

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: www.lima.icao.int/clacsec
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/GEPEJTA/11-NE/05
13/02/03

**UNDÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/11)**

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 25 al 27 de febrero de 2003)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Estudio del problema de fletamento o intercambio de aeronaves en la
región**
Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Cabe recordar que, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) acordó incluir dentro del 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. Es necesario resaltar que, esta tarea nace 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. Cabe señalar que, durante el último decenio ha habido un aumento creciente de la práctica de arrendar aeronaves en el transporte aéreo internacional, por la cual una línea aérea alquila (en vez de comprar) una aeronave a otro transportista u otra entidad para proporcionar transporte aéreo comercial.

4. Con respecto a este tema, sólo se cuenta con información de la OACI y la Recomendación 21-1 de la CEAC sobre arrendamiento de aeronaves. El Artículo 83 *bis* del Convenio sobre aviación civil establece que determinadas responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Convenio para aeronaves arrendadas se pueden transferir al Estado del explotador de la aeronave. Los textos de orientación iniciales de la OACI sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* se han seguido examinando y mejorando a la luz de la experiencia en la aplicación de este Artículo desde 1997 y de la Circular 295 de la OACI titulada "Directrices sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional".

5. El citado Artículo entró en vigor el 20 de junio de 1997. En junio de 2002, el número de Estados que lo habían ratificado había aumentado a 133. Diecisiete Estados habían concertado 24 acuerdos en virtud del Artículo. Los acuerdos eran predominantemente para los arrendamientos de aeronaves sin tripulación en la que participaban compañías de arrendamiento o entidades financieras en calidad de arrendatarios. Actualmente el número de ratificaciones se ha elevado a 137, de las cuales diecisiete han sido por parte de los Estados miembros de la CLAC, faltando solamente la ratificación de Costa Rica, Honduras, Nicaragua y República Dominicana.

6. Sobre este tema, la OACI también preparó un estudio sobre arrendamiento de aeronaves en el que se examinaron los aspectos económicos, de reglamentación y de seguridad operacional en el arrendamiento de aeronaves y se establecieron algunos principios ampliamente compartidos para prestar asistencia a los Estados en la elaboración de políticas transparentes y efectivas en relación con esta práctica creciente, en respuesta a las solicitudes de los Estados con el fin de recibir asistencia para hacer frente a los aspectos económicos y de seguridad en la utilización de aeronaves arrendadas. Este estudio se envió a los Estados en mayo de 1999, junto con directrices sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago relativo al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves (Comunicación EC 2/82, LE 4/55-99/54 del 24 de mayo de 1999) (**Adjunto 1**).

7. Sobre la base del estudio realizado por OACI se puede determinar la siguiente terminología:

- *Aeronave arrendada* es aquella que se utiliza en virtud de un arrendamiento. No existe una definición precisa porque son muy diversas las leyes nacionales que rigen los contratos y porque el proceso de negociación lleva a variaciones particulares en los términos y condiciones del arrendamiento de la aeronave, que habitualmente se adaptan a situaciones concretas.
- *Fletar* una aeronave significa que una o más entidades alquilan o compran privadamente su total capacidad, para su reventa al público (este es el caso más frecuente en operaciones aéreas no regulares de pasajeros, por lo que esta práctica se denomina "vuelos fletados" o "vuelos charter").

- *Subfletamento* es la situación por la cual el fletador es otro transportista aéreo que tiene por derecho propio la autoridad de realizar operaciones y que fleta toda la capacidad de la aeronave, habitualmente a corto plazo.
- *Subarrendar* se refiere al arrendamiento de una aeronave ya arrendada a una tercera parte.
- Los arrendamientos de aeronaves por transportistas aéreos pueden ser clasificados según sus fines:
 - ✓ *Arrendamientos financieros o de capital*, cuando se quiere evitar grandes inversiones de capital o deudas que frecuentemente se requieren en la compra directa de aeronaves del fabricante o para reducir los impuestos u otros casos.
 - ✓ *Arrendamientos operativos*, tienen por objetivo satisfacer la necesidad de un transportista aéreo de otra aeronave frecuentemente por una temporada o por corto plazo.
- También los arrendamientos de aeronaves pueden ser clasificados según sus fines de reglamentación en *arrendamientos sin tripulación y con tripulación*. El arrendamiento de una aeronave con tripulación parcial se denomina algunas veces como “aeronave arrendada únicamente con tripulantes técnicos”.

8. De acuerdo al Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, existen otras definiciones en el marco de la seguridad operacional:

- *Estado de matrícula*, el Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- *Estado del explotador*, el Estado en que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- *Explotador*, persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- *Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)*, certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

9. Del estudio realizado por la OACI en 1999 se observa que en la región, el número de líneas aéreas con aeronaves arrendadas aumentó de 1989 a 1998 en aproximadamente 69% y, el número de aeronaves arrendadas en aproximadamente 323%.

10. Con el objeto de no duplicar esfuerzos con la OACI y de cumplir a cabalidad con la tarea encomendada por la Asamblea, es necesario levantar información sobre la reglamentación del fletamento o intercambio de aeronaves en los Estados, tabularla y presentar un acuerdo final el próximo año, con miras a formular un proyecto de Decisión. Para tal efecto, la Secretaría ha desarrollado una encuesta, la misma que figura en el **Adjunto 2** a esta nota, sobre la base del estudio realizado por la OACI, específicamente la lista de verificación que aparece en el capítulo 6 (página 20) y la Recomendación 21-1 de la CEAC (página 22).

11. Por otro lado, cabe señalar que la Secretaría de la OACI está proponiendo a consideración de la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización (Montreal, Canadá, 24 – 29 de marzo de 2003), el arreglo de reglamentación en la forma de un proyecto de cláusula modelo, para que los Estados contratantes lo utilicen a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos bilaterales regionales o plurilaterales.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

12. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio, intercambiar criterios respecto a la encuesta adjunta y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinentes, tomando en consideración la propuesta plantada en el párrafo 10.



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
منظمة الطيران المدني الدولي
国际民用航空组织

999 UNIVERSITY STREET, MONTREAL, QUEBEC, CANADA H3C 5H7

Tel.: (514) 954-8219

Fax: (514) 954-6077

Internet: icao.hq@icao.org

Sitatex: YULCAYA

Telex: 05-24513

Cables: ICAO MONTREAL

TEL: (514) 954-8048

Ref.: EC 2/82, LE 4/55-99/54

14 de mayo de 1999

Asunto: Estudio acerca del arrendamiento de aeronaves y
textos de la Secretaría sobre la implantación del Artículo 83 *bis*

Tramitación: Señalar a la atención de los autoridades correspondientes
el estudio y las directrices

Señor/señora:

Tengo el honor de dirigirme a usted con referencia al estudio acerca del arrendamiento de aeronaves (Adjunto A) y al texto que comprende las directrices relativas a la aplicación del Artículo 83 *bis* del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Adjunto B), elaborado por la Secretaría con la finalidad de asistir a los Estados a formular políticas transparentes y eficaces con respecto a esta creciente práctica.

El texto fue elaborado por la Secretaría en respuesta a las solicitudes de los Estados de asistencia para tratar con los aspectos económicos y de seguridad resultantes del creciente número de situaciones en que se utilizan aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional. El Comité de Transporte aéreo del Consejo examinó el texto.

En el estudio se examinan el desarrollo creciente del arrendamiento de aeronaves y los aspectos de seguridad operacional relacionados con el uso de aeronaves arrendadas, así como también las políticas y prácticas actuales. En el estudio también se describen algunos principios ampliamente compartidos por los Estados. Es de particular interés para los funcionarios de aviación con responsabilidades en este campo la lista de verificación de factores para la política de arrendamiento de aeronaves que figura en el Capítulo 6 del estudio.

El Artículo 83 *bis* (Parte III del Adjunto B), que entró en vigor el 20 de junio de 1999, hace posible que ciertas funciones y obligaciones que incumben al Estado de matrícula puedan ser transferidas al Estado del explotador, garantizando así una mayor seguridad en ciertas situaciones relacionadas con el fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves. Junto con las directrices relativas a la aplicación del Artículo 83 *bis* (Parte I del Adjunto B), se adjunta un modelo de acuerdo (Parte II del Adjunto B) elaborado por la Secretaría basándose en un acuerdo recientemente registrado ante la OACI con respecto a este asunto y teniendo en cuenta otra información afín. Cabe señalar que el modelo de acuerdo refleja solamente una de

las numerosas posibilidades entre las que pueden optar los Estados contratantes, ya que el Artículo 83*bis* establece que el Estado de matrícula podrá transferirle “todas o parte” de las funciones y obligaciones de allí aludidas al Estado del explotador.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.


f. R.C. Costa Pereira
Secretario General

Adjuntos

Adjunto A - Estudio acerca del arrendamiento de aeronaves

Adjunto B - Texto sobre la aplicación del Artículo 83 *bis*



ESTUDIO ACERCA DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

*Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su autoridad*

ESTUDIO ACERCA DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

ÍNDICE

PREÁMBULO	2
CAPÍTULO 1	
TERMINOLOGÍA	3
CAPÍTULO 2	
DESARROLLO CRECIENTE DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	4
Factores generales	4
Análisis estadístico	4
Situación de arrendamiento en 1989 y 1998	5
Aeronaves arrendadas con tripulación	8
Repercusiones económicas	10
CAPÍTULO 3	
ASPECTOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL USO DE AERONAVES ARRENDADAS	11
CAPÍTULO 4	
POLÍTICAS Y PRÁCTICAS ACTUALES DE LOS ESTADOS ACERCA DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	13
Aspectos de la seguridad operacional	13
Aspectos económicos	14
Subfletamento	15
CAPÍTULO 5	
PRINCIPIOS AMPLIAMENTE COMPARTIDOS EN CUANTO A ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	16
La Conferencia Mundial de Transporte aéreo de la OACI	16
CAPÍTULO 6	
LISTA DE VERIFICACIÓN DE LOS FACTORES RELATIVOS A LA POLÍTICA DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES	18
Apéndice A	
Recomendación de la CEAC sobre arrendamiento de aeronaves (CEAC/21-1)	22
Apéndice B	
Ejemplos de Cláusulas bilaterales sobre arrendamiento de aeronaves	25

PREÁMBULO

Introducción

Se ha observado en el transporte aéreo internacional un aumento creciente y generalizado de la práctica de arrendar aeronaves, por la cual un transportista aéreo alquila (en lugar de comprar), una aeronave de otro transportista o de terceros para proporcionar transporte aéreo comercial. Las diversas formas de arrendamiento de aeronaves, impulsadas en gran parte por la expansión ininterrumpida del transporte aéreo internacional en un entorno más competitivo y menos reglamentado, se han extendido a todas las regiones del mundo. Los transportistas aéreos de menor magnitud, así como los recientemente establecidos consideran que el arrendamiento de aeronaves puede reducir a un mínimo la inversión inicial y una deuda pesada de equipo capital; los transportistas aéreos ya establecidos consideran que esta práctica tiene la ventaja de costos reducidos, operaciones más eficientes y beneficios tributarios.

La importancia del arrendamiento en el transporte aéreo internacional continuará probablemente creciendo, dadas las actuales tendencias económicas y de reglamentación y las amplias oportunidades comerciales que ofrecen la globalización de la industria y una mayor dependencia de las fuerzas del mercado. También debería alentarse al arrendamiento mediante la aplicación del Artículo 83 *bis* del Convenio sobre aviación civil internacional relativo al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, en términos de resolver algunas de las ambigüedades relacionadas con las responsabilidades en la seguridad operacional que dimanen de determinadas situaciones en las que están implicadas aeronaves arrendadas.

El objetivo de este estudio es proporcionar información y un análisis acerca del arrendamiento de aeronaves que asistirá a los Estados, entre otras cosas, mediante una lista de verificación de los factores que deben ser considerados al formular políticas transparentes y uniformes de arrendamiento de aeronaves. Aunque el estudio se concentra en las implicaciones del arrendamiento de aeronaves en la reglamentación económica en el transporte aéreo internacional, esta práctica suscita además asuntos de seguridad operacional graves y muy complejos y, por consiguiente, se ha incluido una breve descripción de algunos de los asuntos de seguridad operacional de mayor importancia. Sin embargo, los textos incluidos en el estudio no pueden ser considerados como un tratamiento definitivo de este aspecto del arrendamiento de aeronaves, lo cual requeriría un análisis más profundo y más minucioso.

La Dirección de asuntos jurídicos de la OACI ha preparado directrices sobre la aplicación del Artículo 83 *bis*, así como un acuerdo modelo de transferencia, que son pertinentes a las inquietudes en materia de seguridad operacional de algunas de las situaciones de arrendamiento de aeronaves, y se están remitiendo junto con el presente estudio.

