



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA Y COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

Cuestión 47: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica

APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 21 DEL CONVENIO DE CHICAGO

(Nota presentada por Francia)

RESUMEN

Esta nota de estudio señala a la atención de la Asamblea los retos que supone la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago relativo a la información sobre la propiedad de una aeronave que debe suministrarse cuando se realiza un cambio de matrícula. Una aplicación mejorada de este artículo facilitaría la transferencia de aeronaves entre Estados. Ello garantizaría una trazabilidad más precisa de las aeronaves durante su vida útil, lo que redundaría en la seguridad operacional.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- instar a los Estados miembros a que apliquen el Artículo 21 del Convenio de Chicago mediante la adopción de las medidas necesarias para el suministro de información sobre la propiedad de las aeronaves que hayan matriculado;
- solicitar al Consejo que realice un estudio sobre la aplicación del Artículo 21 por los Estados miembros;
- solicitar al Consejo que incluya este asunto en el programa de trabajo de la Comisión Jurídica de la OACI; y
- solicitar al Consejo que analice y mejore de los procedimientos vigentes para apoyar la aplicación del Artículo 21.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Debe limitarse el costo de las medidas propuestas y a tal fin se propone utilizar los recursos disponibles del presupuesto del programa regular de la OACI propuesto para 2017-18-19
<i>Referencias:</i>	Doc. 7300, <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> Carta de Estado AN 11/47 - 10/67 de 24 de septiembre de 2010

¹ Francia ha elaborado las versiones en inglés y francés de esta nota.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Artículo 21 del Convenio de Chicago establece que "*Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de la Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado...*".

1.2 Esta disposición del Convenio forma parte del Capítulo sobre nacionalidad de las aeronaves, incluido en la parte correspondiente a "Navegación Aérea", que aborda los principios destinados a facilitar la navegación, incluido el cambio del Estado de matriculación de una aeronave.

2. ANÁLISIS

2.1 Los explotadores recurren cada vez más al arrendamiento de aeronaves que son propiedad de grandes grupos internacionales especializados en la adquisición y arrendamiento de aeronaves, por lo que cada vez son más frecuentes los cambios de matrícula.

2.2 Sin embargo, el cambio del Estado de matriculación de una aeronave debido al cambio de explotador de la misma no implica necesariamente el cambio de propietario. La falta de información sobre el propietario puede retrasar la matriculación de una aeronave, con las consecuencias que ello conlleva para el explotador que debe integrar la aeronave en su flota.

2.3 Esta falta de información se debe a que algunos Estados no cumplen el Artículo 21 del Convenio de Chicago (información sobre la propiedad de una aeronave), ni el Convenio de Ginebra relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, firmado el 19 de junio de 1948, pese a ser parte de los mismos.

2.4 En primer lugar, deben aplicarse los reglamentos internacionales en vigor y debe solicitarse a los Estados que han ratificados dichos convenios, en particular el Convenio de Chicago, que cumplan sus disposiciones, incluidas las contenidas en los apéndices.

2.5 Algunos Estados importantes no certifican la propiedad de las aeronaves. Hay Estados que certifican el "titular" o el "explotador", pero no el "propietario". Otros Estados, de forma aún más extraña, certifican un "propietario" que no es el verdadero propietario. Otros simplemente no certifican ni "propietario" ni "titular". Por último, algunos Estados no responden a las solicitudes de información que se les remite. En muchos países, los registros de matriculación de aeronaves no incluyen la propiedad de la aeronave, que es gestionada por otros servicios administrativos. Sin embargo, ello no debería ser obstáculo para que un Estado tome las medidas pertinentes para responder a las solicitudes de información sobre la propiedad.

2.6 Actualmente, cuando una aeronave se elimina de un registro para ser matriculada en Francia sin cambio de propietario, la autoridad de aviación civil del país de origen remite (mediante fax, correo electrónico o télex) a la autoridad de aviación civil del país responsable de la nueva matrícula, un certificado de cancelación que informa del propietario registrado. Por tanto, la matrícula puede cambiarse fácilmente sin que la autoridad del nuevo país tenga que solicitar un documento sobre la propiedad de la aeronave, ya que esa verificación debería haber sido realizada por la autoridad de origen. Por tanto, los procedimientos para la transferencia de una aeronave son extremadamente sencillos cuando se conoce el

propietario, de conformidad con los convenios internacionales mencionados. Ese es el caso de unos pocos Estados que confirman el nombre de los propietarios de las aeronaves que matriculan.

2.7 La matriculación de una aeronave en un país convierte a éste (por lo general) en responsable de supervisar y controlar la aeronavegabilidad de la aeronave.

2.8 En 2010, el Consejo de la OACI solicitó a todos los Estados el suministro por medios electrónicos de sus datos de aeronaves matriculadas, de conformidad con el Artículo 21 del Convenio de Chicago (Carta Cf. AN 11/47 – 10/67 de 24 de septiembre de 2010). Aparentemente, el contenido de la base de datos no es siempre consistente con los datos facilitados, lo cual no alienta a los Estados a suministrar los datos de que disponen.

2.9 Es muy recomendable que se tomen medidas para mejorar la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago.

- FIN -