

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

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



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/13-NE/05
17/02/04

DECIMOTERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/13)

(Santiago de Chile, 9 al 11 de marzo de 2004)

Cuestión 4 del Orden del Día:

**Estudio del problema de arrendamiento, fletamento e intercambio de
aeronaves en la región**

Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

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

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

4. Durante el GEPEJTA/12 (Lima, Perú, 2 al 4 de septiembre de 2003), la Secretaría sometió a consideración del Grupo de Expertos los resultados de la encuesta de “Arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región”. Al efectuarse la evaluación de la encuesta, el Grupo resaltó las dificultades planteadas para responder al cuestionario, ya que éste involucraba áreas distintas, y propuso su modificación con el objetivo de facilitar el requerimiento. También se sugirió buscar una solución al problema, ya sea a través de la formulación de una Cláusula Modelo que oriente a los Estados en sus convenios bilaterales o multilaterales, a través de la enmienda a la Decisión CLAC existente o del planteamiento de una nueva Decisión. En este sentido, sugirió el apoyo de los expertos de los Estados para que, en coordinación con la Secretaría, se hagan cargo de esta tarea. Los acuerdos del GEPEJTA en esta materia fueron acogidos favorablemente por el Comité Ejecutivo durante su LXV reunión (Buenos Aires, Argentina, 5 y 6 de noviembre de 2003).

Constitución del Grupo *ad hoc*

5. Durante el GEPEJTA/12, los Expertos también acordaron constituir un grupo *ad hoc* liderado por la Experta de Costa Rica y conformado por Expertos de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, República Dominicana, Venezuela, AITAL, OIP; y, en este sentido, los Expertos de Chile y Cuba sugirieron difundir la norma OACI, i.e. Artículo 83 bis, ya existente para iniciar las labores del grupo *ad hoc*.

6. Con referencia a la composición de este nuevo grupo, la Secretaría explicó los procedimientos establecidos para los Grupos *ad hoc*; y, en este orden de ideas, su Ponente debía llevar el Proyecto de Decisión para discutirlo en el GEPEJTA durante la presente reunión.

7. En ese orden de ideas, el Comité Ejecutivo de la CLAC acogió favorablemente el acuerdo del GEPEJTA y acordó encargar al GEPEJTA y a la Secretaría el seguimiento y apoyo a la labor del Grupo *ad hoc*, el cual deberá analizar el tema relativo a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región, y elaborar un proyecto de Decisión que deberá considerar, entre otros, la documentación disponible en la OACI, incluyendo el Artículo 83 bis; y, como parte de su trabajo, deberá elaborar una cláusula modelo para que se incluya en los convenios bilaterales o multilaterales de transporte aéreo.

8. La Secretaría envió una carta solicitando el nombre de los Expertos que conformarán el citado Grupo, pero a la fecha, sólo se ha recibido respuesta de Costa Rica, Chile, Ecuador y AITAL y toda la información que disponía la Secretaría fue enviada a Costa Rica, en su calidad de Ponente del Grupo. Sería importante que durante la presente reunión se den a conocer los nombres de los miembros del Grupo que faltan, a efectos de que continúen con el desarrollo de las tareas que les han sido encomendadas.

Análisis de los resultados de la encuesta

9. De conformidad a lo acordado por el Comité Ejecutivo, la Secretaría circuló la encuesta en cuatro oportunidades, recibiendo respuesta de trece Estados: Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, con las que la Secretaría preparó la tabla **adjunta**. Al respecto, cabe señalar que tres Estados enviaron la información incompleta, especialmente en lo que corresponde a las preguntas 20 y 21. De todas formas, de la información obtenida se ha podido realizar el siguiente análisis preliminar:

- a) En la mayoría de los Estados que respondieron a la encuesta, el arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves es una práctica común que reporta beneficios, tanto para los transportistas aéreos como para los consumidores.

