



COMITÉ JURÍDICO — 35º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 6 – 15 de mayo de 2013)

Cuestión 3 del **Examen de otros asuntos comprendidos en el programa general de trabajo del**
orden del día: **Comité Jurídico**

ASPECTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL RELACIONADOS CON LA LIBERALIZACIÓN ECONÓMICA Y EL ARTÍCULO 83 BIS

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el 33º período de sesiones del Comité Jurídico en 2008, de acuerdo con una decisión del Consejo, se sometió al Comité la nota LC/33-WP/4-6, para que un Subcomité examinara la forma de mejorar las disposiciones y textos de orientación pertinentes de la OACI a fin de facilitar una mayor utilización del Artículo 83 bis del *Convenio sobre Aviación civil internacional* (Chicago, 1944). El Consejo había tomado esa decisión basándose en un informe sobre el Estudio de los aspectos de seguridad operacional y protección de la aviación de la liberalización económica (C-WP/12480). El Comité concluyó que no podía identificarse aspecto Jurídico alguno del Artículo 83 bis y relativo a las cuestiones planteadas en el citado estudio que requiriera ser analizado más a fondo por un Subcomité.

1.2 El Consejo, en la sexta sesión de su 184º período de sesiones el 23 de junio de 2008, consideró el informe sobre el 33º período de sesiones del Comité Jurídico. En el curso de las deliberaciones se hizo referencia a asuntos que debían aclararse para ayudar a los Estados en la aplicación del Artículo 83 bis, en particular en relación con la liberalización económica y el establecimiento de identificadores únicos para las aeronaves que habitualmente se emplean en la aviación civil internacional, en el contexto de la aplicación del Artículo 21 del Convenio de Chicago acerca de los informes sobre matrículas. En consecuencia, el Consejo acordó pedir a la Secretaría que siguiera la evolución y desarrollara según fuera necesario el asunto de los aspectos de seguridad operacional de la liberalización económica y el Artículo 83 bis del Convenio de Chicago y que añadiera esta cuestión al programa general de trabajo. Se decidió incluir los “Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 bis” como nuevo asunto 6) del programa general de trabajo del Comité Jurídico.

1.3 La Asamblea, en su 37º período de sesiones en 2010, consideró un informe de la Secretaría sobre el programa de trabajo del Comité Jurídico, en el cual se tomó nota específicamente del mencionado asunto 6) en cuanto a que la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB) había proporcionado apoyo jurídico a la Dirección de navegación aérea (ANB) para el establecimiento del marco necesario para aplicar el Artículo 21 del Convenio de Chicago con respecto a una base de datos de aeronaves y propiedad, al igual que para un registro internacional de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC).

1.4 En la tercera sesión de su 197º período de sesiones, el 2 de noviembre de 2012, el Consejo examinó la nota C-WP/13886 sobre el programa general de trabajo del Comité Jurídico. En el curso de las deliberaciones, se hizo referencia a las dificultades que enfrentaban los Estados con respecto a la aplicación del Artículo 83 *bis* y a la asistencia que la OACI podía proporcionarles en tal caso. Se expresó además que había un conjunto de asuntos pendientes que requerían ser considerados más a fondo en relación con la aplicación del Artículo 83 *bis*. Por consiguiente, el Consejo decidió que la prioridad de la cuestión “Aspectos de seguridad operacional relacionados con la liberalización económica y el Artículo 83 *bis*” se elevara de prioridad 6 a prioridad 3.

2. NOVEDADES

2.1 **Estado y registros** – Al 21 de marzo del 2013, 162 Estados eran partes en el Protocolo de enmienda del Convenio de Chicago con respecto al Artículo 83 *bis*. En total, se han registrado en la OACI 147 acuerdos en virtud del mismo, con registro todavía pendiente para cerca de 80 más. En estos 147 acuerdos participan, en total, 51 Estados. En el sitio web de la OACI, en la sección “Treaty Collection” de la página LEB, se proporciona 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.

