



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/36-NE/17
05/04/16

**TRIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/36)**

(Montevideo, Uruguay, 5 al 7 de abril de 2016)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:
36**

**Seguimiento Reporte presentado en el Consejo de la OACI respecto del
período de sesiones del Comité Jurídico**

(Nota de estudio presentada por Colombia Punto Focal de la Macrotarea “Transporte y Política Aérea”)

Antecedentes

1. El 36° período de sesiones del Comité Jurídico, se celebró en Montreal del 30 de noviembre al 3 de diciembre de 2015. Asistieron 142 participantes de 63 Estados miembros y 11 organizaciones o instituciones internacionales.

Análisis

2. Como adjunto a la presente se acompaña el documento C-WP 14386 en el cual la Secretaria General de la OACI presenta un informe al Consejo sobre los resultados del 36° período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015) e igualmente se aporta el anexo que contiene la LISTA DE RECOMENDACIONES SOBRE EL ARTÍCULO 83 *bis* PARA SOMETERLAS A LA CONSIDERACIÓN DEL CONSEJO

Medidas Propuestas al Grupo

3. Se invita al GEPEJTA a: examinar el documento adjunto, aportar los comentarios que consideren necesarios respecto al informe en cuestión.



NOTA DE ESTUDIO

CONSEJO — 207° PERÍODO DE SESIONES

- Asunto núm. 12.5:** Planes respecto a las reuniones jurídicas
Asunto núm. 16: Actividades jurídicas de la Organización
Asunto núm. 16.1: Informes del Comité Jurídico
Asunto núm. 16.3: Convenios de derecho aeronáutico internacional

INFORME DEL 36° PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

(Nota presentada por la Secretaria General)

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe sobre los resultados del 36° período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015) para todas las cuestiones de su programa general de trabajo y otras que el Consejo asignó.

Decisión del Consejo: Se invita al Consejo a:

- a) tomar conocimiento de la presente nota;
- b) aprobar las recomendaciones que figuran en el **Apéndice A**; y
- c) aprobar el programa general de trabajo del Comité Jurídico que se presenta en el párrafo 4.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con la Estrategia de implantación básica – Apoyo al Programa – Servicios jurídicos y relaciones exteriores.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	C-DEC 200/5 , 202/11, 203/5, 205/6, 206/5 C-WP/14286 ; C-WP/14325 <i>Comité Jurídico</i> (Constitución – Procedimiento para la aprobación de proyectos de convenio – Reglamento interno) (Doc 7669) Informe del 36° período de sesiones del Comité Jurídico (Doc 10061)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la sexta sesión de su 205° período de sesiones del 19 de junio de 2015, el Consejo decidió celebrar el 36° período de sesiones del Comité Jurídico para considerar todas las cuestiones del programa general de trabajo del Comité y otras que el Consejo asignó.

1.2 El 36° período de sesiones del Comité Jurídico, presidido por el Sr. T. Olson (Francia), se celebró en Montreal del 30 de noviembre al 3 de diciembre de 2015. Asistieron 142 participantes de 63 Estados miembros y 11 organizaciones o instituciones internacionales.

2. LABOR RELATIVA A LAS CUESTIONES DEL PROGRAMA GENERAL DE TRABAJO DEL COMITÉ JURÍDICO REALIZADAS AL MOMENTO DE CELEBRARSE EL 36° PERÍODO DE SESIONES

2.1 Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales

2.1.1 El Comité Jurídico tomó nota de que después de adoptarse, el 4 de abril de 2014, el *Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Protocolo de Montreal de 2014), y de conformidad con la resolución de la Conferencia diplomática, se estableció un Equipo especial sobre aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados. Presidido por la Sra. M. Polkowska (Polonia), el equipo especial debe actualizar la Circular 288 de la OACI (Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores) para que incluya una lista más detallada de las infracciones y otros actos y se introduzcan en dicha Circular los cambios correspondientes como resultado de la adopción del Protocolo. El equipo especial concluyó la identificación inicial de los posibles cambios consiguientes resultantes de la adopción del Protocolo. El equipo especial también tomó nota de que, a raíz de los cambios consiguientes que surgen de la adopción del Protocolo, quizá sea necesario enmendar la Resolución A37-22 de la Asamblea, Apéndice E [*Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)*]. El Comité Jurídico examinó el informe de situación del equipo especial y lo alentó a finalizar su tarea.

