicos en aviación civil (CALAF)

1.1 El primer Foro de asesores jurídicos en aviación civil (CALAF 2019), que tuvo lugar en Singapur el 16 y 17 de mayo de 2019, contó con la participación de 40 Estados y una organización regional. Se abordaron allí temas relacionados con importantes acontecimientos mundiales y cuestiones emergentes que repercuten en la aplicación y desarrollo del derecho aeronáutico. Los participantes pidieron que el Foro se llevara a cabo periódicamente como plataforma donde los asesores jurídicos de las administraciones de aviación civil puedan compartir sus conocimientos y experiencias sobre temas de actualidad en el ámbito jurídico con sus contrapartes de otros Estados y la OACI.

2. Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

2.1 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).

2.2 En julio de 2017, el Consejo aprobó el cuarto informe de la Autoridad supervisora a los Estados contratantes en el Convenio de Ciudad del Cabo y en el *Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*, firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (Protocolo aeronáutico). El informe se publicó el 30 de agosto de 2017 mediante la Comunicación a los Estados LE 3/41.2-IND/17/14. El 27 de junio de 2018, en la décima sesión de su 214^o período de sesiones, el Consejo aprobó la renovación del nombramiento de Aviareto Limited como Registrador del Registro internacional para un cuarto período que comenzará el 1 de marzo de 2021.

2.3 Habida cuenta de que el cuarto mandato de la Comisión de expertos de la Autoridad supervisora del Registro internacional (CESAIR) finalizó en julio de 2018, el Consejo, en cumplimiento del Artículo XVII (4) del Protocolo aeronáutico, y después de recibir propuestas y la renovación de propuestas de nombramiento recibidas de los Estados contratantes y signatarios en el Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo aeronáutico, nombró y volvió a nombrar miembros de la Comisión para el quinto mandato. La CESAIR está compuesta actualmente por 15 expertos nominados por Brasil, Canadá, China, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Irlanda, Kenya, Kuwait, México, Nigeria, Reino Unido, Singapur y Sudáfrica. La CESAIR celebró su octava reunión en Montreal del 29 al 31 de agosto de 2018, durante la cual la Comisión examinó las enmiendas propuestas por el Registrador a las *Normas y Procedimientos para el Registro internacional* (Doc 9864). La CESAIR formuló recomendaciones de enmiendas al Consejo, que posteriormente aprobó, en la sexta sesión de su 216^o período de sesiones, celebrada el 1 de marzo de 2019. Además, en su octava reunión, la CESAIR eligió a la Sra. Y. Yang (China) como Presidenta y reeligió a la Sra. S.H. Tan (Singapur) como Vicepresidenta para el siguiente trienio. Al 1 de abril de 2019, eran 76 las Partes en el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo aeronáutico.

3. **Curso de derecho aeronáutico internacional**

3.1 El Curso de derecho aeronáutico internacional de la OACI comenzó en 2017 con el objetivo de habilitar al personal de las Administraciones de Aviación Civil, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados miembros con o sin conocimientos jurídicos, así como a funcionarios gubernamentales con responsabilidades en materia de políticas, legislación de aviación civil, y su aplicación, para que respalden a su organización en la aplicación del derecho aeronáutico internacional. Desde su presentación, el curso elaborado por la Oficina de Instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI, en coordinación con la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones externas, se impartió en todas las Regiones de la OACI y asistieron a él más de 180 participantes. El curso ha recibido elogios por ser tan valioso, ya que proporciona a los participantes información sobre diversos aspectos del derecho aeronáutico internacional, incluidos los tratados internacionales de derecho aeronáutico. Esta iniciativa fue en respuesta a la Resolución A39-11, que hace un llamamiento a la promoción de la enseñanza del derecho aeronáutico en los Estados. Durante 2019, el curso se traducirá a otros idiomas de la OACI para aumentar su alcance y eficacia.

— FIN —