



## COMITÉ JURÍDICO — 37º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 4 – 7 de septiembre de 2018)

### Cuestión 2: Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico

#### APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 21 DEL CONVENIO DE CHICAGO

(Nota presentada por Francia, Suiza, Ucrania, Italia, Hungría, Polonia y Finlandia)

##### 1. ANTECEDENTES

1.1 El Artículo 21 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (“Convenio de Chicago”) tiene por objetivo principal facilitar el intercambio de información pertinente sobre la matrícula, propiedad y control de aeronaves entre los Estados contratantes:

- a) Primero, “[c]ada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado.”;
- b) Luego, “todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que esta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes”.

1.2 De conformidad con la parte del artículo que figura en el primer apartado, todo Estado debería tener la capacidad de responder rápidamente a los pedidos de los otros Estados, especialmente en lo que concierne a la identidad del propietario de una aeronave que dicho Estado ha dado de baja de su registro de matrículas.

1.3 Al mismo tiempo, el artículo 19 del Convenio de Chicago establece que la matriculación de aeronaves debe efectuarse de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales. Por consiguiente, cada Estado es responsable de determinar qué entiende por «propiedad» en el caso de la matriculación de aeronaves.

1.4 Con el paso del tiempo, la aplicación del Artículo 21 dentro de este marco establecido en 1944 ha despertado inquietud en ciertos Estados, como Francia, debido a la ausencia de una definición en común de la noción de «propiedad». Esta ausencia de definición y comprensión comunes genera cierta ambigüedad en el intercambio de información sobre la propiedad entre los Estados miembros durante el proceso de transferencia de una aeronave del registro de un Estado al de otro Estado.

1.5 Esta problemática es aún más importante hoy en día, ya que la industria aeronáutica mundial en general y las prácticas de los explotadores, en particular, han evolucionado desde 1944. En esa época, en la mayoría de los casos, el «propietario» y el «explotador» eran una sola persona. Más de siete decenios más tarde, es cada vez más usual que los explotadores utilicen aeronaves arrendadas pertenecientes a grandes grupos internacionales especializados en la adquisición y arrendamiento de aeronaves. Por consiguiente, la ausencia de información sobre la propiedad puede ocasionar demoras en la matriculación de aeronaves y consecuencias económicas para los explotadores que las integren a su flota, especialmente retrasos y costos financieros suplementarios, que pueden afectar a todo el sector.

## 2. TRABAJOS REALIZADOS

2.1 La cuestión «aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago» se añadió al programa de trabajo del Comité Jurídico de la OACI, por decisión de la Asamblea, durante su 39º período de sesiones, en 2016. La Asamblea adoptó dicha decisión por recomendación unánime de la Comisión Jurídica tras el examen de la nota de estudio A39-WP/159, presentada por Francia y apoyada por todas las delegaciones que tomaron la palabra.

2.2 Por consiguiente, la Secretaria General envió, con la comunicación LM2/22-17/87 del 29 de junio de 2017, un cuestionario en línea sobre la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago al que respondieron 59 Estados miembros. El objetivo principal del cuestionario consistía en comprender la manera en que los Estados miembros aplican el artículo 21 y las dificultades con las que se enfrentan en la transmisión de sus informes a la OACI por medio del sistema de matrículas de aeronaves (ARS). Este sistema, basado en la web, fue creado por la OACI para ayudar a los Estados miembros a cumplir con sus obligaciones de conformidad con el Artículo 21. Estaría previsto reemplazarlo por una nueva plataforma de matriculación, la red de matriculación de aeronaves (*Aircraft Registration Network - ARN*), actualmente en desarrollo.

2.3 El estudio de las respuestas al cuestionario indica que numerosos Estados tienen dificultades relacionadas con que el contenido de los registros de matriculación de las aeronaves no es el mismo en todos los Estados miembros de la OACI. El estudio reveló, en particular, que la definición de «control» difiere de la de «propiedad» en la mayoría de los Estados, y justamente las nociones de «propiedad» y «control» son criterios ampliamente utilizados por los Estados para matricular aeronaves en sus «jurisdicciones». Por otro lado, el estudio indicó que los Estados miembros tienen opiniones divergentes en cuanto a la evaluación de la eficacia y pertinencia de la base de datos.

2.4 En definitiva, los Estados miembros participantes expresaron su acuerdo con la sugerencia de que los Estados podrían beneficiarse si contaran con reglas, orientaciones o recomendaciones de la OACI con respecto a la cancelación de matrículas de aeronaves.

2.5 Al mismo tiempo, la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) dio inicio a una encuesta para tener un panorama de la situación en sus 44 Estados miembros: los resultados indicaron que existen diferencias entre los Estados europeos en cuanto a su forma de aplicar el Artículo 21, y por consiguiente, dificultades debidas principalmente a una confusión entre los conceptos de titular, explotador y propietario de la aeronave. Los Estados europeos recomendaron entonces, entre otras sugerencias, crear un certificado normalizado de cancelación de matrícula para todos los Estados miembros de la OACI.