2.2 Examen de la orientación sobre conflictos de intereses

2.2.1 El Comité examinó los resultados de la encuesta en línea sobre conflictos de intereses en la aviación civil al cual respondieron 43 Estados. Se determinó a partir de la encuesta que la mayoría de los Estados que respondieron cuenta con un marco para tratar los conflictos de intereses (COI) que juzga eficaz. Se consideró de utilidad que todos los Estados cuenten con un marco de esa naturaleza dada la frecuencia de situaciones de conflictos de intereses en las actividades de la aviación civil de los Estados. En virtud del continuo interés que existe en el trabajo que se realiza en esta área y del deseo de analizar otras formas de conflictos de intereses, como los conflictos de intereses en la esfera organizativa en lo que respecta a arreglos entre diferentes organismos públicos y privados que participan en la aviación civil, se identificaron las próximas medidas que deben realizarse para continuar el trabajo sobre la cuestión, las cuales se presentan a continuación:

- a) los Estados interesados prepararán y presentarán a la Asamblea una resolución para instar a los Estados a que elaboren un marco jurídico y cooperen para compartir sus mejores prácticas en tratar los conflictos de intereses, y la Secretaría proporcionaría la asistencia que se solicite al respecto; y

- b) instar a los Estados que aún no lo han hecho a responder a la encuesta sobre conflictos de intereses que sigue abierta en línea y a proporcionar a la OACI información adicional, así como textos legislativos y normativos. Al mismo tiempo, la Secretaría recopilará la información de los Estados sobre sus mejores prácticas, particularmente en lo relativo a i) la separación de responsabilidades y autoridad entre los proveedores de servicios que están sujetos a reglamentación y los que son propiedad del Estado; ii) el movimiento de personas entre puestos laborales en organismos normativos y entidades sujetas a reglamentación; y iii) el desempeño de funciones de reglamentación por parte de personal designado o adscrito de entidades sujetas a reglamentación.

2.3 Aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 bis relacionados con la seguridad operacional

2.3.1 El Artículo 83 bis del *Convenio sobre la Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) prevé la transferencia de ciertas funciones y obligaciones que normalmente corresponden al Estado de matrícula al Estado del explotador, en caso de arrendamiento, fletamento o intercambio de una aeronave o de cualquier arreglo similar. También establece los límites de las responsabilidades que son transferibles en el acuerdo, es decir, las obligaciones relacionadas con los Artículos 12, 30, 31 y 32, apartado a), del Convenio. En su 184° período de sesiones, el Consejo decidió incluir esta cuestión en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico. El Consejo, en su 199° período de sesiones, respaldó la recomendación del 35° período de sesiones del Comité Jurídico de que se creara un equipo especial para asistir en la revisión de la Circular 295, *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Cir 295 LE/2), y también para informar mejor a los Estados miembros sobre la aplicación de estos acuerdos relativos al Artículo 83 bis. El Equipo especial sobre el Artículo 83 bis (83 bis TF) se estableció en septiembre de 2014 con el fin de que rindiera los resultados siguientes: a) recomendaciones para la revisión de la Circular 295 de la OACI; y b) identificación de opciones que habrá de considerar la OACI como alternativas al sistema de registro actual, posiblemente basadas en la web.

