

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/A16-NE/07
13/10/04

XVI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Rio de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004)

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

**Orientación sobre la aplicación del artículo 83 bis del Convenio sobre
Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e
intercambio de aeronaves en la región**

Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por el Comité Ejecutivo)

Antecedentes

1. Como se recordará, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) acordó incluir en el Programa de Trabajo de la CLAC para el presente bienio, la tarea relacionada a la “armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación” y, dentro del marco de dicha tarea, el “estudio del problema de fletamento o intercambio de aeronaves en la región de los vuelos regulares”, a solicitud del Comité Ejecutivo.

2. En cumplimiento de la tarea encomendada, la Secretaría sometió a consideración del GEPEJTA/11 (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, febrero de 2003) una encuesta sobre arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región y un estudio de la OACI sobre dicho tema, llamando la atención a los aspectos más relevantes del mismo e invitando a revisar en forma detallada la encuesta preparada sobre este asunto para incorporar cualquier modificación que se estime necesaria. En dicha nota de estudio se resaltaba que, esta tarea había nacido por iniciativa de las líneas aéreas de la región, durante las reuniones del Comité Ejecutivo de la CLAC y del Comité de alto nivel post-Coloquio, considerando la necesidad de facilitar el intercambio o fletamento de aeronaves.

3. Luego de que los Expertos revisaran la citada encuesta, fue puesta a consideración del Comité Ejecutivo, durante su LXIV reunión (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003), a la que se le incorporaron algunos cambios de forma, así como algunas preguntas, especialmente relacionadas a las condiciones financieras de los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves; es decir, plazos, cuotas de pago, tasas de interés, etc. En ese sentido, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría que incorpore las sugerencias vertidas durante el debate y circular la encuesta sobre “arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región” entre los Estados a fin de discutir este tema en una próxima reunión.

4. Durante el GEPEJTA/12 (Lima, Perú, 2 al 4 de septiembre de 2003), el Grupo evaluó la encuesta y acordó constituir un grupo *ad hoc* liderado por Costa Rica y conformado por Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, República Dominicana, Venezuela, AITAL, OIP, el cual debería analizar el tema relativo a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región, y elaborar un proyecto de Decisión que considere, entre otros, la documentación disponible en la OACI, incluyendo el Artículo 83 bis; y, como parte de su trabajo, elaborar una cláusula modelo para que se incluya en los convenios bilaterales o multilaterales de transporte aéreo.

5. En representación del Grupo *ad hoc*, la Experta de Costa Rica presentó el detalle del trabajo desarrollado y sometió a consideración un proyecto de Decisión en el que, entre otros, se considera que una de las prioridades principales de la aviación es el mantenimiento de las normas de seguridad operacional congruentes con lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional. Asimismo, se señala que, siendo el arrendamiento de aeronaves una práctica común en la industria de la aviación civil, un enfoque armonizado en cuanto a su normativa traería como consecuencia beneficios económicos para la industria de los consumidores; y, no deberían ser utilizados para obviar la aplicación de las leyes, reglamentación ni acuerdos internacionales vigentes.

6. Con este Proyecto de Decisión, se incorporaría una serie de elementos para poder mantener un control más efectivo sobre estas figuras comerciales, siempre con el espíritu y en el entendido de que se intenta colaborar con la industria el pro del más rápido devenir y efectividad de sus operaciones, sin descuidar las obligaciones que corresponden a los Estados y sin permitir que se constituyan en un escudo para liberar el control de la seguridad operacional.

7. A continuación, el Grupo *ad hoc* constituido presentó la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/13-NE/16 donde se detalla el trabajo desarrollado y sometía a consideración un Proyecto de Decisión sobre el tema. En este Proyecto de Resolución A16 – “Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves”, entre otros, se considera que una de las prioridades principales de la aviación es el mantenimiento de las normas de seguridad operacional congruentes con lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional. Asimismo, señala que, siendo el arrendamiento de aeronaves una práctica común en la industria de la aviación civil, un enfoque armonizado en cuanto a su normativa traería como consecuencia beneficios económicos para la industria de los consumidores; y, no deberían ser utilizados para obviar la aplicación de las leyes, reglamentación ni acuerdos internacionales vigentes.

8. Finalmente, se resaltó que, con este Proyecto de Decisión, se incorpora una serie de elementos para poder mantener un control más efectivo sobre estas figuras comerciales, siempre con el espíritu y en el entendido de que se intenta colaborar con la industria el pro del más rápido devenir y efectividad de sus operaciones, sin descuidar las obligaciones que corresponden a los Estados y sin permitir que se constituyan en un escudo para liberar el control de la seguridad operacional.

9. En ese orden de ideas, se acordó sugerir al Comité Ejecutivo de la CLAC que acoja favorablemente el proyecto de Resolución sobre “Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves” para su ulterior adopción por parte de la Asamblea.

Proyecto de Resolución A16-19 sobre “Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en los acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región”

10. Durante la LXVI reunión del Comité Ejecutivo (Medellín, Colombia, 30 de junio y 1 de julio de 2004) se hizo mención a los resultados de la encuesta sobre arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región y, al trabajo desarrollado, en ese sentido, por el Grupo *ad hoc* constituido para darle seguimiento a esta tarea. En ese sentido, se sometió a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto de Resolución señalado, resaltándose que éste es un tema en el cual se habían logrado avances significativos, particularmente en la adopción y aplicación puntual en nuestra región de las normas y recomendaciones de la OACI en materia de contratos de utilización de aeronaves.