En el Capítulo 1 del estudio se presenta la terminología, en el Capítulo 2 se analiza el crecimiento general del arrendamiento de aeronaves, en el Capítulo 3 se examinan brevemente los aspectos de la seguridad operacional, en el Capítulo 4 se analizan las políticas y prácticas actuales de los Estados en materia de arrendamiento y en el Capítulo 5 se describen los principios casi universalmente aceptados, y el Capítulo 6 contiene una lista de verificación que ayude a los Estados a formular sus políticas relativas a la aprobación o desaprobación de los arreglos de arrendamiento de aeronaves.

Fuentes

Entre las fuentes de información del presente estudio se incluye la base de datos de la OACI sobre acuerdos bilaterales de servicios aéreos, la documentación sobre arrendamiento de aeronaves de la Unión Europea y de la Conferencia Europea de Aviación Civil, la Guía Mundial de Aerovías OAG y las bases de datos que mantiene la "jp airline-fleets international".

Proporcionaron asistencia y asesoramiento para este estudio los miembros del Grupo de expertos sobre reglamentación del transporte aéreo de la OACI, así como la Dirección de Navegación aérea y la Dirección de asuntos jurídicos de la Secretaría.

CAPÍTULO 1

TERMINOLOGÍA

1.1 En el *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* de la OACI (Doc 9626) se entiende por **aeronave arrendada** aquella que se utiliza en virtud de un arrendamiento. No ha sido posible dar una definición más precisa, fundamentalmente porque son muy diversas las leyes nacionales que rigen tales contratos y porque el proceso de negociación lleva a variaciones particulares en los términos y condiciones del arrendamiento de la aeronave, que habitualmente se adaptan a situaciones concretas. Aunque el Artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) se refiere al “arrendamiento, fletamento e intercambio” de aeronaves en las operaciones internacionales, el Comité Jurídico de la OACI que preparó esta enmienda decidió prescindir de la definición de estos términos jurídicos privados al tratar de los aspectos del derecho público en esta práctica.

1.2 Cuando se **fleta** una aeronave una o más entidades alquilan o compran privadamente su total capacidad, para su reventa al público (este es el caso más frecuente en operaciones aéreas no regulares de pasajeros, por lo que esta práctica se denomina popularmente “vuelos fletados” o “vuelos chárter”). La situación por la cual el fletador es otro transportista aéreo que tiene por derecho propio la autoridad de realizar operaciones y que fleta toda la capacidad de la aeronave, habitualmente a corto plazo, se denomina **subfletamento**. Por ejemplo, si una aeronave de un transportista aéreo se encuentra inesperadamente en una situación de incapacidad de realizar operaciones por motivos mecánicos, el transportista aéreo puede subfletar una aeronave de otro transportista aéreo. Un **subarrendamiento** se refiere al arrendamiento de una aeronave ya arrendada a una tercera parte. Por ejemplo, un transportista aéreo con una aeronave arrendada la arrendará a su vez a otro transportista aéreo, permitiendo de ese modo que la misma aeronave arrendada sea utilizada por dos transportistas aéreos diferentes en sus respectivas operaciones. Para arrendar solamente una parte de la capacidad de una aeronave que realiza servicios aéreos regulares de forma continua (por ejemplo, 15 asientos en un vuelo específico durante una estación de tráfico) otro transportista aéreo puede concertar un acuerdo de **reserva de capacidad** con el explotador de la aeronave.

1.3 Los arrendamientos de aeronaves por transportistas aéreos pueden también ser caracterizados según sus fines. Los transportistas aéreos utilizan arrendamientos **financieros o de capital** para evitar las importantes inversiones de capital o deudas que frecuentemente se requieren en la compra directa de aeronaves del fabricante o para reducir los impuestos u otros costos. Por ejemplo, un transportista aéreo puede vender la totalidad o parte de su flota a un banco u a otra institución financiera y seguidamente arrendar de estos la misma aeronave. Los arrendamientos financieros son arreglos a largo plazo que externamente dan la apariencia de propiedad, p. ej., la aeronave ostenta el nombre y el logo del transportista aéreo y está habitualmente matriculada en el estado del transportista aéreo. Por contraste, el objetivo de los **arrendamientos operativos** es satisfacer la necesidad de un transportista aéreo de otra aeronave frecuentemente por una temporada o por corto plazo.

1.4 Para fines de la reglamentación, los dos tipos básicos de arrendamiento de aeronaves son el **arrendamiento sin tripulación** y el **arrendamiento con tripulación**. El arrendamiento de una aeronave con tripulación parcial se denomina algunas veces **aeronave arrendada únicamente con tripulantes técnicos**¹.

¹ Las definiciones de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) que figuran en el Apéndice A difieren en que distinguen los tipos de arrendamiento basándose en el Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) en virtud del cual una aeronave es explotada (arrendatario, normalmente arrendamiento sin tripulación; arrendador, normalmente arrendamiento con tripulación).

1.5 En este contexto, el término arrendador se refiere a la parte que da las aeronaves en arriendo; el término arrendatario se refiere a la parte que toma las aeronaves en arriendo. Por ejemplo si el transportista aéreo A da en arriendo una aeronave al transportista aéreo B, el transportista aéreo A es el **transportista aéreo arrendador** y el transportista aéreo B es el **transportista aéreo arrendatario**.

1.6 De particular interés en cuanto a la seguridad operacional son las definiciones que figuran en el Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de las expresiones: **Estado de matrícula**, el Estado en el cual está matriculada la aeronave; **Estado del explotador**, el Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador; **explotador**, persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves; **Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)**, certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

CAPÍTULO 2

DESARROLLO CRECIENTE DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

2.1 En este capítulo se examina el creciente desarrollo del arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional, en función de varios de los factores generales implicados, así como a base de un análisis estadístico en el que se emplean los datos públicamente disponibles en la OACI y otras fuentes.

Factores generales

2.2 Entre los factores generales que han contribuido al uso creciente de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional pueden citarse los siguientes:

- a) el elevado costo de nuevas aeronaves estimula al empleo de la alternativa de arrendamiento para transportistas aéreos de menor magnitud, así como para otros recientemente establecidos²;
- b) los transportistas aéreos ya establecidos consideran el arrendamiento de aeronaves como medio de reducir los costos y de obtener beneficios tributarios;
- c) en algunos casos, la venta y arrendamiento subsiguiente de las propias aeronaves por parte de un transportista aéreo puede hacer que disminuya su nivel de deudas;
- d) los transportistas aéreos pueden satisfacer demandas de capacidad adicional en una temporada sin incurrir en las grandes inversiones de capital o en las deudas implicadas en la compra de aeronaves;
- e) el arrendamiento puede hacer que los transportistas aéreos, particularmente los de menor magnitud en los países en desarrollo, exploten derechos de tráfico de los que no se hace uso;
- f) los transportistas aéreos que tienen un exceso de aeronaves o que no las utilizan al máximo, así como exceso de tripulaciones pueden emplearlos mediante su arrendamiento a otros transportistas aéreos; y
- g) pueden utilizarse aeronaves arrendadas para vuelos por algunas rutas que requieren equipo adecuado del que no dispone el transportista aéreo.

Análisis estadístico

2.3 Las Tablas 1 a 5 se basan en la información acerca de aeronaves arrendadas correspondiente a todas las líneas aéreas que ofrecen servicios aéreos regulares internacionales con aeronaves de reacción de transporte de 9 000 kilogramos o más. Por consiguiente, los datos representan una subestimación de las aeronaves utilizadas en servicios regulares internacionales al excluirse los servicios de aeronaves de reacción de una masa inferior a 9 000 kilogramos, así como los de aeronaves con motor de turbohélice y de hélice, que se utilizan en servicios aéreos internacionales regionales y complementarios. Deben tenerse en cuenta otras dos limitaciones con respecto a estos datos. En primer lugar, aunque se incluyen solamente las líneas aéreas que ofrecen servicios internacionales regulares, algunas de estas líneas aéreas explotan servicios aéreos nacionales e internacionales, pueden utilizar aeronaves arrendadas en ambos tipos de operaciones y, en algunos casos, el

² En este estudio la expresión “transportista aéreo” comprende los explotadores comerciales regulares y los no regulares; la expresión “línea aérea” se refiere a un explotador que proporciona servicios aéreos regulares.

volumen de sus servicios nacionales será muy superior al de sus operaciones internacionales. Por consiguiente, el total de "aeronaves en servicio" no puede utilizarse, por ejemplo, con el "número total de aeronaves arrendadas" para medir con precisión la proporción de aeronaves arrendadas que se utilizan en los servicios aéreos regulares internacionales de una determinada región. En segundo lugar, debido a la dificultad en identificar aquellos arrendamientos que sean financieros o de capital las cifras de aeronaves arrendadas en la columna de "fabricantes, bancos, etc." son inferiores a la realidad, particularmente en América del Norte. Sin embargo, tal tipo de arrendamiento raramente suscita inquietudes de reglamentación y, por consiguiente, esta omisión no es significativa para los fines del presente estudio.

2.4 En la **Tabla 1** se analiza el número de aeronaves arrendadas por líneas aéreas que ofrecían servicios aéreos regulares internacionales en diciembre de 1989, desglosado por fuentes (p. ej., líneas aéreas, empresas arrendatarias, otros) y por regiones; en la **Tabla 2** se presenta el mismo análisis para octubre de 1998 (los últimos datos disponibles); en la **Tabla 3** se comparan los datos de arrendamiento de las Tablas 1 y 2 respecto a las líneas aéreas de todos los Estados; en la **Tabla 4** se hace lo mismo respecto a los países en desarrollo como un grupo; y en la **Tabla 5** se trata de proporcionar algunos indicios del predominio en la actualidad del arrendamiento con tripulación de vuelo.

Situación de arrendamiento en 1989 y en 1998

Tabla 1 - Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecían servicios regulares internacionales, 1989

Región estadística de la OACI	Número de			Número de aeronaves arrendadas de			
	Aeronaves en servicio	Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Otras líneas aéreas	Empresas arrendatarias	Otros (fabricantes, bancos, etc.)	Total
África	309	26	12	8	4	7	19
Asia/Pacífico	1012	19	20	13	32	36	81
Europa	2791	23	36	49	52	108	209
Oriente Medio	294	9	5	5	3	8	16
América del Norte	4014	9	26	104	155	125	384
Latinoamérica /Caribe	495	14	26	15	48	58	121
Total	8915	100	125	194	294	342	830

Fuente: OACI, *jp airlines-fleets international*

2.5 En 1989, en cuatro de las seis regiones, el número de líneas aéreas con aeronaves arrendadas era superior al de aquellas que no tenían ninguna arrendada. En términos de la fuente de las aeronaves arrendadas, el 23% se arrendaban de otras líneas aéreas, el 35% de empresas arrendatarias y el 41% de otras entidades tales como fabricantes, bancos, etc. Según el desglose regional, el 46% de todas las aeronaves arrendadas procedía de América del Norte, el 25% de Europa, el 15% de Latinoamérica y el Caribe, el 10% de Asia/Pacífico y el 4% restante de África y del Oriente Medio.

Tabla 2 - Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecían servicios regulares internacionales, 1998

Región estadística de la OACI	Número de			Número de aeronaves arrendadas de			
	Aeronaves en servicio	Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Otras líneas aéreas	Empresas arrendatarias	Otros (fabricantes, bancos, etc.)	Total
África	359	14	35	24	17	39	80
Asia/Pacífico	1 971	15	55	58	209	255	522
Europa	3 589	46	113	115	536	684	1335
Oriente Medio	324	5	9	6	18	13	37
América del Norte	4 945	6	38	30	504	199	733
Latinoamérica/ Caribe	765	9	44	27	299	186	512
Total	11 953	95	294	260	1583	1376	3219

Fuente: OACI, *jp airlines-fleets international*

2.6 Por contraste con 1989, el número de líneas aéreas con aeronaves arrendadas era en 1998 superior al de aquellas que no tenían ninguna arrendada en todas las regiones y, en algunos casos, con márgenes de diferencia importantes. En términos de las fuentes de las aeronaves arrendadas, correspondía a otras líneas aéreas solamente el 8% (por comparación con el 23% en 1989); a empresas arrendatarias el 49% (por comparación con el 35% en 1989), y a otros el 43% (por comparación con el 41% en 1989). En el desglose regional, el 41% de las aeronaves arrendadas correspondía a Europa, (por comparación con el 25% en 1989), el 23% a América del Norte (por comparación con el 46% en 1989), el 16% a Asia y Pacífico (por comparación con el 10% en 1989) y también a Latinoamérica/Caribe (por comparación con el 5% en 1989), y el 4% restante a África y Oriente Medio (lo mismo que en 1989).