Para el caso de los transportistas aéreos, permite incrementar la flota de aeronaves y de esa manera se puede mantener servicio regular; permite el intercambio de equipamiento más moderno y atender una demanda deprimida; evita hacer grandes inversiones en adquisición de equipos; permite acceder con mayor facilidad a rutas restringidas para los operadores nacionales; eficiencia en las operaciones; y beneficios tributarios, entre otros.

Para el caso de los consumidores, permite una mayor oferta de servicios; el traspaso de los beneficios económicos al consumidor en una forma rápida; y el servicio de ruta se vuelve más económico, pudiendo disminuir las tarifas.

- b) Todos los Estados consideran prioritario al mantenimiento de normas satisfactorias de seguridad operacional; asimismo, cumplen con las disposiciones del Convenio de Chicago y los Anexos pertinentes, con respecto al arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves; y las

condiciones que se aplican están en consonancia con sus respectivas obligaciones jurídicas nacionales e internacionales.

- c) Entre las condiciones y limitaciones que se ha impuesto a la práctica de esta actividad figuran las siguientes:
 - el cumplimiento con los respectivos códigos aeronáuticos y las normas referidas a la vigilancia de la seguridad operacional;
 - el efectivo registro de arrendamientos y la aprobación previa en los casos de fletamento;
 - que queden claramente establecidas las condiciones del arrendador, arrendatario y explotador, sobre el control técnico-operacional de la aeronave;
 - condiciones de mantenimiento, conservación y certificación; entre otros.
- d) Casi la totalidad de los Estados consideraron necesario armonizar, en el grado más elevado posible, sus políticas de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves; asimismo, consideraron importante el intercambio de información entre los Estados miembros en los asuntos que atañen a esta actividad.
- e) En todos los casos, los arreglos de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves concertados por los transportistas aéreos nacionales, deben contar con la aprobación previa de la autoridad competente, que en la mayoría de los casos, está a cargo de la autoridad aeronáutica.
- f) Todos los Estados arriendan aeronaves a las líneas aéreas y la mitad de ellos arrienda también a entidades arrendadoras, bancos, etc.
- g) Sólo dos Estados han presentado controversias en la ejecución de los contratos, en el caso de arrendamiento con tripulación y en aspectos relacionados con la aplicación y certificación del mantenimiento. Todos los Estados realizan operaciones al exterior, pero tres de ellos no lo hacen al interior de sus países. Estas operaciones por lo general incluyen tripulación, seguros y mantenimiento.
- h) Esta actividad no ha generado mayor problema en los Estados, salvo en el caso de Colombia, respecto a la oposición de algunos operadores que sirven en las rutas que se pretenden operar en fletamento; Ecuador, a la hora de saber el verdadero explotador de los servicios, cuando el arrendamiento incluye tripulación y se hace con matrícula extranjera; y, en el caso de Venezuela, cuando existen retrasos en el pago de los cánones de arrendamiento.

- i) Sólo cinco Estados incluyen en sus convenios bilaterales cláusulas relativas a esta actividad. En el caso de Brasil, Colombia y Cuba, sólo se incluyen en algunos acuerdos; y Chile considera que esta inclusión no ha sido necesaria.
- j) Se observa que la mayoría de las líneas aéreas en los Estados de la región operan con aeronaves arrendadas, tanto a nivel nacional como internacional; incluso, en un Estado todas las aeronaves en servicio son arrendadas. Sin embargo, en algunos casos existe inconsistencia en la información, asunto que sería conveniente aclararlo durante la reunión.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinentes.