2.3.2 El 83 bis TF, presidido por el Sr. J. Thachet (Canadá), se reunió 13 veces: en Montreal en 2014 y en Dublín y Bermuda en 2015, y en los períodos intermedios desarrolló su labor a distancia. Expertos de 12 Estados miembros participaron en una o más reuniones del 83 bis TF. El 83 bis TF opinó que no se debería reemplazar la Circular 295 por otra circular, sino que debería ser actualizada en la forma de un manual. El 83 bis TF ayudó a la Secretaría a elaborar un proyecto de manual, para finalizarse después del último examen del 83 bis TF. Las características principales del proyecto de manual se presentaron a título informativo al 36° período de sesiones del Comité Jurídico. El 83 bis TF formuló cinco recomendaciones al Comité Jurídico, incluidas las relativas al establecimiento de un sistema interactivo de registro y publicación basado en la web para los acuerdos del Artículo 83 bis.

2.3.3 El Comité Jurídico respaldó y valoró la labor del 83 bis TF, así como su asistencia brindada a la Secretaría en el desarrollo de un proyecto de manual que se espera publicar a finales de 2016, y aprobó sus recomendaciones, con las enmiendas, que figuran en el **Apéndice A** de esta nota.

2.4 Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia

2.4.1 Con base en la decisión del 38° período de sesiones de la Asamblea, en respuesta a la nota de estudio [A38-WP/262](#) presentada por la República de Corea, y dado que había necesidad de realizar estudios jurídicos ulteriores sobre los asuntos de responsabilidad asociada a las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) y de examinar dichos asuntos más detenidamente, y en vista de las decisiones que tomó el Consejo durante su 200° período de sesiones ([C-DEC 200/5](#)) y su 203° período de sesiones ([C-DEC 203/5](#)), respectivamente, la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB) llevó a cabo un

estudio sobre la cuestión de la responsabilidad en lo que respecta a las RPA. En el estudio se examinaba el actual régimen jurídico internacional de responsabilidad, para incluir el régimen relativo a la responsabilidad de terceros, a fin de determinar si existían cuestiones que requerían abordarse con respecto a las RPA, y se concluyó que el régimen en su estado actual es jurídicamente adecuado para dar cabida a la tecnología RPA.

2.4.2 El estudio se presentó ante el 36° período de sesiones del Comité Jurídico, que expresó su satisfacción general respecto del trabajo de la Secretaría. Sin embargo, si bien concluyó que el asunto de la idoneidad y eficacia del régimen internacional de responsabilidad se había abordado correctamente en el estudio, el Comité encontró que existían otros aspectos de las operaciones RPAS que eran de naturaleza internacional, como las operaciones sobre altamar; las operaciones transfronterizas; y los cambios en posición/control de las RPA durante los vuelos internacionales, para los cuales se necesitaba examinar continuamente el marco internacional. Por lo tanto, se apoyó ampliamente que se mantuviera esta cuestión en el programa de trabajo del Comité. También, en el Comité hubo amplio apoyo respecto del cuestionario a los Estados, como medio de recopilar información sobre la legislación nacional para fines comparativos y como medio de identificar las cuestiones internacionales que entran en juego (es decir, cuáles son los problemas que la legislación nacional no puede resolver).

2.4.3 De acuerdo con la recomendación del Comité, la LEB está iniciando el trabajo relativo al proyecto de este cuestionario y prevé que su preparación y distribución tendrán lugar durante el próximo semestre.

2.5 **Consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales**

2.5.1 El Comité tomó conocimiento de la nota LC/36-WP/2-5 de la Secretaría, en la que se indicaba que no había habido mayor actividad en la OACI en relación con esta cuestión y que la Secretaría continuaría observando y vigilando las actividades correspondientes según fuera necesario.

2.6 **Promoción de la ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional**

2.6.1 Durante el período de sesiones, se reiteró la necesidad de ratificar los instrumentos adoptados bajo los auspicios de la OACI en los últimos años. El Comité también tomó conocimiento de la nota LC/36-IP/2 presentada por la República de Corea, en la que se expresaba que la OACI debería seguir alentando la adhesión universal al *Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales*.