Tabla 3 - Modificación por regiones, en 1989 a 1998, del número de líneas aéreas con aeronaves arrendadas que ofrecían servicios regulares internacionales

Región estadística de la OACI	1989 Número de		1998 Número de		De 1989 a 1998 Aumento del número de	
	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Aeronaves arrendadas
África	12	19	35	80	23	61
Asia/Pacífico	20	81	55	522	35	441
Europa	36	209	113	1335	77	1126
Oriente Medio	5	16	9	37	4	21
América del Norte	26	384	38	733	12	349
Latinoamérica/ Caribe	26	121	44	512	18	391
Total	125	830	294	3219	169	2389

Fuente: OACI, *jp airline-fleets international*

2.7 En términos globales, de 1989 a 1998 aumentó a más del doble el número de líneas aéreas con aeronaves arrendadas que ofrecían servicios regulares internacionales y casi se cuadruplicó el número de estas aeronaves arrendadas. Durante el mismo período, el número de líneas aéreas que ofrecían servicios internacionales regulares aumentó en más del 70%. En el desglose regional, el porcentaje de aumento en las líneas aéreas con aeronaves arrendadas era superior en Europa, seguida de Asia/Pacífico, África, Oriente Medio, Latinoamérica/Caribe y América del Norte. En términos de aumento del porcentaje en el número de aeronaves arrendadas, Asia/Pacífico y Europa acusaban los aumentos mayores, seguidos de África y Latinoamérica/Caribe, Oriente Medio y América del Norte. Según se destacó en el párrafo 2.3, el total de aeronaves arrendadas en Norteamérica era inferior a la cantidad real por haberse omitido aeronaves que hubieran sido objeto de un arrendamiento financiero o de capital.

Tabla 4 - Líneas aéreas de países en desarrollo con aeronaves arrendadas que ofrecían servicios regulares internacionales, 1989 y 1998

Período	Número de			Número de aeronaves arrendadas de			
	Aeronaves en servicio	Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Otras líneas aéreas	Empresas arrendatarias	Otros (bancos, etc.)	Total
1989	1789	62	58	32	108	68	208
1998	2080	40	132	89	539	347	975
Cambio	+291	-22	+74	+57	+431	+279	+767

Fuente: OACI, *jp airline-fleets international*

2.8 En la **Tabla 4**, los datos correspondientes a las líneas aéreas de los países en desarrollo se han tomado de las **Tablas 1 y 2** para indicar las tendencias de utilización de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional por este grupo de Estados. Respecto a las líneas aéreas de los países en desarrollo los aumentos entre 1989 y 1998 en el número de líneas aéreas con aeronaves arrendadas, en el total de aeronaves arrendadas, en el número de aeronaves arrendadas de empresas arrendatarias y de aeronaves arrendadas de otros, eran en general los mismos que para el caso general de todo el mundo. En términos de aeronaves en servicio, el aumento correspondiente a los países en desarrollo fue aproximadamente la mitad del aumento promedio para todo el mundo, aunque la disminución en el número de líneas aéreas sin aeronaves arrendadas y el aumento de aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas fueron notablemente superiores a los equivalentes de promedio mundial.

Aeronaves arrendadas con tripulación

2.9 Es muy difícil medir estadísticamente la amplitud de utilización de aeronaves arrendadas con tripulación de vuelo dada su índole frecuentemente provisional y a corto plazo y dadas las limitaciones de datos fácilmente disponibles. Algunos de los arrendamientos con tripulación de vuelo, tales como subfletamento en los que una línea aérea arrienda una aeronave con tripulación con aviso a corto plazo, por sufrir su propia aeronave una avería mecánica, no se incluirán en los cuadros publicados de las líneas aéreas ni en los datos de arrendamientos. En los datos de arrendamientos entre líneas aéreas no se indica si se incluye la tripulación y, por consiguiente, no pueden emplearse para determinar si se trataba de arrendamiento con o sin tripulación de vuelo. Los datos relativos a aeronaves y tripulaciones utilizados en vuelos internacionales pueden deducirse de los datos de las líneas aéreas regulares, pero su presentación es voluntaria y puede ser que no todas las líneas aéreas los proporcionen. El hecho de que un vuelo tenga lugar bajo el nombre de una línea aérea y que la aeronave y la tripulación pertenezcan a otra indicaría una situación de arrendamiento con tripulación de vuelo, pero pudiera también ser un vuelo con compartición de códigos o un vuelo explotado en virtud de un arreglo de concesión. Teniendo en cuenta estas limitaciones, se presenta en la **Tabla 5** una estimación imprecisa del predominio de arrendamiento con tripulación de vuelo en el transporte aéreo internacional basado en ajustes de los datos de los calendarios de las líneas aéreas internacionales para 1997. En la tabla, el número de salidas anuales se subdivide en tres categorías, menos de 25, de 25 a 50 y más de 50 salidas; y para cada una de estas categorías se indica el número de arrendamientos con tripulación y el total de kilómetros recorridos.

2.10 Desde una perspectiva bilateral, los arrendamientos con tripulación de vuelo entre líneas aéreas del mismo Estado causan en general menos inquietudes para la reglamentación económica que los arrendamientos con tripulación de vuelo de aeronaves de líneas aéreas de terceros países. Por consiguiente, los datos de arrendamientos con tripulación de vuelo de la **Tabla 5** se han subdividido en dos categorías, arrendamientos con tripulación entre líneas aéreas del mismo Estado y arrendamientos con tripulación entre líneas aéreas de distintos Estados.

Tabla 5 - Utilización de aeronaves arrendadas con tripulación, servicios regulares internacionales, 1997

Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
	Número de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	Número de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	Número de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Líneas aéreas del mismo Estado	2	14	3	297	29	33 005
Líneas aéreas de distintos Estados	15	317	7	720	60	55 751

Fuente: *Guía Mundial de Aerovías OAG*

2.11 El uso de aeronaves arrendadas con tripulación fue superior entre líneas aéreas de distintos Estados que entre líneas aéreas del mismo Estado, en todas las categorías seleccionadas, aunque la diferencia fue máxima en aquellos servicios con menos de 25 salidas (vuelos) por año. El hecho de que haya más servicios en la categoría de más de 50 salidas por año se debe a que en la tabla no se indican los subfletamentos de aviso a corto plazo como se indica en el párrafo 2.9; así como a la posibilidad de que las líneas aéreas que conciertan arrendamientos con tripulación a más largo plazo lo consideren en general razonable durante una o más temporadas de tráfico. En la categoría de arrendamientos con tripulación de aeronaves entre líneas aéreas de distintos Estados, los que provengan de una línea aérea de un socio bilateral no suscitarán habitualmente la inquietud de que una línea aérea se apropie los derechos que no posee. (Un caso en el que se suscita esta inquietud es cuando la compañía bilateral otorga una sola designación para cada socio bilateral. La perspectiva de que más de una línea aérea de un socio bilateral exploten servicios aéreos en virtud de tal acuerdo bilateral podría considerarse como una contravención de esta disposición). De los arreglos de arrendamiento con tripulación entre líneas aéreas de distintos Estados que figuran en la **Tabla 5**, el 45% implica un arrendamiento con tripulación de una aeronave de una línea aérea del socio bilateral para servicios hacia o desde el Estado de dicho socio y el 55% representa aeronaves arrendadas de líneas aéreas de terceros Estados para los mismos servicios.

Repercusiones económicas

2.12 Las repercusiones económicas de este aumento de la actividad de arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional ocurren en numerosas esferas, tales como la venta de aeronaves nuevas y usadas, la reducción de la deuda a largo plazo de los transportistas aéreos, así como en las operaciones nuevas y más eficientes de los transportistas aéreos internacionales. Sin embargo, la cuantificación de estas repercusiones en términos globales resulta difícil debido a que existen otros factores, tales como los cambios de la demanda, los costos de los combustibles, y las restricciones ambientales y de infraestructura, que afectan las operaciones tanto de las aeronaves arrendadas como de las no arrendadas.

2.13 Se puede realizar un cálculo de las repercusiones económicas del arrendamiento de aeronaves en el período que abarcan las Tablas 1 y 2, basándose en las cifras sobre el arriendo de equipo de vuelo y sobre la deuda a largo plazo que figuran en los datos financieros notificados a la OACI acerca de los servicios aéreos regulares para los años 1989 y 1997, respectivamente (los últimos datos disponibles). En 1989, 97 líneas aéreas de 47 países notificaron un total equivalente a \$7 043 millones EUA en arriendo de equipo de vuelo. En 1997, 106 líneas aéreas de 41 países notificaron que gastaron el equivalente de \$10 679 millones EUA en arriendo de equipo de vuelo, un aumento de un 52%. En el período que va de 1989 a 1997 los costos totales de explotación aumentaron de \$170 200 millones EUA a \$274 500 millones EUA, un incremento de un 62%. Desde la perspectiva de las 42 líneas aéreas que notificaron pagos con este objeto tanto en 1989 como en 1997, se registró un aumento en los totales de un equivalente de \$3 915 millones EUA a \$9 310 millones EUA, un incremento del 138%, en tanto que los costos totales de explotación correspondiente a este grupo de líneas aéreas aumentó de \$101 778 millones EUA a \$159 402 millones EUA, un incremento de un 57%.

2.14 Aunque la tendencia en la deuda de largo plazo de todas las líneas aéreas que notificaron datos financieros a la OACI durante el período 1989 a 1997 muestra, por ejemplo, un aumento de más de un 60% en la primera mitad de este período y un incremento de un 10% en la segunda mitad, las repercusiones económicas del arrendamiento de aeronaves sólo pueden constituir uno de varios factores responsables de este cambio. Otros factores incluyen los cambios en otros componentes de las deudas de largo plazo, las decisiones individuales de los transportistas aéreos de adquirir o no aeronaves dentro de este período, el reembolso o el refinanciamiento acelerado de la deuda a largo plazo, la privatización de los transportistas aéreos, así como los cambios de las tasas de interés, los mercados de capital y las condiciones económicas generales.

CAPÍTULO 3

ASPECTOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL USO DE AERONAVES ARRENDADAS

- 3.1 La cuestión fundamental al analizar los aspectos de la seguridad operacional implicados en la utilización de aeronaves arrendadas para transporte aéreo internacional es que el Estado (Estado de matrícula o Estado del explotador) asume la responsabilidad de garantizar el cumplimiento con las normas aplicables de seguridad operacional establecidas por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus Anexos y que el explotador (transportista aéreo o compañía), asume la responsabilidad de cumplir con las normas pertinentes de seguridad operacional que han sido incorporadas a las leyes y a la reglamentación nacionales que sean aplicables.
- 3.2 El Convenio asigna la tarea de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad operacional aplicables, en primer lugar al Estado de matrícula de la aeronave, pero también en algunos casos al Estado del explotador. En parte por razón de que se intercambian los derechos de tráfico en base bilateral o regional, y en parte por razón de las leyes y de la reglamentación nacional acerca de la matrícula de las aeronaves, en la mayoría de los casos, los explotadores que han sido designados o autorizados por un Estado para explotar servicios comerciales internacionales utilizan aeronaves matriculadas en tal Estado. En tales situaciones, las responsabilidades en cuanto a la seguridad operacional tanto las del Estado como las del explotador son claras.
- 3.3 Los arrendamientos sin tripulación de vuelo de aeronaves matriculadas en el Estado que designa o autoriza al explotador arrendatario para explotar servicios comerciales internacionales, presentan esencialmente la misma situación, desde la perspectiva de la seguridad operacional, que si el explotador utiliza sus propias aeronaves. Por consiguiente, cuando un explotador arrienda sin tripulación a otro explotador del mismo Estado una aeronave que haya de ser utilizada en servicios aéreos internacionales, no se modifica la responsabilidad del Estado en cuanto a la vigilancia de la seguridad operacional, aunque la responsabilidad del transportista aéreo se transfiere al explotador arrendatario. Cuando un explotador arrienda con tripulación de vuelo una aeronave a otro explotador del mismo Estado, permanecen sin modificaciones las responsabilidades en cuanto a la vigilancia de la seguridad operacional, pero en general las obligaciones del explotador incumben al transportista aéreo arrendador.
- 3.4 Es posible que surjan problemas de seguridad operacional cuando una aeronave arrendada está matriculada en un Estado que no es el del explotador que la utiliza para servicios comerciales internacionales. La aprobación de arrendamientos sin tripulación y de arrendamientos con tripulación, debería claramente ir acompañada del ámbito de las responsabilidades respecto a las normas de seguridad operacional asumidas por cada una de las partes en el acuerdo en sus respectivas áreas de competencia.
- 3.5 Cuando una aeronave arrendada con tripulación no está matriculada en el Estado del explotador, surge la cuestión de la idoneidad de la tripulación de vuelo. A este respecto, el Artículo 32 a) del Convenio exige que “el piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.”
- 3.6 En algunos casos, pueden subsanarse los posibles problemas de seguridad operacional de los explotadores que utilicen aeronaves arrendadas cuya matrícula sea de Estados distintos a aquellos en los que los explotadores estaban designados y autorizados para realizar servicios comerciales internacionales, mediante

la aplicación de una enmienda reciente del Convenio, el Artículo 83 *bis*. Esta disposición que entró en vigor el 20 de junio de 1997 establece mediante acuerdo los medios de transferencia de la totalidad o de parte de las obligaciones y funciones correspondientes a los Artículos 12, 30, 31 y 32a) al Estado del explotador (el transportista aéreo arrendatario) bajo cuya supervisión la aeronave realiza las operaciones.