ANÁLISIS DE LA ENCUESTA SOBRE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES EN LA REGIÓN**1. ¿El arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en su país es una práctica común?**

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí			X	X	X	X	X	X	X					X				X	X	X	X
No																	X				

2. ¿Qué beneficios económicos reporta el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en su país?A los transportistas aéreos

BOL	Incrementa la flota de aeronaves, mantienen un servicio regular.
BRA	Intercambiar equipamiento más moderno en la utilización de aeronaves para atender demanda deprimida.
CHI	Eficiencia en la utilización de recursos financieros, de acuerdo a la realidad del mercado. Flexibilidad financiera.
COL	Permite suplir a bajo costo deficiencias temporales de flota. En ciertos servicios como los de carga ayuda a maximizar el uso de los equipos de vuelo.
CRI	No tener que hacer grandes inversiones en adquisición de equipos
CUB	Permite operar rutas con aeronaves modernas sin tener que realizar grandes erogaciones de dinero para adquirirlas.
ECU	Poder contar con un equipo de vuelo para la prestación de los servicios autorizados, entre la imposibilidad económica de adquirir una propiedad.
MEX	Eliminación de activos, depreciación de activos, mayor flujo de capital, actualización de la flota aérea.
PER	Uso más racional del material de vuelo y un mejor servicio al usuario.
RDO	Menos costo de inversión de equipo y facilidades de acceso a rutas restringidas a los operadores nacionales.
URU	Abaratan y facilitan el material de vuelo.
VEN	Reducir al mínimo la inversión inicial y una deuda, costos reducidos, operaciones más eficientes y beneficios tributarios.

A los consumidores

BOL, BRA, ECU, PER, VEN	Mayor oferta de servicios
CHI	Adaptación de la oferta a la demanda. Traspasa los beneficios económicos al consumidor en forma rápida.
COL	Si los transportistas maximizan su uso, pueden ofrecer servicios accesibles al público.
CUB, PER	Servicio de ruta más económico.
URU	Se pueden bajar las tarifas.

3. *¿Considera su Administración al mantenimiento de normas satisfactorias de seguridad operacional como prioridad principal?*

[illegible]

COL	Sí, en el caso de arrendamiento y No, en el caso de fletamento. Este criterio se tiene en cuenta en el caso de fletamento, sin embargo el criterio principal es el de los derechos de tráfico.
-----	--

CRI Es prioritario el mantenimiento de normas de seguridad acorde con los lineamientos establecidos por OACI.

CUB Sin mantener como prioridad principal la seguridad operacional, ninguna empresa aérea puede mantenerse.

ECU Ante todo debe valerse por la seguridad operacional como responsabilidad ante los usuarios de esos servicios.

MEX Es benéfico para el país por la seguridad en la prestación del servicio público.

PAR Es responsabilidad del Estado implementar normas de seguridad operacional para garantizar la continuidad de un sistema seguro y regular de transporte aéreo internacional.

PER Sólo es posible el transporte aéreo si éste es seguro y eficiente.

RDO	Es fundamental para la DGAC procurar estándares adecuados de seguridad manteniendo la vigilancia del explotador aéreo y la actualización de la formativa aeronáutica interna.
-----	---

URU Porque la seguridad operacional es uno de los pilares básicos de la aviación comercial.

VEN	El Convenio de Chicago asigna la responsabilidad del cumplimiento de las normas de seguridad aplicables al Estado de matrícula o al Estado del explotador.
-----	--

4. *¿Cumple su país con las disposiciones del Convenio de Chicago y los Anexos pertinentes, con respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?*

[illegible]

BOL	Es miembro signatario.
BRA	Con excepción del Art. 83bis que no está contemplado en la legislación del país (la función de tripulante en la aeronave es prerrogativa de nacionalidad brasileña)
COL	Se han firmado Acuerdos de Delegación de la vigilancia de la seguridad operacional como por ejemplo Bermuda.
CRI	La OACI ha practicado auditorías de vigilancia de seguridad operacional a Costa Rica, determinando que se cumple con las normas establecidas. Además, de previo a la inscripción de contratos, los departamentos de Operaciones Aeronáuticas y Aeronavegabilidad verifican lo correspondiente.
CUB	Aplicando el Artículo 83bis del Convenio.
ECU	Es parte del Artículo 83bis del Convenio de Chicago, sujetándose al mismo para las respectivas autorizaciones.
MEX	La Ley de Aviación Civil exige que los contratos se presenten a la autoridad aeronáutica para que se acredite el cumplimiento de las disposiciones legales conforme a los requerimientos de la OACI.
RDO	Para poder recibir la transferencia de ciertas funciones y atribuciones, aunque están el proceso de ratificación del Artículo 83bis al Convenio de Chicago.
URU	Cumplen con los Anexos.
VEN	La normativa que se prevé promulgar como consecuencia de la modificación de la Ley de Aviación Civil que se lleva a cabo actualmente contempla las disposiciones relativas a la utilización de aeronaves.