11. Luego de un detallado análisis, el Comité Ejecutivo de la CLAC acogió favorablemente el siguiente Proyecto de Resolución y acordó someterlo a consideración de la Asamblea:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A 16-19

ORIENTACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 BIS DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LOS ACUERDOS DE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES EN LA REGIÓN

CONSIDERANDO que una de las prioridades principales de la aviación es el mantenimiento de normas de la seguridad operacional, apegados a las normas establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

CONSIDERANDO que el arrendamiento de aeronaves es una práctica común en la industria de la aviación civil, por lo cual un enfoque armonizado en cuanto a la normativa que les debe regir, tendría como consecuencia beneficios económicos para la industria y los consumidores;

CONSIDERANDO que los arrendamientos no deben ser utilizados como medios para evadir la aplicación de las leyes, reglamentación o acuerdos internacionales aplicables;

CONSIDERANDO que la CLAC ha propiciado una política de armonización en la reglamentación de los Estados miembros, a fin de facilitar los trámites y procedimientos que se realizan en las diversas actividades relativas a la aviación civil;

CONSIDERANDO que la OACI ha estudiado ampliamente el tema del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, determinado que es de interés general para la aviación civil internacional facilitar arreglos de esta naturaleza, máxime si se toma en cuenta que las disposiciones internacionales en vigor no contienen ningún impedimento para arreglos de esta naturaleza;

CONSIDERANDO que la OACI mediante la introducción del artículo 83 bis, que entró en vigencia el 20 de julio de 1997, introdujo una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional en la cual

se establece la posibilidad de transferir ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de las aeronaves que sean objeto de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, la que permite que queden claramente establecidas las responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, simplifica los procedimientos e intensifica la seguridad operacional;

CONSIDERANDO que para la correcta aplicación del artículo 83 bis, se requiere que los Estados se aseguren que su legislación y políticas se encuentren acorde con los enunciados del referido artículo, y en particular lo que se relaciona con el reconocimiento de la validez de los certificados de aeronavegabilidad, así como de las licencias relativas al equipo de radio y de miembros de la tripulación expedidas o convalidadas por el Estado del explotador, además de los expedidos por el Estado de matrícula;

CONSIDERANDO que una de las tareas de la CLAC ha sido el establecimiento de una política regional en materia de transporte aéreo, la cual se ha venido actualizando de conformidad con los cambios que se suscitan en la actividad, lo que deja ver la necesidad de que se introduzcan los aspectos relacionados con el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves;

CONSIDERANDO que el punto II de la Resolución A15-5 “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”, establece la potestad de encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente;

CONSIDERANDO que la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las Conclusiones adoptadas por la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003.

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. INSTAR a los Estados para que cumplan con las normas de seguridad operacional establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a aquellos Estados que no han ratificado el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 bis), firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980, lo ratifiquen a la brevedad.
2. INSTAR a los Estados de la Región para que revisen su legislación interna con el propósito de que se realicen los ajustes que permitan la correcta aplicación del Artículo 83 bis, para lo cual deberán impartirse cursos que promuevan la correcta aplicación del mismo.
3. RECOMENDAR a los Estados de la Región que cuando concierten acuerdos relativos a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador, como producto de arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, hagan uso de la Circular 295 LE/2 de la OACI, denominada “*Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, publicada en febrero, 2003, y especialmente, que tomen en cuenta las “*Directrices sobre la aplicación del artículo 83 bis*” y el “*Modelo de Acuerdo*” desarrollados en la citada circular.
4. RECOMENDAR a los Estados la aplicación de los siguientes criterios cuando consideren autorizaciones relacionadas con arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves:

- a) En la aprobación de arrendamiento con tripulación y sin tripulación deberá ir claramente acompañada de las responsabilidades que competen a cada una de las partes respecto a las normas de seguridad operacional asumidas por cada una e las partes en el acuerdo de sus respectivas áreas de competencia.
 - b) Debe de existir equivalencia entre las normas técnicas de aplicación de la Seguridad Operacional se puede tomar como punto de referencia para evaluar dicha equivalencia los resultados de las auditorias realizadas en virtud del programa de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI cuyos informes sumarios están a disposición de los Estados.
 - c) Distinguir el tipo de arrendamiento: en el sentido de que no deben de aplicarse las mismas restricciones en caso de tratarse de arrendamientos financieros en cuyo caso pueden ser por tiempo indefinido cuando se trata de un Banco u entidad financiera.
 - d) Propulsar la uniformidad de criterio en cuanto al tratamiento de las figuras de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves para facilitar su implementación. En cuanto a seguridad operacional se refiere, que pueda ser adaptable a todas las situaciones.
 - e) Dar tratamiento temporal y basado en un estado de necesidad o emergencia a la figura del subfletamento creando una base de datos proporcionada por las líneas aéreas, donde se establezca una lista de transportistas aprobados por las autoridades aeronáuticas nacionales, de la que un transportista pueda utilizar una aeronave con poco tiempo de aviso para suplir dicha necesidad específica bajo condiciones de excepción.
 - f) Para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento de las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas deberían de recibir una aprobación previa de las autoridades competentes.
 - g) Cuando se analicen solicitudes relativas a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves se debe obtener la siguiente información:
 - i. Tipo de arrendamiento
 - ii. Nombre de las partes en el acuerdo
 - iii. Fecha de inicio y duración del arrendamiento
 - iv. Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda
 - v. Pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes
 - vi. Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave
 - vii. Nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave
5. RECOMENDAR a los Estados miembros que, cuando concierten acuerdos bilaterales o multilaterales, tomen como referencia la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la

OACI en los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos (MASA) para una liberalización bilateral, regional o multilateral, dados a conocer durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, efectuada en marzo, 2003 en Montreal, Canadá.

Medidas propuestas a la Asamblea

12. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información presentada y aprobar el Proyecto de Resolución citado anteriormente.