3.7 El Artículo 83 *bis* requiere que se concierte un acuerdo entre los dos Estados para establecer las responsabilidades específicas por transferir y la aeronave particular a la que se aplicarán³. . Todo acuerdo de transferencia suscrito entre Estados partes del Protocolo relacionado con el Artículo 83 *bis* (Doc 9318 de la OACI), que entró en vigor el 20 de junio de 1997, será obligatorio para los otros Estados partes del Protocolo, a condición de que ese acuerdo de transferencia se haya inscrito oficialmente con el Consejo de la OACI y hecho público de conformidad con el Artículo 83 del Convenio de Chicago, o que ningún tercer Estado interesado haya sido informado oficialmente mediante una notificación directa, normalmente por el Estado del explotador. Además, la Dirección de asuntos jurídicos de la OACI ha elaborado directrices, así como un acuerdo modelo sobre la transferencia de responsabilidades desde el Estado de matrícula al Estado del explotador para asistir a los Estados miembros de la OACI en la implantación de esta nueva disposición del Convenio.

3.8 Un elemento importante que los Estados han de considerar es si la concertación de un acuerdo en virtud del Artículo 83 *bis* es o no una garantía de que el Estado al que han de transferirse las responsabilidades en cuanto a la seguridad operacional tiene la capacidad de cumplir sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional respecto a la aeronave concreta de que se trate. Entre los factores que los Estados pueden aplicar para determinar su capacidad se encuentran los resultados de las auditorías realizadas en virtud del programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI cuyos informes sumarios se pondrán a disposición de todos los Estados.

3.9 En 1994, previendo la ratificación del Artículo 83 *bis*, doce Estados de la mancomunidad de Estados independientes (Armenia, Azerbaiyán, Belarús, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, República de Moldova, Federación de Rusia, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán) concertaron un acuerdo sobre la aplicación práctica de esta nueva disposición. En realidad, por este acuerdo las Partes se comprometen a aplicar las disposiciones del Artículo 83 *bis* entre las mismas, en espera de que entre en vigor esta enmienda del Convenio. A diferencia del Artículo 83 *bis*, este acuerdo regional no puede de ningún modo obligar a otros Estados que no sean Partes en el mismo.

³ El 18 de diciembre de 1998, Bermudas (Reino Unido) y Colombia concertaron un acuerdo en el que se aplica el Artículo 83 *bis*, que fue el primer acuerdo de este tipo registrado ante la OACI (núm. 4171 de fecha 1 de febrero de 1999)

CAPÍTULO 4

POLÍTICAS Y PRÁCTICAS ACTUALES DE LOS ESTADOS ACERCA DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

4.1 Las políticas y prácticas actuales de los Estados respecto a la utilización de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional se refieren tanto a las inquietudes en materia de seguridad operacional como a asegurar que los derechos económicos concedidos en los acuerdos y arreglos bilaterales y regionales no sean utilizados por terceras partes que no sean los titulares de los mismos.

4.2 La reglamentación nacional puede repercutir en la utilización de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional. Por ejemplo, por razones de seguridad, Estados Unidos no aprueba el arrendamiento con tripulación de aeronaves matriculadas en otro Estado por parte de sus transportistas aéreos nacionales. Sin embargo, dada la amplitud con la que se utilizan las aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional, según lo descrito en el Capítulo 2, parece ser que los Estados enfocan la aprobación y la desaprobación del arrendamiento de aeronaves, en primer lugar en base a su utilización por parte de transportistas aéreos extranjeros y, con más frecuencia, atendiendo a cada caso particular y no en función de políticas amplias y generalizadas.

Aspectos de la seguridad operacional

4.3 En 41 de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos (en los que están implicados 38 Estados) se encuentran disposiciones sobre aeronaves arrendadas, en tres de ellos se incluyen cláusulas específicas de arrendamiento que atañen a los aspectos de la seguridad operacional. Dos de estos tres exigen que la responsabilidad del mantenimiento de la aeronavegabilidad y de las normas adecuadas de operaciones y mantenimiento de cualquier aeronave arrendada por una línea aérea designada, de una u otra de las Partes en el acuerdo, sea establecida de una forma que las autoridades aeronáuticas de ambas Partes acepten como satisfactoria. En el otro acuerdo se permite que una aeronave arrendada permanezca en el registro del Estado arrendador a condición de que haya pruebas de que mediante el arrendamiento se satisfacen plenamente las normas de aeronavegabilidad.

4.4 Los aspectos de seguridad operacional del arrendamiento, particularmente con tripulación, son el tema central de un artículo y resolución de la Unión Europea (UE) y de una recomendación de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

4.5 Con respecto al arrendamiento de aeronaves en la Unión Europea, en el artículo del Consejo (EEC) núm. 2407/92 del 23 de julio de 1992, sobre el otorgamiento de licencias a transportistas aéreos, se reconoce que las aeronaves arrendadas pueden ser utilizadas para satisfacer la necesidad de que un transportista aéreo disponga de una o más aeronaves, y se permite que un Estado miembro renuncie al requisito de inscribir en su registro nacional una aeronave utilizada por un transportista aéreo, en el caso de acuerdos de arrendamiento a corto plazo para satisfacer las necesidades temporales del transportista aéreo o, por lo demás, en circunstancias excepcionales. El artículo exige la aprobación previa de tales acuerdos y prohíbe que un Estado miembro conceda la aprobación a acuerdos de arrendamiento de aeronaves con tripulación, a menos que las normas de seguridad operacional sean equivalentes a aquellas necesarias para la expedición del certificado nacional de explotador de servicios aéreos (hasta el establecimiento de los criterios de la UE). A este respecto, el artículo del Consejo 3991/91 del 16 de diciembre de 1991 regula el procedimiento de cumplir con las normas técnicas comunes, las cuales una vez cumplidas, deberían, entre otras cosas, facilitar el arrendamiento de aeronaves entre transportistas aéreos de la comunidad autorizando a los Estados miembros a optar porque las aeronaves matriculadas en la comunidad sean utilizadas por transportistas aéreos a los que ellos hayan otorgado la licencia.

4.6 Una resolución del Consejo Europeo del 19 de junio de 1995 insta a la Comisión a analizar, entre otras cosas, las prácticas actuales de los transportistas aéreos de la comunidad, así como la reglamentación nacional y los procedimientos administrativos relativos a la utilización de recursos ajenos a la comunidad. También se insta a la Comisión a examinar en particular dos aspectos de la aplicación de las disposiciones de arrendamiento del artículo 2407/92 al arrendamiento de recursos ajenos a la comunidad y, de ser necesario, a redactar las directrices que les permitan llegar a una aplicación uniforme. En el primer aspecto se incluyen los conceptos de necesidades temporales, circunstancias excepcionales y normas equivalentes de seguridad, y el segundo aspecto trata de las condiciones en virtud de las cuales un transportista de la comunidad puede utilizar aeronaves matriculadas en la comunidad, aunque el Estado de matrícula haya transferido la responsabilidad de la supervisión técnica de las operaciones a un tercer país.

4.7 La Recomendación de la CEAC sobre arrendamiento de aeronaves (ECAC/21-1, 2-3 de julio de 1997) insta a una aprobación anticipada de todos los arreglos de arrendamiento, enumera la información que ha de presentarse para tal aprobación y declara que el Artículo 83 *bis* debería normalmente ser utilizado para arrendamientos sin tripulación. En la recomendación se establecen una serie de condiciones específicas sobre arrendamiento con tripulación (tales como su uso por tiempo limitado, y que el consumidor sea informado antes del embarque), así como que la aprobación se conceda a condición de que la autoridad aeronáutica esté satisfecha de que el arrendador de una aeronave con tripulación satisface normas de seguridad operacional equivalentes a las que su propia línea aérea está obligada a satisfacer en virtud del certificado de explotador de servicios aéreos. (En el Apéndice A se incluye el texto de la recomendación de la CEAC).

Aspectos económicos

4.8 Los aspectos económicos del arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional están regulados casi por completo mediante acuerdos bilaterales de servicios aéreos, o si no es aplicable ninguna cláusula bilateral, a nivel nacional. A nivel regional, solamente la recomendación de la CEAC sobre arrendamientos atañe a este campo de forma general, indicando que el uso de aeronaves arrendadas con tripulación no debería ser utilizado como medio de evadirse del cumplimiento de las leyes, reglamentación o acuerdos internacionales pertinentes.

4.9 Las disposiciones bilaterales sobre el arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional, se concentran principalmente en las inquietudes de que una línea aérea de un tercer país pudiera, por razón del arrendamiento, ejercer o beneficiarse de los derechos de tráfico de los que no es el titular. Sin embargo, el uso creciente en el transporte aéreo internacional del concepto de acceso pleno al mercado hace que disminuya el número de situaciones en las que una línea de un tercer país no tiene los derechos de rutas subyacentes. En el caso de que los Estados otorguen, por ejemplo, derechos ilimitados de tráfico más allá de otros Estados (bilateralmente o regionalmente) el número de líneas aéreas de tercer país con derechos de tráfico subyacentes ha aumentado notablemente.

4.10 Desde una perspectiva económica, los arrendamientos sin tripulación no parecen suscitar el nivel de inquietudes normativas que generan los arrendamientos con tripulación. Puesto que los arrendamientos sin tripulación que implican como arrendadores a partes que no son la línea aérea, se mencionan específicamente en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos, ha de afirmarse que tales arrendamientos no exigen la aprobación del socio bilateral sino solamente que éste sea informado. Sin embargo, en algunos acuerdos bilaterales no se distingue entre arrendamiento con tripulación y sin tripulación, y se aplican los mismos criterios a ambos tipos.

4.11 Los acuerdos bilaterales que incluyen disposiciones de arrendamiento⁴ se ocupan básicamente de esta práctica de tres modos:

- a) exigiendo la notificación previa de cualquier intención que la línea aérea designada tenga de arrendar, de forma continua, aeronaves que no sean de su propiedad ni de las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes;
- b) permitiendo o exigiendo implícitamente solamente la notificación de arrendamientos que impliquen entidades que no sean líneas aéreas, aunque estableciendo como condición para la aprobación de un arrendamiento de la línea aérea que esto no redunde en beneficios económicos para la línea aérea arrendadora; o
- c) aplicando la disposición solamente a arrendamientos que impliquen líneas aéreas y prescribiendo criterios específicos para su aprobación.

En el enfoque indicado en a), las líneas aéreas designadas tienen la libertad de arrendar, fletar, alquilar o explotar, de cualquier otro modo, aeronaves de propiedad de otras líneas aéreas designadas, pero todos los arrendamientos financieros y operativos, así como aquellos que implican líneas aéreas de tercer país están sujetos al requisito de notificación previa de 60 días. Se supone que cada parte aprobará o desaprobará tales arrendamientos en base a sus criterios nacionales. La expresión “continuamente” implica que a corto plazo los subfletamentos no caen dentro de esta disposición, pero podrían tramitarse en base a la política de cada Estado para tales casos. Un ejemplo de este tipo de disposición figura en el Acuerdo bilateral concertado entre Nueva Zelandia y Samoa (OACI núm. 3478).