5. ¿Las condiciones que su país aplica respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves están en consonancia con sus obligaciones jurídicas nacionales e internacionales?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí			X	X	X	X	X	X	X					X				X	X	X	X
No																					

BRA	Atiende lo que dice al respecto el código brasileño de aeronáutica y los principios operacionales de los contratos comunes en otros países.
COL	Se aplica los criterios de la OACI, Circular 295.
CRI	Cuando se analiza cada solicitud, se verifica el cumplimiento de los aspectos legales aplicables.
ECU	Se someten al ordenamiento jurídico existente para el efecto.
MEX	Promueve el control, regularidad y la seguridad del transporte aéreo público.
RDO	Se ha implementado las modalidades de arrendamientos seco y mojado, aunque en el caso de intercambio de aeronaves, no es una práctica usual en el país.
VEN	Hay consonancia entre la legislación venezolana y los requerimientos de otras autoridades aeronáuticas y de la OACI.

6. ¿Qué condiciones y limitaciones ha impuesto su país al uso de aeronaves arrendadas, fletadas e intercambiadas? Explique:

BOL	Cumplir con lo establecido en el capítulo VI del Código Aeronáutico Boliviano y las normas referidas a la vigilancia de la seguridad operacional.
BRA	El efectivo registro de arrendamientos en el Registro Aeronáutico y la aprobación previa en los casos de fletamento.
CHI	Ninguna.
COL	En el caso de fletamento, que el fletante tenga la calidad de explotador de la aeronave y el fletador tenga los derechos de tráfico o que estos derechos estén permitidos en virtud de un instrumento bilateral.
CRI	Que se cumplan los aspectos de seguridad y legales. En particular a los contratos de fletamento, se exige que sean para situaciones de emergencia (por un plazo corto y bajo un programa de solución de flota y de tripulación).
CUB	Las condiciones no las ha impuesto Cuba, pues por la imposición del bloqueo de EE.UU. a Cuba se han tenido que buscar fórmulas para poder arrendar aviones.
ECU	Que queden claramente establecidas las condiciones del arrendador, arrendatario y explotador, sobre el control técnico-operacional de la aeronave.
MEX	De mantenimiento, conservación y certificación.
PER	Se requiere inscripción en Registros Públicos de Aeronaves. Los fletamentos se encuentran limitados a situaciones.
RDO	Normalmente son aceptados los acuerdos con países con estándares de seguridad iguales o mejores que los requeridos en el país.
URU	Las condiciones son la inscripción del contrato de arrendamiento y de los seguros, que deben estar ampliados, así como los certificados de matrícula y aeronavegabilidad que deben estar vigentes.
VEN	Sólo podrán ser utilizadas en operaciones internacionales.

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

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
SÍ			X	X	X	X	X		X					X				X	X		X
No																				X	

BOL	Cuando existen normas que son aplicables por países con diferentes sistemas legales.
BRA	Vislumbrando el Registro Aeronáutico Internacional, donde se concentran los registros de los contratos pertinentes
CHI	Al nivel de Código Aeronáutico, donde actualmente se encuentra.
COL	De hecho se han ido armonizando las políticas existentes, para evaluar cada caso con criterios objetivos y de igualdad para evitar que se presenten situaciones inequitativas de acceso al mercado como por ejemplo empresas sin aeronaves en explotación (propiciando situaciones como venta de derechos de tráfico o venta de bandera).

