



LC/35-WP/7-12  
14/5/13

## COMITÉ JURÍDICO — 35º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 6 – 15 de mayo de 2013)

**Cuestión 7 del  
orden del día:**

**Informe sobre la labor realizada en el período de sesiones**

### **PROYECTO DE INFORME SOBRE LA LABOR DEL 35º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO**

El Apéndice E adjunto está relacionado con el proyecto de Informe del Comité Jurídico.

-----

---

**APÉNDICE E****INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO ENCARGADO DE EXAMINAR LA NOTA DE ESTUDIO LC/35 - WP/3-2 TITULADA "ASPECTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL RELACIONADOS CON LA LIBERALIZACIÓN ECONÓMICA Y EL ARTÍCULO 83 BIS"**

El presidente del 35º período de sesiones del Comité Jurídico solicitó a este grupo de trabajo que examinara la nota LC/35-WP/3-2 titulada "Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 *bis*", presentada por la Secretaría de la OACI, y preparara un informe en el que indicara si había problemas de orden jurídico relacionadas con la negociación de los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis* y su registro en la OACI. Como alternativa, se pidió al grupo de trabajo que formulara algunas recomendaciones para mejorar la calidad de estos acuerdos.

Un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis* es un instrumento que permite transferir ciertas funciones y obligaciones que normalmente incumben al Estado de matrícula al Estado del explotador, en casos de arrendamiento, fletamento o intercambio de una aeronave. Sin estos acuerdos, la vigilancia de la seguridad operacional sería costosa y complicada ya que el Estado de matrícula tendría que hacer el seguimiento con respecto a las aeronaves en una jurisdicción extranjera para garantizar que cumplen con su reglamentación en materia de seguridad operacional. El Artículo 83 *bis* establece claramente que al concertar un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis*, el Estado de matrícula y el Estado del explotador deben acordar transferir todas o parte de sus funciones, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 *a*) del Convenio, que generalmente se relacionan con licencias al personal, certificado de aeronavegabilidad, equipo de radio y reglamento del aire. Por consiguiente, estos acuerdos son útiles cuando se transfieren las aeronaves a largo plazo.

En un principio, el grupo de trabajo consideró que no había problemas de orden jurídico *per se* en relación con el lenguaje del Artículo 83 *bis* o del proyecto de acuerdo propuesto por la OACI en su Circular 295; sin embargo, podrían surgir problemas de índole jurídico derivados de la aplicación del Artículo 83 *bis* debido a la falta de comprensión por parte de algunos Estados respecto a la pertinencia del Artículo 83 *bis* y la naturaleza del arrendamiento. La Secretaría de la OACI también había indicado en su nota de estudio LC/35 - WP/3-2 que la mayor parte de los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis* y que están registrados en la OACI no constituyen acuerdos válidos con respecto a la aplicación del Artículo 83 *bis*. Estos acuerdos son principalmente acuerdos de arrendamiento con arreglo a los cuales ambos Estados convienen en llevar a cabo ciertos aspectos de sus respectivas funciones sin transferir la función de vigilancia de la seguridad operacional, que no es la verdadera intención de un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis*. De hecho, la mayoría de estos acuerdos, según la Secretaría, son acuerdos de arrendamiento regulares.

Una cuestión afín consiste en que los Estados registran estos acuerdos en la OACI como "Acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*" cuando, en realidad, no conllevan una transferencia de las responsabilidades jurídicas del Estado de matrícula, como se contempla en el Artículo 83 *bis*. Esto puede tener algunas consecuencias no intencionales, ya que terceros Estados que han ratificado el Artículo 83 *bis* pueden creer equivocadamente que tales acuerdos conllevan la transferencia de las responsabilidades del Estado de matrícula, que ellos están obligados a reconocer en virtud del párrafo *b*) del Artículo 83 *bis*, cuando en realidad no se produce dicha transferencia de responsabilidades. En lo que atañe a los Estados que han concertado estos acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*, el registro de un acuerdo de conformidad con el Artículo 83 *bis* que no supone la transferencia de responsabilidades del

Estado de matrícula, según los Artículos 12, 30, 31 ó 32 *a*) del Convenio puede demostrar una falta de comprensión de la aplicación del Artículo 83 *bis*, que se perpetúa cuando el acuerdo es incorporado en el registro de la OACI. Contribuye a agravar este problema el hecho de que la OACI ha indicado claramente que no posee ni la autoridad, en virtud de un mandato jurídico, ni los recursos para efectuar un examen a fondo de estos acuerdos o de los cientos de los diversos tipos de acuerdos que los Estados registran en la OACI cada año. En efecto, la OACI ha indicado que debido al inmenso volumen de acuerdos que recibe, un gran número de acuerdos aún está pendiente de registro.