2.6 Paralelamente, la OACI tomó la decisión de crear un «equipo especial» sobre esta problemática. Dicho equipo se reunió dos veces en Montreal: del 27 al 29 de septiembre de 2017 y del 10 al 11 de abril de 2018, bajo la presidencia de la Sra. Susanna Metsälampi (Finlandia).

### 3. PROPUESTAS

3.1 En su trabajo, el equipo especial concluyó que sería útil reforzar la transparencia y la coherencia del sistema para atenuar o suprimir cualquier ambigüedad.

3.2 Desde esta óptica, un modelo normalizado de certificado de cancelación de matrícula podría ser útil para una mayor claridad. En efecto, en la mayoría de los casos, un Estado que da de baja la matrícula de una aeronave de su registro envía al futuro Estado de matrícula su propio certificado de cancelación o una notificación de la anulación de la matrícula. Francia propuso un modelo para su análisis.

3.3 Si bien un documento de esas características podría resultar insuficiente en sí mismo para ayudar a los Estados miembros de la OACI a aplicar e interpretar de manera uniforme el Artículo 21 del Convenio de Chicago, puede ser un medio para mejorar la transferencia de aeronaves de un registro a otro – en el corto plazo y de manera provisional – en la espera de una solución permanente para resolver las dificultades de aplicación del Artículo 21.

3.4 En la primera reunión del equipo especial, se consideró la posibilidad de publicar el modelo de certificado como documento de orientación, por ejemplo como parte de un manual sobre las transferencias transfronterizas, como el que está preparando el Equipo especial sobre la transferibilidad transfronteriza (XBT-TF) creado por la Dirección de navegación aérea (ANB).

3.5 El modelo tipo de certificado de cancelación de matrícula de las aeronaves elaborado por el Equipo especial sobre el Artículo 21 fue enviado al Equipo especial XBT para que lo examinara en su última reunión, que tuvo lugar en Montreal del 30 de abril al 3 de mayo de 2018 (véase el Apéndice).

3.6 Se tomó además la decisión de crear un subgrupo dedicado a brindar apoyo al Equipo especial sobre el Artículo 21 para ayudar a la OACI a elaborar las especificaciones de la ARN y reglas de procedimiento que tengan en cuenta las necesidades técnicas y operacionales de los Estados miembros y el análisis de la noción de propiedad.

### 4. MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ JURÍDICO

- a) promover la necesidad de reforzar la transparencia y uniformidad en la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago;
- b) seguir de cerca el desarrollo de la red de matriculación de aeronaves como solución a largo plazo que podría ayudar a los Estados miembros a cumplir con sus obligaciones de conformidad con el Artículo 21 del Convenio de Chicago;
- c) considerar el modelo de certificado de cancelación de matrícula proporcionado al Equipo especial XBT, al menos como solución provisoria.



APÉNDICE A

MODELO DE CERTIFICADO DE CANCELACIÓN DE MATRÍCULA

AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL DE .....Estado)

**Certificado de Cancelación de matrícula**

*(de conformidad con los art. 18 y 21 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional)*

Por el presente, se certifica que la siguiente aeronave ha sido dada de baja del Registro de matrículas de aeronaves civiles de .....(Estado) y que sus marcas de nacionalidad y de matrícula han sido canceladas.

Marcas de nacionalidad y de matrícula: .....

Fabricante: .....

Tipo: .....

Número de serie: .....

Fecha de cancelación: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Motivo de la cancelación: la aeronave será exportada a.....(Estado)

*Si es posible, llene los tres campos siguientes (“Propietario Legal”, “Titular”, “Explotador de la aeronave”).*

Último propietario legal inscrito<sup>1</sup>: .....

Domicilio del último propietario legal inscrito<sup>1</sup>: .....

Último titular inscrito<sup>2</sup>: .....

Domicilio del último titular inscrito<sup>2</sup>: .....

Último explotador inscrito<sup>3</sup>: .....

Domicilio del último explotador inscrito<sup>3</sup>: .....

Comentarios: *(Según consta en nuestros registros, la aeronave antedicha no registra embargos ni hipotecas.)*

**Registro de aeronaves civiles**

*(Administrador del Registro)*

Fecha: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Autoridad de Aviación Civil**

**Registro de matriculación de aeronaves**

Dirección, Teléfono, Fax, Correo electrónico, Sitio web

— FIN —

<sup>1</sup> “Propietario legal”: persona, organismo o empresa que posee un documento, generalmente el título de propiedad de la aeronave, que confirma que es el legítimo propietario, con arreglo al Convenio de Ginebra del 19 de junio de 1948.

<sup>2</sup> “Titular”: persona, organismo o empresa que posee la custodia y control legales de la aeronave. El titular puede ser el arrendatario y/o explotador de la aeronave. Si el titular no es arrendatario, es el propietario legal.

<sup>3</sup> “Explotador”: persona, organismo o empresa que se ocupa o propone ocuparse de la explotación de la aeronave. El explotador puede ser arrendatario de la aeronave. Si el explotador no es arrendatario, es el propietario legal.