2.7 **Determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado**

2.7.1 En la quinta sesión de su 203° período de sesiones de noviembre de 2014, el Consejo convino en añadir la cuestión “determinación de la situación de una aeronave” al Programa de trabajo del Comité Jurídico. Durante el 36° período de sesiones del Comité Jurídico, Polonia presentó la nota de estudio LC/36-WP/2-6, Definición de aeronave de Estado y de aeronave civil y sus repercusiones en la aviación, en nombre de Polonia, Bulgaria, La República Checa, Chipre, Grecia, Lituania, Rumania, Eslovaquia, Eslovenia y Hungría, en la que se recordaba el estudio de la Secretaría de la OACI de 1993 sobre aeronaves civiles y de Estado y se pedía al Comité Jurídico que expresara su opinión sobre cómo a) llegar a una definición de aeronave civil y de Estado; b) “[establecer] criterios más precisos para calificar el carácter civil, de Estado o mixto de aeronaves y vuelos explotados para fines inusuales”; y c) “asegurar el reconocimiento de las reglas pertinentes por la comunidad de la aviación internacional para determinar la condición de la aeronave para cada vuelo o serie de vuelos (quién es competente para adoptar tal decisión y la forma en que se debe identificar y notificar dicha determinación a las partes interesadas si las reglas de planificación del vuelo no son suficientes)”, todo sin enmendar el Convenio.

2.7.2 El Comité llegó a un consenso respecto a las cuatro áreas siguientes: 1) los requisitos de seguridad operacional y protección que afectan a la aviación civil tienen preeminencia; 2) no es necesario enmendar el Artículo 3, apartados a) y b) del Convenio de Chicago; 3) la “determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado” debería quedar en el programa de trabajo del Comité; y 4) el estudio realizado por la Secretaría en 1993 es excelente y debería servir como base para que el Comité lo examine y continúe la labor sobre esta cuestión. Aún falta llegar a un consenso con respecto a la necesidad o la conveniencia de contar con una interpretación oficial de la OACI del Artículo 3, apartado b), y la necesidad o conveniencia de enmendar los Anexos al Convenio para abordar la cuestión.

2.7.3 El Comité tomó nota, además, de que el Consejo había encargado a la LEB que examinara el estudio de 1993, y convino en que se envíe un cuestionario para conocer los problemas prácticos que los Estados encuentran con la clasificación de “aeronave civil y de Estado”, antes de que la LEB examine el estudio de 1993, a fin de reducir la magnitud del examen, y de que la LEB debería finalizar el examen y análisis del estudio antes del próximo período de sesiones del Comité. Por lo tanto, el Comité concluyó que la LEB debería hacer todo lo posible por: i) enviar el cuestionario en el verano de 2016; y ii) completar su examen y análisis del estudio antes del próximo período de sesiones del Comité.

2.7.4 La LEB ha iniciado la elaboración del proyecto de este cuestionario en un esfuerzo por finalizar su preparación y distribución en el verano de 2016.

3. OTROS ASUNTOS CONSIDERADOS POR EL COMITÉ JURÍDICO

3.1 Parte final del Artículo 12 del Convenio de Chicago

3.1.1 El Comité consideró esta cuestión con base en la nota LC/36-WP/8-2 presentada por Brasil. En la nota se explicaba que si bien los Estados comparten una definición casi uniforme de lo que constituye una infracción, de conformidad con el Artículo 12 del Convenio de Chicago, el Convenio no estipula nada sobre el establecimiento de directrices sobre cómo promover el enjuiciamiento por infracciones. Debido al tiempo limitado de que se dispone para examinar esta nota, muchos Estados no pudieron tomar una decisión definitiva. Sin embargo, la nota despertó cierto grado de interés en varios Estados, lo que debería señalarse a la atención de los órganos competentes de la OACI, a fin de permitirles reflexionar más detenidamente sobre este asunto. Se espera que en el próximo período de sesiones del Comité jurídico se vuelva a tratar este asunto.