El Grupo de trabajo ha analizado detalladamente estas cuestiones y desearía formular las siguientes recomendaciones al presidente del Comité Jurídico:

1. Los diversos arreglos de arrendamiento y/o intercambio de aeronaves constituyen herramientas útiles que los transportistas aéreos pueden utilizar para responder a necesidades operacionales fluctuantes, ya que les permite aprovechar las oportunidades del mercado y hacer frente al aumento de la demanda que se presenta en períodos de punta, aun cuando carecen de una capacidad interna en cuanto flota de aeronaves. Sin embargo, parece ser que existe una falta de comprensión entre los Estados con respecto a la aplicación del Artículo 83 *bis* y su pertinencia en relación con este tipo de transacciones. Sin duda, el grupo considera que debería ponerse a disposición de los Estados orientación actualizada sobre la aplicabilidad del Artículo 83 *bis* y la naturaleza de los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*. Como primer paso, la Secretaría podría examinar la Circular 295 de la OACI con el objeto de determinar si es necesario efectuar cambios para resolver algunas cuestiones clave, tal como el carácter voluntario de estos acuerdos; los casos en que estos diversos acuerdos de arrendamiento y/o intercambio de aeronaves conllevan la aplicación del Artículo 83 *bis*; si los acuerdos para transferir aeronaves de un Estado a otro a corto plazo suponen (o necesitan) una transferencia de responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Artículo 83 *bis*; las repercusiones de orden jurídico para cada Estado que concierne un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis*, etc.

2. El grupo también recomienda que se constituya un equipo especial con personal pertinente de la Secretaría de la OACI y representantes del Comité Jurídico que posean los conocimientos necesarios en relación con los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis* para que contribuyan a revisar la Circular 295 de la OACI y a informar mejor a los Estados miembros sobre la pertinencia de los acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*.

3. En relación con el registro se plantean dos problemas: (1) los acuerdos que no conllevan una transferencia de responsabilidades del Estado matrícula se están registrando de conformidad con el Artículo 83 *bis*, y (2) la demora en el proceso de registro. El primer problema podría resolverse fomentando un mejor conocimiento entre los Estados miembros sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* y la finalidad y efecto de registrar estos acuerdos en la OACI. A este respecto, el equipo especial, cuya creación se recomienda en el párrafo 2, podría ayudar en esta solución. Con respecto a la demora en el proceso de registro, el grupo recomienda que, con sujeción a la disponibilidad de recursos, la OACI considere la opción de crear un registro basado en la web en el que los propios Estados miembros puedan incorporar información y cargar electrónicamente los acuerdos en lugar de enviarlos a la OACI para que la Organización efectúe el proceso de registro. El equipo especial podría encargarse de examinar los aspectos jurídicos relacionados con la implantación de un registro basado en la web. Otra posible opción consiste en que los Estados notifiquen directa y paralelamente a otros Estados, como se describe en el Artículo 83 *bis* (b).

4. El Grupo también recomienda que cuando se celebren las conferencias regionales, la OACI considere la posibilidad de incorporar en el orden del día de las mismas una cuestión relacionada con el Artículo 83 *bis* a fin de promover la importancia de estos acuerdos entre los Estados miembros. Esta medida llevaría a una mejor comprensión de estos acuerdos entre todos los Estados miembros.

5. El grupo de trabajo tiene dudas con respecto a las ventajas de utilizar estos acuerdos para arrendamientos de corto plazo debido a las complejidades de negociación de los mismos ya que muchos Estados los consideran tratados oficiales, además del costo financiero vinculado con su aplicación. Por consiguiente, el grupo recomienda que la OACI continúe alentando a los Estados a que sean flexibles al negociar estos acuerdos a fin de que no negocien tratados cuando lo que necesitan es concertar un acuerdo en que se aplica el Artículo 83 *bis*. Si bien este aspecto dependería de la naturaleza de la legislación interna y Constitución de cada Estado, la OACI debería promover el conocimiento de arreglos que permiten a los Estados la flexibilidad necesaria con respecto al nivel de autoridad para aprobar acuerdos en que se aplica el Artículo 83 *bis*, tales como acuerdos generales y, considerando la naturaleza de los arrendamientos a corto plazo que actualmente constituyen el arreglo más común, delegar la facultad de firmar dichos acuerdos en funcionarios de los Estados para que puedan negociar futuros acuerdos con el mismo Estado.

Informe preparado por:

Machteld Cambridge (Delegado – Países Bajos)  
Augustine Hocking (IATA)  
Michael Gill (IATA)  
Elizabeth Weir (Delegada – Estados Unidos de América)  
Siew Huay Tan (Delegada – Singapur)  
Marva Gordon (Delegado – Jamaica)  
Pollie Okoronkwo (Delegado – Nigeria)  
Emilie Mezi (Delegada – Francia)  
Levers Mabaso (Delegado – Sudáfrica)  
Anastasia A Gbem (Delegada – Nigeria)  
John Thachet – Jefe (Delegado – Canadá)

Con el apoyo de:

Mitch Fox (Dirección de navegación aérea – OACI)  
Henry Gourджи (Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional – OACI)  
Christopher Petras (Dirección de asuntos jurídicos – OACI)

-----