4.12 En la cláusula de arrendamiento según el inciso b), además de exigirse que el arreglo no sea equivalente a conceder al explotador de la línea aérea arrendadora de otro país acceso a derechos de tráfico de los que no disponga de cualquier otro modo dicha línea aérea, se exige también que el transportista aéreo arriende satisfaciendo dos condiciones para asegurar que el transportista aéreo arrendador no obtiene ningún beneficio económico de la ruta en cuestión. Mediante la primera condición se prohíbe el pago que de cualquier modo esté relacionado con el tráfico que se transporta, por lo cual se exigen pagos fijos de arrendamiento no relacionados con el tráfico transportado (por ejemplo, uno que se base en una tasa horaria/diaria). La segunda condición está dirigida a impedir que la línea aérea arrendadora mejore sus propias operaciones prohibiendo cualquier vínculo que lleve a prestar servicios continuos por la ruta o rutas de la línea aérea arrendadora. Por ejemplo, no se permitiría utilizar una aeronave con tripulación para lo que constituiría un servicio de quinta libertad por parte de la línea aérea arrendadora que se conectaría y por lo tanto suministraría pasajeros y carga a un servicio de cuarta libertad de la línea aérea arrendadora .

4.13 Los acuerdos bilaterales en los que en común se incluye la cláusula del inciso b) enfocan de modo distinto los arrendamientos por parte de entidades que no sean líneas aéreas. El primer enfoque es permitir implícitamente tales arrendamientos, a condición de una notificación y aprobación previas, indicando que no se prohíbe de otro modo a una línea aérea designada a que utilice las aeronaves arrendadas siempre que cualquier acuerdo de arrendamiento concertado satisfaga las condiciones para arrendamientos de líneas aéreas que por su índole corresponderían a arrendamientos financieros y operativos. Este tipo de cláusula figura, por ejemplo, en el acuerdo bilateral entre Myanmar y Viet-Nam (OACI núm. 4014). El segundo enfoque consiste en exigir la notificación en lugar de la aprobación para arrendamientos en los que intervienen entidades que no sean líneas aéreas. Un ejemplo de este enfoque figura en el acuerdo bilateral concertado entre Singapur e Indonesia (OACI núm. 3950).

⁴ En el Apéndice B se incluyen los textos de los cuatro ejemplos de cláusulas bilaterales de arrendamiento descritas en esta sección.

4.14 El enfoque descrito en el inciso c) es similar al del inciso a) puesto que se concentra en arreglos de arrendamiento en los que intervienen líneas aéreas, pero es de naturaleza más amplia puesto que permite arreglos de arrendamiento con una o varias líneas aéreas de una u otra parte o de un tercer país que satisfagan determinados criterios. En el caso de arrendamientos cuando una o varias de las líneas aéreas sean Partes en el acuerdo bilateral se aplican dos criterios: 1) que todas las líneas aéreas en tal acuerdo tengan la autoridad adecuada; y 2) que estas satisfagan los requisitos que normalmente se aplican a tales arreglos. En el caso de arrendamientos en los que interviene una o varias líneas aéreas de un tercer país, además de las dos condiciones mencionadas, hay un requisito de reciprocidad, especificando que el tercer país autoriza o permite arreglos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas, acerca de servicios hacia o desde o a través de tal tercer país. Un ejemplo de este tipo de cláusula figura en el acuerdo bilateral concertado entre El Salvador y Estados Unidos (todavía no registrado en la OACI).

Subfletamento

4.15 Los subfletamentos concertados cuando hayan de satisfacerse necesidades repentinas e imprevistas por breve plazo de tiempo, tales como en el caso de una avería mecánica de una aeronave que esté ya en el proceso de embarque o de carga, se consideran a nivel nacional, en general mediante una forma de renuncia o cualquier forma de aprobación anticipada. Dado que en tales situaciones el aviso se da a muy corto plazo, no resulta práctico obtener la aprobación previa, sugiriendo la recomendación de la CEAC sobre arrendamiento del establecimiento de una lista de transportistas aéreos, basada en datos presentados por las líneas aéreas, aprobados por las autoridades aeronáuticas nacionales, de la que un transportista aéreo pueda arrendar una aeronave con poco tiempo de aviso para cumplir con una necesidad imprevista por un período breve.

CAPÍTULO 5

PRINCIPIOS AMPLIAMENTE COMPARTIDOS EN CUANTO A ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

5.1 En base a la información y al análisis de los cuatro capítulos precedentes de este estudio, los Estados comparten varios principios y prácticas al atender a la utilización de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional.

5.2 Desde una perspectiva económica, los Estados aprueban y no introducen ninguna reglamentación en los arrendamientos cuando el arrendador no es un transportista aéreo ni está controlado por un transportista aéreo. En otras palabras, se permiten en general en el transporte aéreo internacional los arrendamientos financieros y operativos a largo plazo cuando el arrendador es una empresa arrendadora, un banco o cualquier otra entidad. Desde una perspectiva bilateral, los Estados permiten arrendamientos de aeronaves entre líneas aéreas de las dos Partes, al mismo tiempo que restringen o prohíben arrendamientos, particularmente con tripulación, de líneas aéreas de terceros países.

5.3 En general los Estados atienden a nivel nacional a cada caso particular de utilización de subfletamento para emergencias inesperadas e imprevistas. Este proceso podría mejorarse adoptando la recomendación sobre arrendamiento propuesta por la CEAC de que, a base de datos presentados por las líneas aéreas, se establezca una lista de transportistas aéreos, aprobada por las autoridades aeronáuticas nacionales, de la que un transportista pueda arrendar una aeronave con poco tiempo de avisto para cumplir con una necesidad imprevista por un período breve.

5.4 Existen dos tendencias en la reglamentación económica del transporte aéreo internacional que tienen importantes repercusiones en la seguridad operacional cuando se utilizan aeronaves arrendadas. En primer lugar, existe el requisito bilateral de que el arrendador de la aeronave con tripulación tenga los derechos de tráfico subyacentes, lo cual tiende a limitar el número de transportistas aéreos que sirven como fuente de aeronaves arrendadas con tripulación. En segundo lugar, está la tendencia contraproducente de una aplicación creciente del acceso pleno al mercado, que tiene el efecto de aumentar el número de líneas aéreas que puedan arrendar aeronaves con tripulación, haciendo menos relevante el requisito de poseer los derechos de tráfico subyacentes.

5.5 Los Estados han atendido a las inquietudes en materia de seguridad operacional dimanantes de la utilización de aeronaves arrendadas aplicando los procedimientos establecidos en el Convenio de Chicago y en sus Anexos, con el complemento de enfoques regionales (en el caso de Europa) y en fecha más reciente, mediante la aplicación del Artículo 83 *bis* del Convenio. Aunque la disposición, que figura en acuerdos bilaterales recientes de servicios aéreos por las que se exige que las Partes mantengan normas de seguridad operacional equivalentes a las establecidas en virtud del Convenio como condición para que sus líneas aéreas exploten servicios convenidos, no se refiere concretamente a aeronaves arrendadas, proporciona un mecanismo para atender a las inquietudes de la seguridad operacional en determinadas situaciones. Aunque solamente en sentido amplio, el programa de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI es pertinente al asunto de la seguridad operacional en el arrendamiento de las aeronaves. Sin embargo, los ejemplos del Capítulo 3 hacen patente que los resultados del arrendamiento de aeronaves en situaciones diversas y complejas de seguridad exigen las medidas coordinadas y de cooperación de los diversos Estados interesados para asegurar que se comprenden claramente y se satisfacen las responsabilidades en materia de seguridad operacional. En el Capítulo 3 se hace también patente que, a diferencia de la reglamentación económica del arrendamiento de aeronaves, no hay ninguna fórmula única predeterminada, desde la perspectiva de la seguridad operacional, que se adapte a todas las situaciones.

La Conferencia Mundial de Transporte aéreo de la OACI

5.6 En varios casos, los principios y prácticas económicos ampliamente compartidos por los Estados respecto a la utilización de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional, se relacionan con las conclusiones de la Conferencia Mundial de Transporte aéreo (Montreal, 1994). Por ejemplo, el enfoque generalmente liberal en la utilización de aeronaves arrendadas está en consonancia con la compartición por parte de los Estados de un objetivo fundamental de participación mediante una intervención fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional. El crecimiento en el uso de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional simultáneamente por parte de transportistas aéreos de Estados desarrollados y de Estados en desarrollo indica que esta es una medida de participación ampliamente utilizada y aceptada. El uso de aeronaves arrendadas ha contribuido también a la necesidad de una competencia justa y a la igualdad de oportunidades reconocidas por la Conferencia, especialmente en el caso de transportistas aéreos de menor magnitud que no pueden afrontar el costo de nuevas aeronaves.

5.7 La Conferencia llegó a la conclusión de que la seguridad operacional es y debe siempre ser el elemento de mayor importancia en la explotación y desarrollo del transporte aéreo. El Plan global para la seguridad aeronáutica (GASP) de la OACI representa una respuesta general a esta inquietud. Con respecto a la explotación segura de aeronaves arrendadas en el transporte aéreo internacional, los Estados utilizan las disposiciones pertinentes del Convenio de Chicago y de sus Anexos con el complemento, en fecha más reciente, de los posibles beneficios de acuerdos concertados en virtud del Artículo 83 *bis*, así como en virtud de las medidas relativas a las aeronaves arrendadas que se aplican a título regional en Europa.

CAPÍTULO 6

LISTA DE VERIFICACIÓN DE FACTORES PARA LA POLÍTICA DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

6.1 El crecimiento sustancial de la utilización de aeronaves arrendadas en el transportes aéreo internacional en todas las regiones y por las líneas aéreas tanto de países desarrollados como en desarrollo, descrito en el Capítulo 2 de este estudio, indican que, en general, no existen mayores obstáculos para esta práctica.

6.2 Aunque existen algunos principios ampliamente compartidos en materia de reglamentación económica sobre, por ejemplo, la utilización de aeronaves arrendadas sin tripulación, no parece registrarse en la actualidad un consenso suficiente sobre enfoques para la aprobación o desaprobación del arrendamiento de aeronaves que justifiquen procurar formular un procedimiento único y uniforme o una cláusula modelo para acuerdos bilaterales en esta esfera de cambios rápidos. Aún más, desde el punto de vista de la seguridad, la situaciones complejas y diversas que presentan los diferentes acuerdos de arrendamiento, así como la necesidad de adquirir experiencia con la utilización de acuerdos en el marco del Artículo 83 *bis* no aconsejan procurar establecer una política única, uniforme y a escala mundial que sería adecuada para todas las situaciones en materia de seguridad planteadas por las aeronaves arrendadas.

6.3 Sin embargo, entre tanto, los Estados necesitan asistencia para formular políticas claras, eficientes y transparentes sobre el arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional. Con este objeto, se ha preparado la siguiente lista de verificación de los factores que deben considerarse al tomar la decisión de aprobar o desaprobar la utilización de aeronaves arrendadas.

1. En cada situación de arrendamiento, determinar:
 - a) cuáles son los Estados que son responsables de determinados aspectos de vigilancia de la seguridad operacional
 - b) quién es el explotador responsable de cumplir con las normas de seguridad establecidas por el Convenio de Chicago y sus Anexos
 - c) cuáles son las medidas necesarias para la explotación segura de las aeronaves arrendadas (p. ej., familiarización de la tripulación, convalidación de licencias, etc.),
 - d) si sería eficaz y apropiado un acuerdo en virtud del Artículo 83 *bis*. De ser así, decidir,
 1. cuáles Estados estarían implicados
 2. cuáles serán las funciones en materia de seguridad que habrán de transferirse
 3. cuáles son las aeronaves que se incluirán.
2. Establecer los tipos de arrendamiento que pueden ser aprobados o que es necesario reglamentar, tales como
 - a) arrendamientos financieros y operativos de entidades que no son líneas aéreas

- b) arrendamientos de aeronaves que son propiedad de transportistas aéreos de las Partes en el acuerdo bilateral pertinente
 - c) arrendamiento con tripulación en situaciones imprevistas, a corto plazo, aplicándose una lista de posibles líneas aéreas arrendadoras como fuentes aprobadas.
3. Establecer los criterios para la aprobación de arrendamientos con tripulación de aeronaves de líneas aéreas de terceros países, tales como:
- a) posesión de los derechos de tráfico implicados
 - b) reciprocidad
 - c) ningún beneficio relacionado con el tráfico que se transporta o el uso de la ruta.