3.2 Examen de la aplicación de los tratados de la OACI relativos a las zonas de conflicto

3.2.1 De conformidad con la decisión del Consejo tomada el 10 de noviembre de 2015 durante la quinta sesión de su 206° período de sesiones, las conclusiones del Grupo especial para examinar la aplicación de los tratados de la OACI relativos a las zonas de conflicto se señalaron a la atención del Comité Jurídico a título informativo. Los Países Bajos también presentaron una nota de información que se refería al informe final sobre la investigación del MH17, presentado por la Junta holandesa de seguridad el 13 de octubre de 2015. En el informe se pedía una definición más estricta de las responsabilidades de los Estados respecto a la seguridad operacional de sus espacios aéreos y mencionaba la necesidad de enmendar el Convenio de Chicago y sus Anexos. Los Países Bajos declararon que como el informe final se publicó después de las conclusiones del grupo especial mencionado antes, se pedía al Comité Jurídico que en sus deliberaciones determinara si era necesario reconsiderar estas conclusiones.

3.2.2 La cuestión que tenía ante sí el Comité no era si el Convenio de Chicago debería enmendarse o no, sino si el Programa general de trabajo del Comité Jurídico debería ser modificado, teniendo en cuenta las recomendaciones expuestas en el informe final presentado por la Junta holandesa de seguridad. El Comité no fue de la impresión de que la mayoría estaría en favor de la inclusión de esta cuestión en el programa de trabajo. El Comité tomó nota de que una serie de tareas, como las enmiendas de las normas y

métodos recomendados, aún están en curso en la OACI. En espera de los resultados de este trabajo, el Comité considera conveniente hacer saber al Consejo sobre su disponibilidad y disposición a ayudar. Si el Consejo, con base en la nueva información proporcionada, incluido el informe final de la Junta holandesa de seguridad, decide que es necesaria la asistencia del Comité Jurídico, entonces puede llevarse a cabo el trabajo siguiendo el procedimiento regular de la OACI.

3.3 Examen del Programa general de trabajo del Comité Jurídico

3.3.1 De conformidad con las instrucciones del Consejo durante la sexta sesión de su 205° período de sesiones, se sensibilizó al Comité Jurídico sobre los aspectos jurídicos de los vuelos espaciales comerciales al examinar esta cuestión. Una gran mayoría del Comité Jurídico consideró prematuro incluir los aspectos jurídicos de los vuelos espaciales comerciales en su programa general de trabajo. Cuando los vuelos espaciales comerciales se vuelvan más frecuentes en el futuro, puede haber necesidad de volver a examinar las cuestiones jurídicas pertinentes. Mientras tanto, la Secretaría puede estar pendiente de los nuevos acontecimientos.

3.3.2 El Comité estableció su programa general de trabajo por orden de prioridades para someterlo a la aprobación del Consejo, el cual es el siguiente:

- a) estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia;
- b) consideración de orientación relativa a los conflictos de intereses;
- c) actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los instrumentos de derecho aeronáutico actuales;
- d) consideración del establecimiento de un marco jurídico para los sistemas CNS/ATM, incluidos los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) y los organismos multinacionales regionales;
- e) determinación de la situación de una aeronave – civil/de Estado;
- f) promoción de la ratificación de instrumentos internacionales de derecho aeronáutico; y
- g) aspectos de la liberalización económica y el Artículo 83 *bis* relacionados con la seguridad operacional.

3.4 Examen del orden del día de la Comisión Jurídica del 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI

3.4.1 De acuerdo con la decisión del Consejo de la tercera sesión de su 205° período de sesiones, el Comité examinó el orden del día de la Comisión Jurídica del 39° período de sesiones de la Asamblea de la OACI y no propuso cambios.

3.5 Enmiendas del Reglamento interno del Comité Jurídico

3.5.1 El Comité enmendó el Artículo 44 para agregar el chino a los otros cinco idiomas de trabajo del Comité. Asimismo, enmendó el Artículo 6 a fin de establecer un procedimiento para cubrir los puestos que dejen vacantes su presidente o vicepresidente.

3.6 **Elección de los vicepresidentes del Comité**

3.6.1 De conformidad con el Artículo 6 enmendado durante el período de sesiones, el Comité eligió al tercer vicepresidente y el cuarto vicepresidente.

