



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 28: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

PROBLEMAS DEL ARTÍCULO 83 BIS

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

El artículo 83 bis ha demostrado su eficacia durante años y son muchos los Estados que lo aplican, ya que les brinda la posibilidad de optimizar el aprovechamiento del personal profesional, que se ha convertido en un gran problema mundial tras la pandemia de la COVID-19 y la inevitable recesión. Para respaldar la industria de la aviación hay que flexibilizar más la transferencia de aeronaves y tripulaciones entre Estados, a fin de aprovechar al máximo los recursos disponibles en todo el mundo.

Los Emiratos Árabes Unidos no consideran necesario vincular el Estado de matrícula con la titularidad de la licencia, y ello implica que todo Estado que se atenga a esta norma estará en condiciones de aceptar a cualquier titular de licencia para que explote sus aeronaves sin necesidad de someterse a los múltiples trámites y procedimientos en vigor en todo el mundo y que suponen una considerable carga administrativa para las autoridades de la aviación civil.

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

- a) aprovechar la ocasión para reexaminar el artículo 83 *bis* del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) (el Convenio de Chicago), que no atiende a las necesidades del mercado;
- b) reconsiderar las motivaciones del artículo 83 *bis* y estimar la manera oportuna de obrar; y
- c) reexaminar el proceso de implementación del artículo 83 *bis* y simplificar su parte administrativa.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene.
<i>Referencias:</i>	Artículo 83 bis del <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio de Chicago regula la explotación internacional de aeronaves civiles y establece un mecanismo que permite a los países aceptar aeronaves extranjeras, al exigir que estas estén matriculadas en un Estado contratante como prerrequisito.

1.2 A los Estados contratantes les consta que hay aeronaves explotadas por compañías que no comparten el mismo Estado de matrícula, sino que están matriculadas en otros países al amparo del artículo 83 *bis*, lo que es en sí mismo un comportamiento aceptable que en ocasiones se adopta por motivos varios.

2. ANÁLISIS

2.1 Debido a ello, el sistema de aviación civil sale perjudicado por causas políticas, pues hay Estados contratantes que ya han acordado memorandos de acuerdo en virtud del artículo 83 *bis* y toman medidas contra otros Estados contratantes, tales como sancionar la matrícula de algunos de sus aviones, lo que no hace sino dificultar su explotación en otros Estados contratantes y acarrea además toda una serie de obligaciones para los explotadores y sus propios Estados contratantes.

2.2 Los Emiratos Árabes Unidos consideran que tales formas de obrar no están permitidas de conformidad con el marco normativo en vigor, ya que contradicen el acuerdo arriba mencionado y no proporcionan cobertura jurídica alguna al proceso de explotación.

2.3 A ello cabe añadir otras dificultades, como requerir vuelos de ensayo tras intervenciones mayores de mantenimiento y operaciones estacionales que se ejecutan recurriendo a personal titular de licencias de Estados contratantes distintos del Estado de matrícula. A pesar de que se ha normalizado la emisión de licencias en los Estados contratantes, los SARPS no contemplan que el personal titular de licencias pueda explotar aeronaves matriculadas en distintos países, lo que complica el proceso de vuelo de ensayo y las operaciones estacionales, al exigir al Estado de matrícula que valide la licencia en cada ocasión.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La OACI debería revisar el artículo 83 *bis* para incluir un mecanismo de transferencia de funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de manera viable, que facilite y flexibilice el uso de titulares de licencias en los distintos tipos de operación (nacional, internacional) a fin de superar las dificultades y ampliar las posibilidades que brinda el arrendamiento, resolviendo además los problemas vinculados con los vuelos de ensayo y las operaciones estacionales.