APÉNDICE A

RECOMENDACIÓN DE LA CEAC SOBRE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES RECOMENDACIÓN CEAC/21-1

RECONOCIENDO

que el arrendamiento de aeronaves es una práctica común en la industria de las líneas aéreas;

que un enfoque flexible para el arrendamiento puede reportar beneficios económicos a los transportistas aéreos y a los consumidores y ayudar a los transportistas aéreos a satisfacer mejor sus necesidades del mercado;

que el mantenimiento de normas satisfactorias de seguridad operacional es la prioridad principal;

que todos los Estados miembros están obligados a cumplir con las disposiciones del Convenio de Chicago y sus Anexos pertinentes, que algunos Estados miembros también están obligados por el artículo del Consejo CE 2407/92 acerca del otorgamiento de licencias de transportistas aéreos en el que se incluyen disposiciones sobre arrendamiento y que las condiciones que los Estados miembros aplican respecto a los arrendamientos deben estar en consonancia con sus obligaciones jurídicas nacionales e internacionales;

que los Estados miembros han impuesto diversas condiciones y limitaciones al uso de aeronaves arrendadas;

que los Estados miembros consideran que es necesario armonizar, en el grado más elevado posible, sus políticas sobre arrendamiento;

que la reglamentación y las prácticas de los Estados miembros relativos a arrendamientos deberían ser transparentes y objetivas y contribuir de modo ordenado al desarrollo de la aviación civil;

que, en el caso de arrendamiento con tripulación, los pasajeros y demás usuarios tienen el derecho de esperar del arrendador normas de seguridad operacional y servicios equivalentes a los que proporcionaría el arrendatario, y ser informados acerca de la identidad del transportista aéreo que en realidad realiza las operaciones;

que, en el caso de arrendamiento sin tripulación, las funciones y obligaciones en materia de seguridad operacional del Estado de matrícula que puedan más adecuadamente ser desempeñadas por el Estado del explotador deberían normalmente transferirse a las autoridades del Estado del arrendatario, y tomando nota de que todavía no ha entrado en vigor el Artículo 83 bis del Convenio en el que se prevé una transferencia en caso de arrendamiento;

que los arrendamientos no deberían ser utilizados como medio de evadirse de las leyes, reglamentación o acuerdos internacionales aplicables;

que el intercambio de información entre los Estados miembros en asuntos que atañen al arrendamiento es importante, en particular al preparar un enfoque común respecto a la seguridad operacional y en el contexto de la labor de la JAA de preparar una base de datos en el marco del programa de acción de la CEAC para la evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA);

que se espera que la labor en marcha en Europa lleve a reglas comunes aplicadas en muchos Estados miembros, lo cual podría constituir la base de un régimen uniforme y más liberal de arrendamiento para las líneas aéreas de estos países,

LA CONFERENCIA HA ADOPTADO LA SIGUIENTE RECOMENDACIÓN relativa a arrendamientos de aeronaves entre transportistas aéreos:

Para fines de esta recomendación se entiende por arrendamiento un arreglo contractual por el cual un transportista aéreo con la adecuada licencia obtiene el control comercial de toda una aeronave sin transferencia de propiedad.

Los Estados miembros pueden aplicar distintas normas al arrendamiento entre transportistas aéreos a los que hayan otorgado licencias de aeronaves en su registro nacional o de aeronaves registradas dentro del área económica europea.

Se entiende por arrendamiento sin tripulación aquel por el que una aeronave es explotada en virtud del AOC del arrendatario. Normalmente está constituido por el arrendamiento de una aeronave sin tripulación, explotada bajo control comercial del arrendatario y utilizando el código de designador de línea aérea y los derechos de tráfico del arrendatario.

Se entiende por arrendamiento con tripulación aquel por el que una aeronave está explotada en virtud del AOC del arrendador. Se trata normalmente del arrendamiento de una aeronave con tripulación, explotada en virtud del control comercial del arrendatario y utilizando el código designador de línea aérea y los derechos de tráfico del arrendatario.

Se tiene la intención de que las disposiciones aplicables a los arrendamientos con tripulación se apliquen también a los arrendamientos con parte de la tripulación y arrendamientos con tripulación mediante un aviso a corto plazo (también denominados subarrendamientos).

1. Para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento con las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas aéreos deberían recibir una aprobación previa de las autoridades competentes.
2. Antes de conceder la aprobación, las autoridades deberían obtener la siguiente información:
 - tipo de arrendamiento
 - nombres de las Partes en el acuerdo
 - fecha de inicio y duración del arrendamiento
 - número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda
 - pruebas de pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes
 - nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave
 - nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave.

Los Estados miembros también pueden exigir información adicional, por ejemplo, relativa al motivo del arrendamiento y a las operaciones previstas, con la amplitud necesaria para asegurar el cumplimiento con su reglamentación nacional y sus obligaciones internacionales.

3. En el caso de un arrendamiento sin tripulación, deberían normalmente transferirse a las autoridades del arrendatario, de conformidad con el Artículo 83 bis, todas o parte de las funciones y obligaciones respecto a la aeronave arrendada en virtud de los Artículos 12, 30, 31 y 32 a) del Convenio de Chicago. Con este fin se recomienda que todos los Estados miembros ratifiquen tan pronto como sea posible este artículo para que pueda entrar en vigor.

4. En el caso de arrendamiento con tripulación, además de lo indicado en los párrafos 1 y 2 :
- a) Antes de otorgar la aprobación a un transportista aéreo para arrendar una aeronave, la autoridad aeronáutica debe estar satisfecha, de ser necesario mediante una auditoría, que el arrendador satisface normas de seguridad equivalentes a las de sus propias líneas aéreas según lo requerido para satisfacer lo indicado en su AOC.
 - b) Además, solamente se permitirá que un transportista aéreo arriende con tripulación una aeronave de un tipo no incluido en su propio AOC si la autoridad considera que esto no influirá en el mantenimiento de normas de seguridad operacional equivalentes a las que necesita satisfacer el arrendatario para satisfacer su propio AOC.
 - c) Un arrendador puede que no satisfaga sus obligaciones respecto al arrendatario si arrienda con tripulación la capacidad de un tercer transportista, a menos que este haya sido aprobado por la autoridad aeronáutica del arrendatario.
 - d) No debería otorgarse la aprobación de la utilización de aeronaves arrendadas con tripulación por un período de tiempo ilimitado.
 - e) También debería obtenerse la información indicada en el párrafo 2 antes de conceder la aprobación para arrendamientos con aviso previo a corto plazo. Sin embargo, las autoridades aeronáuticas competentes pueden aplicar arreglos de alternativa para la aprobación previa de tales arrendamientos. Entre tales arreglos de alternativa podrían incluirse, por ejemplo, el establecimiento de una lista de transportistas aéreos aprobados por sus autoridades aeronáuticas nacionales, de los cuales cualquier transportista aéreo pueda arrendar una aeronave con aviso a corto plazo para satisfacer una necesidad imprevista durante un período de tiempo breve.
 - f) No debería utilizarse el arrendamiento con tripulación de aeronaves como medio de evadirse de leyes, reglamentación o acuerdos internacionales aplicables.
 - g) Las autoridades aeronáuticas deberían responder con prontitud a las solicitudes de las autoridades correspondientes de los Estados miembros respecto a la información acerca de arrendamientos.
 - h) Debería informarse a los consumidores, tan pronto como sea posible y, en todo caso, antes del embarque, de quién es el explotador real de un vuelo que haya de realizarse con una aeronave arrendada con tripulación.
 - i) Los Estados miembros pueden también optar, por razones de seguridad y económicas, y cuando esto sea compatible con su reglamentación nacional e internacional, por asegurarse de que los transportistas aéreos no dependen excesivamente de aeronaves arrendadas con tripulación que estén matriculadas en otro Estado.
5. Se insta también a los Estados miembros a que cooperen en el suministro de información relativa a los arrendamientos, en particular en relación con el programa de acción de la CEAC para la evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras (SAFA).
- — — — —

APÉNDICE B

Extracto del Acuerdo bilateral de servicios aéreos concertado entre Nueva Zelandia y Samoa (OACI 3478)

Artículo 10 “Chárter o arrendamiento

En la explotación de cualquier servicio convenido por cualquier ruta especificada, la línea aérea designada de cada Parte contratante proporcionará a la otra Parte contratante un aviso por escrito con una anticipación de sesenta días de su intención de arrendar, fletar, alquilar o de cualquier otro modo utilizar o explotar de forma continua una aeronave que no sea de su propiedad o que sea propiedad de las líneas aéreas designadas de las Partes contratantes.”

Extracto del Acuerdo bilateral de servicios aéreos concertado entre Myanmar/Viet-Nam (OACI 4014)

Artículo 5 “Explotación de aeronaves arrendadas

7. Cuando una línea aérea designada se proponga utilizar una aeronave que no sea de su propiedad en los servicios previstos en lo que sigue, esto solamente se hará a reserva de las siguientes condiciones:

- a) que tales arreglos no serán equivalentes a permitir a una línea aérea de una tercera parte arrendadora el acceso a derechos de tráfico de los que de otro modo no sea titular dicha línea aérea;
- b) que los beneficios financieros que obtenga la línea aérea arrendadora no dependerán de las ganancias o pérdidas de explotación de la línea aérea designada de que se trate; y
- c) que la responsabilidad respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y la idoneidad de las normas de explotación y mantenimiento de la aeronave arrendada que sea explotada por una línea aérea designada se establecerán con plena satisfacción de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes.

8. Fuera de esto, no se prohíbe que una línea aérea designada proporcione servicios utilizando aeronaves arrendadas a condición de que se satisfagan las condiciones anteriormente indicadas en cualquier arreglo de arrendamiento concertado.

9. Las líneas aéreas designadas notificarán por escrito, con la máxima antelación posible, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, cualquier acuerdo de arrendamiento de aeronaves y obtendrán una aprobación previa de dichas autoridades aeronáuticas antes de utilizar cualquier aeronave arrendada.

10. Las autoridades aeronáuticas que reciban el aviso concederán su aprobación en un plazo de veintiún (21) días de recibir la notificación a que hace referencia el párrafo 3, si están satisfechas de que la línea aérea designada que notifica tal arrendamiento de aeronave cumple con las disposiciones del presente artículo.”

**Extracto del Acuerdo bilateral de servicios aéreos concertado
entre Indonesia y Singapur (OACI 3950)**

**Artículo 15
“Arrendamiento de aeronaves**

1. Cuando una línea aérea designada se proponga utilizar una aeronave que no sea de su propiedad, para los servicios convenidos, esto solamente se hará a reserva de las siguientes condiciones:

- a) que tales arreglos no serán equivalentes a permitir a una línea aérea arrendadora de otro país el acceso a derechos de tráfico de los que de otro modo no sea titular dicha línea aérea;
- b) que los beneficios financieros que obtenga la línea aérea arrendadora no dependerán del éxito financiero de explotación de la línea aérea designada de que se trate; y
- c) que los servicios convenidos por la línea aérea designada que utilice la aeronave arrendada no deben estar vinculados de forma que proporcionen servicios de paso de la misma aeronave, hacia o desde, los servicios de la línea aérea arrendadora por su propia ruta o rutas.

2. Fuera de esto, no se prohíbe que una línea aérea designada proporcione servicios utilizando aeronaves arrendadas a condición de que se satisfagan las condiciones anteriormente indicadas en cualquier arreglo de arrendamiento concertado.

3. Una línea aérea designada proporcionará una notificación por escrito con una antelación de 60 días a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, acerca de cualquier arrendamiento de aeronaves junto con los términos de tales arreglos y obtendrá la aprobación previa de tales autoridades aeronáuticas antes de utilizar la aeronave arrendada. Siempre que el arrendamiento de una aeronave sea necesario por motivos de emergencia y el arrendamiento no exceda de 90 días, no se retirará la aprobación por el mero motivo de que el aviso se haya dado con menos de 30 días de antelación si se proporciona una notificación con una antelación razonable.

4. No obstante cualquiera de las disposiciones indicadas en los párrafos precedentes, si el arrendador de la aeronave:

- a) no es ni una línea aérea ni está controlada por una línea aérea, y
- b) no es ni una compañía subsidiaria de empresas afines ni una compañía asociada de una línea aérea,

bastará una sencilla notificación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante.”

**Extracto del Acuerdo bilateral de servicios aéreos concertado
entre El Salvador y Estados Unidos**

Artículo 8, párrafo 7

“7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, tales como, arreglos de fletamento parcial, códigos compartidos o de arrendamiento, con

- a) una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes; y
- b) una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita arreglos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios a dicho tercer país, o desde él, o a través de su territorio;

a condición de que todas las líneas aéreas que concierten dichos arreglos 1) tengan la debida autorización y 2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos arreglos.”

— — — — —

**PARTE I - DIRECTRICES DE LA SECRETARÍA DE LA OACI
SOBRE LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 BIS**

1. Podrán transferirse del Estado de matrícula al Estado del explotador todas o parte de las obligaciones y funciones correspondientes a los Artículos 12, 30, 31 y 32 a) del Convenio de Chicago. Las obligaciones y funciones que hayan de transferirse deberán mencionarse expresamente en el acuerdo de transferencia, dado que, a falta de dicha mención, se considerará que le siguen correspondiendo al Estado de matrícula.