3.6.2 El presidente y los vicepresidentes actuales del Comité se enumeran a continuación:

Sr. T. Olson (Francia), presidente;

Sra. S.H. Tan (Singapur), primera vicepresidenta;

Sr. N. Luongo (Argentina), segundo vicepresidente;

Sr. S. Eid (Líbano), tercer vicepresidente; y

Sr. L. Mabaso (Sudáfrica), cuarto vicepresidente.

3.7 **Fecha, lugar y orden del día para el 37º período de sesiones del Comité Jurídico**

3.7.1 El Comité decidió dejar en manos del Consejo la determinación de la fecha, lugar y orden del día del 37º período de sesiones del Comité Jurídico. Es probable que este período de sesiones tenga lugar en 2017.

APÉNDICE A

LISTA DE RECOMENDACIONES SOBRE EL ARTÍCULO 83 bis
PARA SOMETERLAS A LA CONSIDERACIÓN DEL CONSEJO

El Comité Jurídico formula las siguientes recomendaciones para someterlas a la consideración del

a) Que la OACI enmiende el Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos (Doc 6685) del Consejo, a fin de facilitar el posible registro de acuerdos relativos al Artículo 83 bis por medio de un sistema interactivo basado en la web utilizando una plataforma electrónica de uso fácil para efectuar rápidamente el registro y la publicación de dichos acuerdos. Reconociendo que tenía el mandato de examinar los registros del Artículo 83 bis, el grupo especial opina, no obstante, que la Secretaría y el Consejo podrían considerar si sería ventajoso extender el sistema de registro en línea a otros acuerdos y contratos aeronáuticos.

b) Que la OACI, con fines de seguridad operacional, cumplimiento y eficiencia establezcan dicho sistema de registro y publicación, interactivo y basado en la web, tan pronto como sea posible para facilitar el registro oportuno de acuerdos conformes al Artículo 83 bis, y sus enmiendas, así como la publicación inmediata de los mismos. El sistema podría estar vinculado con otras bases de datos de la OACI que contengan la información de seguridad operacional pertinente sobre registro de aeronaves y certificados de explotador de servicios aéreos. Se insta a las partes interesadas a que ofrezcan a la OACI su cooperación y apoyo para la elaboración de

c) Que la OACI, paralelamente al desarrollo de un sistema de registro y publicación basado en la web, considere enmendar el Anexo 6 al Convenio de Chicago para incluir una norma por la que sea obligatorio llevar a bordo de las aeronaves una copia auténtica certificada impresa en papel o en formato electrónico de un resumen del acuerdo conforme al Artículo 83 bis mientras el acuerdo esté en vigor, junto con las correspondientes enmiendas al Anexo 6 respecto al certificado de explotador de

servicios aéreos y otros documentos. Con respecto a esto, el Anexo 6 debería referirse también al resumen de acuerdo que debería proporcionarse para fines de registro de acuerdos conformes al Artículo 83 bis.

d) Que la OACI aclare las nociones de explotador y de Estado del explotador en el contexto de aviación general con respecto al Anexo 6 Parte II y III, sección 2, y considere enmendar las normas pertinentes para atender a la transferencia de responsabilidades del Estado de matrícula en el marco del Artículo 83 bis. La OACI debería explorar también la aplicabilidad del Artículo 83 bis a las aeronaves para trabajos aéreos y a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, considerando que algunos de los requisitos actuales del Anexo 6 no pueden aplicarse de manera práctica a esas aeronaves.

Apéndice A A-2

e) Que, de conformidad con la Resolución A23-3 de la Asamblea, la Secretaria General de la OACI inste a los Estados miembros que no son partes en el Protocolo sobre el Artículo 83 bis a ratificarlo lo antes posible y a completar los cambios necesarios en sus respectivas legislaciones, con miras a maximizar la eficiencia de las operaciones de aeronaves sujetas al Artículo 83 bis. Hasta que se efectúen las rectificaciones y los cambios mencionados, se debería instar a dichos Estados a que no impidan por esta razón las operaciones de dichas aeronaves en sus respectivos espacios aéreos y a que proporcionen la información relacionada con sus políticas y prácticas.