2.2 **Asistencia a los Estados** – Para proporcionar asistencia a los Estados miembros, en 2003 la Secretaría publicó textos de orientación detallados en la Circular 295 de la OACI – *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre aviación civil internacional*. Conforme a dicha orientación, LEB presta apoyo y asesoría a la ANB, principalmente en el marco de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional con respecto a las cuestiones relacionadas con el protocolo de auditoría. Asimismo, se invitó a LEB a llevar a cabo una presentación en un seminario sobre arrendamiento y el Artículo 83 *bis* organizado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) en junio de 2010, al cual asistieron numerosos Estados europeos.

2.3 **Resultados de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional** – La información recopilada en el marco del Programa universal OACI de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) demuestra que el 68% de los Estados partes en el Artículo 83 *bis* no han modificado su legislación aeronáutica básica, en relación con la reglamentación de explotación, ni los procedimientos para considerar las transferencias de sus funciones y obligaciones según se prevé en el Artículo 83 *bis*. Más aún, los exámenes, realizados por el equipo de auditoría, de los acuerdos firmados en virtud del Artículo 83 *bis* han demostrado que en la mayoría de ellos en realidad no se consideraron las transferencias de obligaciones en virtud de los Artículos 12, 30, 31 y 32 a) del Convenio de Chicago conforme al Artículo 83 *bis*. En estos acuerdos se especificaron, más bien, asuntos relacionados con actividades de vigilancia, cuya responsabilidad recaería en todo caso en el Estado del explotador. Con respecto a las transferencias efectivas de obligaciones y responsabilidades del Estado de matrícula al Estado del explotador en virtud del Artículo 83 *bis*, los acuerdos concertados a la fecha han considerado principalmente el Artículo 32 a) (licencias de los pilotos), en tanto que unos pocos consideraron el Artículo 31 (certificación de aeronavegabilidad).

2.4 **Nivel de aplicación** – En concordancia con lo considerado por el Comité Jurídico en su 33º período de sesiones, el Consejo había estimado, en 2005, que el escaso número de acuerdos en virtud del Artículo 83 *bis* registrados ante la OACI no era atribuible a los aspectos jurídicos del Artículo sino más bien a las dificultades encontradas por los Estados en sus negociaciones bilaterales. La información recibida por LEB con respecto a esto sugiere que una dificultad en particular reside en el nivel de autoridad que se requiere para la firma de tales acuerdos. Aunque en la Circular 295, directriz 3.7, se indica que “el nivel de autoridad para firmar acuerdos de transferencia debería ser equivalente al exigido

para los arreglos administrativos entre autoridades aeronáuticas”, el sistema constitucional de algunos Estados requiere la firma a nivel ministerial o de gabinete, lo cual no siempre resulta viable, especialmente con respecto a los acuerdos a más corto plazo.

2.5 Operaciones a corto plazo – La información recibida indica además que las formalidades que supone la aplicación del Artículo 83 *bis* pueden hacer que sea inviable en el contexto del arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves a (muy) corto plazo. Por ejemplo, en la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo de la OACI (ATConf/6); Montreal, 18-22 de marzo de 2013), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) presentó un modelo regional para la doble vigilancia de la seguridad operacional como alternativa frente a las dificultades específicas que supone la aplicación de la transferencia de responsabilidades en virtud del Artículo 83 *bis* al intercambio de aeronaves a corto plazo entre distintos explotadores de Estados diferentes.

2.6 Responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional – Tal como lo consideró el Consejo en 2008 (184/6), la aplicación del Artículo 83 *bis* requiere que los Estados sepan en todo momento quién es responsable de la vigilancia operacional con respecto a aeronaves específicas; de este modo, cualquiera sea el nivel de liberalización económica, la rendición de cuentas con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional debe ser clara. En relación con esto, el Anexo 6 – Operación de aeronaves, al Convenio de Chicago se ha enmendado para considerar que sea obligatorio llevar a bordo de las aeronaves una copia auténtica certificada del AOC, en concordancia con la directriz 3.12 de la Circular 295. El propósito de este requisito es garantizar la identificación adecuada del Estado del explotador en una inspección y se ha aplicado desde el 20 de noviembre de 2008.