Nota: Los textos de orientación sobre transferencia de obligaciones y funciones relacionadas con la aeronavegabilidad pueden encontrarse en el Manual sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad (Doc 9642), Parte VIII – Arreglos internacionales de arrendamiento. Las autoridades competentes tendrán debidamente en cuenta los objetivos del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la transferencia de información, según lo dispuesto en el Anexo 6, Parte I, párrafos 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, y 8.7.6, así como en el Anexo 8, Parte II, párrafo 4.2. Podrá encontrarse más orientación al respecto en el Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335), Capítulo 10 – Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves.

2. Los Estados no deberían concertar un acuerdo de transferencia si el Estado del explotador en cuestión no es capaz de desempeñar adecuadamente las obligaciones y funciones previstas en dicha transferencia.

3. Las aeronaves en cuestión deben identificarse claramente en el acuerdo incluyendo referencias al tipo de aeronave y a los números de matrícula y de serie.

4. Todo tipo de arreglo comercial para el arrendamiento, fletamento o intercambio transfronterizo de aeronaves, o cualquier otro arreglo similar, podrá dar lugar a un acuerdo de transferencia.

Nota: Las aeronaves arrendadas con tripulación pueden ser objeto de acuerdos de transferencia entre el Estado de matrícula (normalmente el Estado del arrendador) y el Estado del arrendatario (o subarrendatario), siempre que estén explotadas según el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) del arrendatario (o, en el caso de un subarrendatario, según el AOC del subarrendatario).

5. La expedición de un certificado de un explotador de servicios aéreos (AOC), según lo dispuesto en el Anexo 6 para las operaciones comerciales (internacionales), no es un requisito previo para dicho acuerdo de transferencia, cuyo objeto pueden ser también las aeronaves de la aviación general.

6. La duración del acuerdo de transferencia no debería exceder del período cubierto por el correspondiente arreglo comercial (p.ej., el arrendamiento). En consecuencia, el período de validez de la transferencia debería mencionarse en el acuerdo, teniendo en cuenta que se supone que las aeronaves en cuestión no cambian de matrícula.

7. El nivel de autoridad para firmar acuerdos de transferencia debería ser equivalente al exigido para los arreglos administrativos entre autoridades aeronáuticas.

Nota: De conformidad con el Artículo 83, según se indica en el párrafo b) del Artículo 83 bis, el "Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos" (Doc 6685) se aplica a todo acuerdo o arreglo relacionado con la aviación civil internacional. La aplicación del Artículo 83 bis puede hacerse mediante acuerdos entre autoridades de aviación civil, firmado por lo general a nivel de Director General, es decir, que no requiere de credenciales diplomáticas para la firma, ni tampoco para la ratificación.

8. Todo acuerdo de transferencia firmados entre Estados partes en el protocolo relativo al Artículo 83 bis (Doc 9318 de la OACI) será obligatorio para los demás Estados partes en el mismo, a condición de que se haya registrado oficialmente en el Consejo de la OACI y se haya hecho público de conformidad con el Artículo 83 del Convenio de Chicago, o de que cualquier tercer Estado interesado haya sido informado oficialmente mediante una comunicación directa, normalmente del Estado del explotador. En consecuencia, el Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad (y, cuando corresponda, de su responsabilidad civil) con respecto a las funciones y obligaciones que haya transferido debidamente al Estado del explotador, y este último cumplirá con las mismas en el marco de su propia legislación.

Nota: El Protocolo relacionado con el Artículo 83 bis (Doc 9318 de la OACI) entró en vigor el 20 de junio de 1997 con respecto a todos los Estados que lo ratificaron. Aunque debe exigirse la comunicación directa en determinadas circunstancias, p. ej., en el caso de arreglos a corto plazo, se señala a la atención derecho de que los Estados siguen teniendo la obligación de registrar dichos acuerdos en la OACI, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio.

9. A los efectos de concertar acuerdos de transferencia, los Estados deberían asegurarse de que, en su calidad de Estados de matrícula, su legislación les permita transmitir las funciones y obligaciones que son objeto del acuerdo de transferencia. Además, en su calidad de Estados del explotador, los Estados debería asegurarse de que su legislación se aplicará a las aeronaves matriculadas en el extranjero que son objeto de un acuerdo de transferencia.

10. Con referencia al Artículo 33 del Convenio, los Estados que hayan ratificado el Artículo 83 bis deberían asegurarse de que su legislación reconoce la validez de los certificados de aeronavegabilidad, así como de las licencias de equipo de radio y de la tripulación, expedidas o convalidadas por el Estado del explotador, de conformidad con el Artículo 83 bis.

11. Los Estados que hayan ratificado el Artículo 83 bis deberían asegurarse de que la información que han recibido sobre la existencia de los acuerdos de transferencia relativos a las aeronaves que vuelan hacia o desde su territorio se transmite debidamente a las autoridades de inspección. A los efectos de identificar los Estados responsables durante el proceso de verificación, durante toda la validez del acuerdo de transferencia debería llevarse a bordo de las aeronaves una copia certificada de dicho acuerdo.

Nota: También se recomienda llevar a bordo una copia certificada del AOC según el cual es explotada la aeronave, y en el cual ésta debería estar mencionada.

12. En el caso de que una aeronave entre en el espacio aéreo de Estados contratantes que no sean partes en el Artículo 83 *bis*, o que sean partes pero que no hayan sido debidamente informados del acuerdo de transferencia de conformidad con esta disposición, los certificados y licencias a bordo de la aeronave deberían ser expedidos o convalidados por el Estado de matrícula ya que este último permanecería en este caso totalmente responsable con respecto a los Artículos 30, 31 y 32 (a) del Convenio independientemente del acuerdo de transferencia concertado con el Estado del explotador.

**PARTE II – MODELO DE ACUERDO ENTRE [Estado 1] y [Estado 2]
sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago***

CONSIDERANDO que el Protocolo relativo al Artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), en el que [Estado 1] y [Estado 2] son partes, entró en vigor el 20 de junio de 1997;

CONSIDERANDO que en el Artículo 83 *bis*, con miras a intensificar la seguridad operacional, se prevé la posibilidad de transferir al Estado del explotador todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula correspondientes a los Artículos 12, 30, 31 y 32 (a) del Convenio;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Documento 9642 de la OACI, Parte VIII, Capítulo 1, y a la luz del Documento 8335, Capítulo 10, es necesario establecer con precisión las obligaciones y responsabilidades internacionales de [Estado 1] (Estado de matrícula) y de [Estado 2] (Estado del explotador) de conformidad con el Convenio;

CONSIDERANDO, con respecto a los Anexos pertinentes al Convenio, en el presente acuerdo se establece la transferencia de [Estado 1] a [Estado 2] de las responsabilidades normalmente llevadas a cabo por el Estado de matrícula, como se indica en los párrafos 3 y 4 que siguen;

La [Administración de aviación civil] de [Estado 1] [dirección], representada por su [título], y
La [Administración de aviación civil] de [Estado 2] [dirección], representada por su [título],

Llamadas aquí “las partes”, basándose en los Artículos 33 y 83 *bis* del Convenio, han convenido en lo siguiente en nombre de sus respectivos Gobiernos:

GENERALIDADES

1. El [Estado 1] quedará relevado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones transferidas a [Estado 2], una vez que se haya hecho público o se haya notificado debidamente el presente acuerdo según lo dispuesto en el apartado b) del Artículo 83 *bis*.
2. El alcance del presente acuerdo se limitará a [tipo de aeronave] inscrita en el registro de aeronaves civiles de [Estado 1] y explotada en virtud de un arreglo de arrendamiento por [explotador], cuya oficina principal está situada en [Estado 2]. En el Adjunto 1 se reproduce la lista de aeronaves en cuestión, indicándose su tipo, número de matrícula y número de serie, así como la duración de cada arreglo de arrendamiento.

RESPONSABILIDADES TRANSFERIDAS

3. En virtud del presente acuerdo, [Estado 1] transfiere a [Estado 2] la vigilancia y el control de los elementos pertinentes que figuran en los Anexos al Convenio que se indican a continuación:

*Este modelo de acuerdo fue preparado por la Secretaría, basándose en un acuerdo recientemente registrado ante la OACI y teniendo en cuenta toda información pertinente. Cabe señalar que el modelo de acuerdo refleja solamente una de las numerosas posibilidades entre las que pueden optar los Estados contratantes, ya que el Artículo 83 *bis* estipula que el Estado de matrícula podrá transferirle “todas o parte” de sus funciones y obligaciones allí aludidas al Estado del explotador.

- Anexo 1 *Licencias al personal* – para emitir licencias o darles validez.
- Anexo 2 *Reglamento del aire* – para lograr el cumplimiento de las normas y reglamentos aplicables relacionados con el vuelo y las maniobras de las aeronaves.
- Anexo 6 *Operación de aeronaves* (Parte I – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones) – para las responsabilidades que normalmente incumben al Estado de matrícula. En caso de conflicto entre las responsabilidades correspondientes al Anexo 6, Parte I, y las correspondientes del Anexo 8 – *Aeronavegabilidad*, se indica en el Adjunto 2 la asignación de responsabilidades concretas.

4. En virtud de este acuerdo, mientras que el [Estado 1] conservará plena responsabilidad, en virtud del Convenio de Chicago, respecto a la vigilancia y el control normativos del Anexo 8 – *Aeronavegabilidad*, la responsabilidad relativa a la aprobación de las estaciones de línea utilizadas por [explotador], fuera de su base central, se transfiere a [Estado 2]. Los procedimientos relacionados con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, que [explotador] deberá aplicar, figurarán en el Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador. (En el Adjunto 2 se describen las responsabilidades de ambos Estados respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.)

NOTIFICACIÓN

5. De conformidad con el Artículo 83 *bis* b), incumbe al Estado del explotador notificar directamente la existencia y el contenido del presente acuerdo a todo Estado interesado. El Estado de matrícula o el Estado del explotador registrará el presente acuerdo y todas sus enmiendas en la OACI, según lo dispuesto en el Artículo 83 del Convenio y de conformidad con el *Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos*.
6. Se conservará a bordo de cada aeronave a la que se aplique el presente acuerdo una copia fiel certificada del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) emitido a [explotador] por [Estado 2], en el que se enumerarán y designarán debidamente las aeronaves de que se trate.

COORDINACIÓN

7. Se celebrarán reuniones trimestrales entre [la CAA de Estado 1] y [la CAA de Estado 2] para analizar las operaciones y cuestiones relacionadas con la aeronavegabilidad basándose en las inspecciones llevadas a cabo por los respectivos inspectores. Con miras a intensificar la seguridad operacional, dichas reuniones tendrán por objeto resolver las discrepancias que las inspecciones hayan revelado y asegurarse de que todas las partes están plenamente informadas acerca de las operaciones de [explotador]. Se permitirá a [la CAA de Estado 1] tener acceso a la documentación de [la CAA de Estado 2] relativa a [explotador] a fin de cerciorarse de que [Estado 2] está cumpliendo sus obligaciones respecto a la vigilancia de la seguridad operacional transferida de [Estado 1]. En dichas reuniones se examinarán los asuntos siguientes:

- Operaciones de vuelo
- Mantenimiento de la aeronavegabilidad y mantenimiento de las aeronaves
- Procedimientos del Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador, si corresponde
- Todo otro asunto significativo que resulte de las inspecciones.

8. En caso que durante la ejecución de este acuerdo, una aeronave sujeta al mismo, sea objeto de un subarrendamiento, el [Estado 2] que continúa siendo el Estado del explotador deberá informar al [Estado 1] antes de efectuar la transferencia de obligaciones y funciones que se efectúan bajo la supervisión de un tercer Estado.

FINAL

9. El presente acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma y finalizará, en el caso de las aeronaves enumeradas en el Adjunto 1, al concluir los respectivos arreglos de arrendamiento en virtud de los cuales se han explotado. Toda modificación al acuerdo exigirá el consentimiento de las partes.