2.7 Oficina principal – En el marco de la cuestión 2.2 (Propiedad y control de los transportistas aéreos), la ATConf/6 concluyó que había amplio apoyo para alentar a los Estados a que continúen liberalizando la propiedad y el control de los transportistas aéreos por medio de diversas medidas existentes, incluida la de adoptar criterios alternativos para la designación de líneas aéreas basados en “oficina principal y control de reglamentación efectivo”, como recomienda la OACI. Se recalcó que, independientemente de cualquier cambio en los arreglos de reglamentación, comprendidas las reglas de liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, los Estados deben garantizar que sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional se lleven a cabo de conformidad con las normas y métodos recomendados de la OACI.

2.8 Artículo 21 del Convenio de Chicago – El sistema de matrículas de aeronaves (ARS) de la OACI se ofreció en línea en noviembre de 2011, con una recopilación de información sobre la situación de las matrículas, la propiedad y los explotadores de las aeronaves que habitualmente se emplean en la aviación civil internacional. Actualmente, 44 Estados proporcionan información a la OACI. El sistema de certificados de explotador de servicios aéreos (AOC) de la OACI, que recopila información sobre AOC y las especificaciones conexas sobre las operaciones, se implantó en enero de 2013 y se desplegó para ensayo en condiciones reales inicialmente en una muestra de 11 Estados. Para después de que se pongan en práctica las recomendaciones resultantes de estos ensayos, la OACI está planificando ofrecer el sistema a todos los Estados miembros de la Organización, a fines del tercer trimestre de 2013. Con el tiempo, el sistema ARS funcionará fluidamente con el sistema AOC, ofreciendo un solo punto de acceso a la información de seguridad operacional de las aeronaves mediante un sistema único ARS/AOC.

3. CONCLUSIONES

3.1 Los Estados cuyos sistemas constitucionales requieren, en principio, una autoridad de alto nivel para la firma de acuerdos en virtud del Artículo 83 *bis*, deberían considerar la posibilidad de firmar acuerdos globales, en los que se contemple la delegación de autoridad a un nivel inferior para concertar arreglos 83 *bis* individuales con respecto a aeronaves específicas. Esto también podría lograrse insertando una cláusula global específica en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

3.2 Los acuerdos para la aplicación del Artículo 83 *bis* deben registrarse ante la OACI y hacerse públicos de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. Como se especifica en el párrafo 2.1, la Secretaría tiene un volumen de trabajo pendiente con respecto a los registros. Los recursos recientemente asignados deberían eliminar dicho trabajo pendiente. No obstante, se recuerda que cualquier Estado parte en un acuerdo puede oficialmente comunicar dicho acuerdo a terceros Estados mediante notificación directa, de conformidad con el párrafo b) del Artículo 83 *bis*.

3.3 En relación con el Artículo 21 del Convenio, el establecimiento progresivo por la OACI del sistema ARS/AOC debería resultar útil para identificar con precisión el Estado de matrícula y el Estado del explotador respectivos respecto de aeronaves específicas. Conjuntamente con la información disponible en DAGMAR, esto debería facilitar la determinación apropiada de responsabilidades con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo los casos en que las aeronaves en cuestión son objeto de un acuerdo en virtud del Artículo 83 *bis*. Asimismo, debería examinarse la posible utilidad de una interfaz electrónica entre el sistema ARS/AOC y DAGMAR.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ**

4.1 Se invita al Comité Jurídico a considerar esta nota de estudio y apoyar las conclusiones en ella presentadas.

— FIN —