10. El presente acuerdo queda aceptado y firmado por el [título] de [Estado 1] y el [título] de [Estado 2].

[Firma]

[Firma]

En nombre de la Administración de aviación civil de	En nombre de la Administración de aviación civil de
[Estado 1]	[Estado 2]
[Nombre y apellidos, título y fecha]	[Nombre y apellidos, título y fecha]

ADJUNTOS: Adjunto 1 - Aeronaves objeto del presente acuerdo
Adjunto 2 - Responsabilidad de [Estado 1] y [Estado 2] respecto a la aeronavegabilidad

ADJUNTO 1 – AERONAVES OBJETO DEL PRESENTE ACUERDO

TIPO DE AERONAVE	NÚMERO DE MATRÍCULA	NÚMERO DE SERIE	DURACIÓN DEL ARRENDAMIENTO
[A320]			[fecha]
[B737]			[fecha]
[E120]			[fecha]
[IL62]			[fecha]

**ADJUNTO 2 – RESPONSABILIDAD DE [Estado 1] Y [Estado 2]
RESPECTO A LA AERONAVEGABILIDAD**

Doc de la OACI	Asunto	Responsabilidad del Estado de matrícula ([Estado 1])	Responsabilidad del Estado del explotador ([Estado 2])
- Anexo 8, Parte II, párrs. 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5 - Doc 9642, Parte VI, Capítulo 1	Información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad	Asegurarse de que [la CAA de Estado 2] y [explotador] reciben toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que se aplique	Asegurarse de que [explotador] cumple con la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad transmitida por [la CAA de Estado 1]
Anexo 6, Parte I, párr. 5.2.4	Explotación de la aeronave de conformidad con su certificado de aeronavegabilidad		Asumir la responsabilidad del Estado de matrícula según lo dispuesto en el párr. 5.2.4 del Anexo 6, Parte I
Anexo 6, Parte I, párr. 8.1.2	Responsabilidad de mantenimiento del explotador	Aprobar los organismos de mantenimiento utilizados por [explotador] salvo las estaciones de línea que no sean la base principal del explotador	Aprobar las estaciones de línea que no sean la base central de [explotador]
Anexo 6, Parte I, párr. 8.2.1 a 8.2.4	Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)		Asegurarse de que la orientación se halla en el MCM, aprobar este último y transmitir una copia a [la CAA de Estado 1]

Anexo 6, Parte I, párrs. 8.4.1 a 8.4.3	Registros de mantenimiento	Inspeccionar cada seis meses los registros y documentos de mantenimiento	Asegurarse de que los registros se conservan de conformidad con los párrafos 8.4.1 a 8.4.3 y llevar a cabo inspecciones de conformidad con los requisitos del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)
Anexo 6, Parte I, párrs. 8.5.1 y 8.5.2	Información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad	Asegurarse de que [la CAA de Estado 2] y [explotador] conocen los requisitos de aeronavegabilidad de [Estado 1]	Asegurarse de que se cumplen los requisitos de aeronavegabilidad de [Estado 1] y [Estado 2] y que se han incorporado procedimientos adecuados en el MCM
- Anexo 6, Parte I, párr. 8.6 - Doc 9642, Parte VIII, Apéndice A, sección 3.7	Modificaciones y reparaciones	Asegurarse de que los Estados de diseño y fabricación ya han dado su aprobación	Asegurarse de que los requisitos figuran en el MCM y aprobar este último
Anexo 6, Parte I, párrs. 8.7.1 a 8.7.7.2	Organismo de mantenimiento reconocido	Aprobar la organización y los procedimientos de mantenimiento de la base de [explotador] respecto a los párrs. 8.7.1 a 8.7.7.2 y comunicar a [la CAA de Estado 2] los procedimientos correspondientes que deben incluirse en el MCM	- Aprobar los arreglos de mantenimiento de línea de [explotador] fuera de la base - Asegurarse de que los procedimientos figuran en el MCM y aprobar este último.

**PARTE III - ARTÍCULO 83 *bis* Y LISTA DE ESTADOS QUE HAN
RATIFICADO EL PROTOCOLO RELATIVO AL ARTÍCULO 83 *bis***

**ARTÍCULO 83 *bis*, UNA ENMIENDA DEL CONVENIO SOBRE
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

(En vigor el 20 de junio de 1997)

Transferencias de ciertas funciones y obligaciones

- a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronave, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.
- b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.
- c) Las disposiciones de los párrafos a) y b) también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.

**ESTADOS QUE HAN RATIFICADO EL PROTOCOLO
RELATIVO AL ARTÍCULO 83 *bis***

(Actualizada al 31 de marzo de 1999)

Alemania	19 de octubre de 1983	Bulgaria	7 de julio de 1981
Antigua y Barbuda	17 de octubre de 1988	Burkina Faso	15 de junio de 1992
Arabia Saudita	25 de junio de 1991	Burundi	10 de octubre de 1991
Argentina	12 de agosto de 1987	Canadá	23 de octubre de 1985
Australia	2 de diciembre de 1994	Chile	28 de junio de 1982
Austria	25 de abril de 1983	China	23 de julio de 1997
Bahrein	7 de febrero de 1990	Chipre	5 de julio de 1989
Bangladesh	2 de septiembre de 1988	Colombia	19 de diciembre de 1995
Barbados	5 de octubre de 1981	Croacia	6 de mayo de 1994
Belarús	24 de julio de 1996	Cuba	17 de mayo de 1984
Belice	24 de septiembre de 1997	Dinamarca	22 de diciembre de 1983
Bélgica	23 de septiembre de 1983	Ecuador	20 de junio de 1991
Bosnia y Herzegovina	9 de mayo de 1997	Egipto	11 de septiembre de 1981
Brasil	30 de octubre de 1990	El Salvador	8 de abril de 1998

B-12

Emiratos Árabes Unidos	18 de febrero de 1987	Marruecos	29 de enero de 1987
Eritrea	27 de mayo de 1994	Mauricio	6 de agosto de 1990
Eslovaquia	20 de marzo de 1995	México	20 de junio de 1990
España	11 de julio de 1983	Mónaco	9 de mayo de 1991
Estados Unidos	15 de febrero de 1982	Nauru	28 de julio de 1994
Estonia	21 de agosto de 1992	Nepal	9 de junio de 1997
Etiopía	25 de junio de 1981	Níger	8 de abril de 1988
Federación de Rusia	3 de febrero de 1988	Noruega	20 de septiembre de 1995
Fiji	21 de septiembre de 1992	Nueva Zelandia	17 de marzo de 1993
Filipinas	31 de enero de 1984	Omán	11 de marzo de 1981
Finlandia	18 de diciembre de 1991	Países Bajos	5 de noviembre de 1981
Francia	27 de agosto de 1982	Pakistán	27 de mayo de 1987
Ghana	15 de julio de 1997	Panamá	3 de agosto de 1982
Granada	8 de noviembre de 1990	Papua Nueva Guinea	5 de octubre de 1992
Grecia	25 de septiembre de 1984	Qatar	8 de marzo de 1990
Guatemala	26 de abril de 1983	Portugal	3 de marzo de 1998
Guinea	1 de octubre de 1998	Reino Unido	16 de marzo de 1981
Guyana	2 de mayo de 1988	República Checa	15 de abril de 1993
Haití	21 de septiembre de 1984	República de Corea	23 de abril de 1981
Hungría	27 de mayo de 1981	República de Moldova	20 de junio de 1997
India	5 de agosto de 1994	Rumania	29 de agosto de 1996
Indonesia	29 de julio de 1987	Samoa	9 de julio de 1998
Irán, República		San Marino	3 de febrero de 1995
Islámica del	17 de junio de 1994	Seychelles	23 de septiembre de 1983
Iraq	4 de marzo de 1982	Singapur	7 de mayo de 1991
Irlanda	29 de marzo de 1990	Sudáfrica	21 de septiembre de 1998
Islandia	9 de mayo de 1990	Suecia	13 de julio de 1987
Islas Marshall	6 de abril de 1994	Suiza	21 de febrero de 1985
Israel	25 de febrero de 1983	Tayikistán	23 de julio de 1996
Italia	29 de noviembre de 1985	Togo	24 de abril de 1987
Jamahiriya Árabe Libia	28 de octubre de 1996	Trinidad y Tabago	31 de enero de 1991
Japón	26 de junio de 1998	Túnez	29 de abril de 1985
Jordania	30 de junio de 1993	Turkmenistán	14 de abril de 1993
Kenya	13 de octubre de 1982	Turquía	13 de noviembre de 1992
Kuwait	24 de mayo de 1995	Ucrania	11 de agosto de 1995
La ex República Yugoslava		Uganda	10 de marzo de 1982
de Macedonia	23 de marzo de 1998	Uruguay	7 de enero de 1982
Libano	14 de abril de 1983	Uzbekistán	24 de febrero de 1994
Luxemburgo	1 de octubre de 1986	Vanuatu	31 de enero de 1989
Malawi	13 de diciembre de 1990	Viet Nam, República	7 de febrero de 1996
Maldivas	30 de octubre de 1997	Socialista de	
Mali	11 de enero de 1984	Zambia	28 de enero de 1993

**ENCUESTA SOBRE FLETAMENTO O INTERCAMBIO DE AERONAVES EN LA
REGIÓN**

1. El arrendamiento de aeronaves en su país, es una práctica común?
Sí ____
No ____
2. Qué beneficios económicos reporta el arrendamiento de aeronaves en su país?

A los transportistas aéreos:

A los consumidores:

No reporta beneficios ____
3. Considera su Administración al mantenimiento de normas satisfactorias de seguridad operacional como prioridad principal?

Sí ____
No ____
Por qué?

4. Cumple su país con las disposiciones del Convenio de Chicago y los Anexos pertinentes, con respecto al fletamento e intercambio de aeronaves?
Sí ____
No ____
Explique:

5. Las condiciones que su país aplica respecto a los arrendamientos está en consonancia con sus obligaciones jurídicas nacionales e internacionales?

Sí _____

No _____

Explique:

6. Qué condiciones y limitaciones ha impuesto su país al uso de aeronaves arrendadas?
Explique:

7. Considera su Administración que es necesario armonizar, en el grado más elevado posible, sus políticas de arrendamiento?

Sí _____

No _____

Explique:

8. Considera importante su Administración el intercambio de información entre los Estados miembros en los asuntos que atañen al arrendamiento?

Sí _____

No _____

Explique:

9. Los arreglos de arrendamiento concertados por los transportistas aéreos en su país, reciben la aprobación previa de las autoridades aeronáuticas?

Sí _____

No _____

Explique:

10. En caso la pregunta anterior sea afirmativa, qué información exigen las autoridades antes de conceder la aprobación?

Tipo de arrendamiento	
Nombres de las Partes en el acuerdo	
Fecha de inicio y duración del arrendamiento	
Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda	
Pruebas de pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes	
Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave	
Nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave	

11. A qué tipo de entidades se arriendan las aeronaves?

A entidades arrendadoras, bancos, etc. _____
 A líneas aéreas _____

12. Se ha presentado alguna controversia en la ejecución de los contratos de arrendamientos con las entidades señaladas en la pregunta anterior? Explique:

13. Las operaciones con naves arrendadas se realizan al interior del país y/o al exterior?

Al interior _____
 Al exterior _____

14. Los arrendamientos por lo general se realizan:

Con tripulación _____
 Sin tripulación _____

15. Esta práctica de arrendamiento ha generado algún problema con respecto a: (Explique)

Seguridad operacional _____
 Aspectos económicos _____
 Otros _____

16. En los acuerdos bilaterales o de servicios aéreos celebrados por su país, se contempla una cláusula relativa al fletamento o intercambio de aeronaves?

Sí ☐

No ☐

Explique:

17. Cree que el arrendamiento de aeronaves compromete la seguridad operacional?

Sí ☐

No ☐

Explique:

18. Qué problemas ha traído a su país el arrendamiento de aeronaves a líneas aéreas de terceros países? Explique:

19. En su país, se realizan auditorías respecto a las normas de seguridad?

Sí ☐

No ☐

Explique:

20. Complete la siguiente información, con respecto al año 2002:

Tabla 1: Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecen servicios regulares internacionales

Número de			Número de aeronaves arrendadas a			
Aeronaves en servicio	Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Otras líneas aéreas	Empresas arrendatarias	Otros (fabricantes, bancos, etc.)	Total

Tabla 2: Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecen servicios regulares nacionales

Número de			Número de aeronaves arrendadas a			
Aeronaves en servicio	Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Otras líneas aéreas	Empresas arrendatarias	Otros (fabricantes, bancos, etc.)	Total

Tabla 3: Utilización de aeronaves arrendadas con tripulación, servicios regulares internacionales

Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
	Nº de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	Nº de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	Nº de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Líneas aéreas del mismo Estado						
Líneas aéreas de distintos Estados						

Tabla 4: Utilización de aeronaves arrendadas con tripulación, servicios regulares nacionales

Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
	Nº de arrendamientos con tripulación	Total km recorridos (millares)	Nº de arrendamientos con tripulación	Total km recorridos (millares)	Nº de arrendamientos con tripulación	Total km recorridos (millares)
Líneas aéreas del mismo Estado						
Líneas aéreas de distintos Estados						