CRI	Es muy importante que las normas se apliquen de manera estandarizada en todos los países miembros, cumpliéndose los mismos requisitos, procedimientos, plazos de autorización. De esta forma existirá mayor transparencia y equidad en este tipo de concesión.
CUB	Ver el punto 6.
ECU	A fin de contar con una legislación uniforme, que permita y facilite este tipo de operación.
MEX	Se ha realizado acciones para armonizar sus normas y alcanzar un nivel adecuado a fin de eliminar controversias con los arrendadores y cumplimentar lo solicitado en el Convenio de Chicago, Artículo 83bis.
PER	Siendo una característica esencial del transporte aéreo su “internacionalización” la homogeneidad de las normas es esencial.
RDO	Resultaría altamente beneficioso que se estipulen cláusulas estándares con términos sobre seguridad y utilización de aeronaves para más fácil manejo.
VEN	En acuerdo a lo estipulado en el Art. 37 del Convenio.

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

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
SÍ			X	X	X	X	X	X	X					X				X	X		X
No																				X	

CHI	Por efectos de la responsabilidad sobre la aeronavegabilidad.
COL	Para mayor ilustración sobre las exigencias para aprobación y para ver como se aplica.
CRI	Todo intercambio de información se considera importante, ya que ello permite conocer el punto de vista de las demás administraciones de aviación civil en esta materia.
ECU	Para estar en permanente conocimiento de la normativa existente para el efecto.
MEX	En la medida que se conozcan los niveles de cumplimiento y los requerimientos exigidos en los diferentes Estados, se podrá facilitar la inclusión de aeronaves de los Estados miembros.
RDO	Es preciso que los Estados informen a los demás Estados cuando una aeronave de matrícula extranjera está siendo explotada en su país.
VEN	Estos acuerdos deben tener aprobación de los Estados involucrados.

9. ¿Los arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves concertados por los transportistas aéreos en su país, deben contar con la aprobación previa de la autoridad competente?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
SÍ			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X	X	X
No																					

BOL	De conformidad a lo establecido en el artículo 80 del Código Aeronáutico Boliviano
BRA	Necesidad de presentar el contrato para la operación.
COL	Es una exigencia de la Ley aeronáutica colombiana.
CRI	En la Ley General de Aviación Civil (art. 219 al 224) se establece que los contratos de arrendamiento se autorizan hasta por un término máximo de seis meses, prorrogable a juicio del Consejo Técnico de Aviación Civil, pero siempre en el entendido que la tripulación sea costarricense. El contrato de fletamento deberá constar por escrito y comunicarse a la Dirección General de Aviación Civil dentro de los quince días siguientes a su otorgamiento. En el Reglamento de Certificado de Operador Aéreo (RAC 119, Parte F) se establece que en los contratos de utilización de aeronaves, el solicitante debe incluir especificaciones sobre las condiciones de la autorización de tales contratos y la modalidad contractual que aplica, con o sin tripulación, el tipo de aeronave o aeronaves, rutas y aeródromos. En caso de que intervengan varios operadores se debe indicar el encargado del control operacional y de mantenimiento, las rutas, zonas de operación, condiciones previstas, tipo y matrículas de cada aeronave.
CUB	Para verificar que se cumpla todo lo concerniente a licencia del personal, seguridad operacional, etc.
ECU	Por ser una condición establecida en la legislación aeronáutica, considerando que tal autoridad debe estar en pleno conocimiento de este tipo de operación.
MEX	Es un requerimiento de la legislación.
PAR	Es facultad de la autoridad aeronáutica determinar a quién incumbe las responsabilidades sobre el control de las operaciones, mantenimiento y entrenamiento de los tripulantes respecto al uso de una aeronave extranjera arrendada por un explotador nacional.
RDO	Los acuerdos en las diferentes modalidades, así como sus documentos anexos se depositan en original para fines de ser estudiados y aceptados por la autoridad aeronáutica dominicana.
URU	Los convenios de colaboración, conexión, consolidación o fusión de servicios entre empresas deben someterse a aprobación de la autoridad aeronáutica.
VEN	Condición "Sine Qua Non"

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

TIPO DE INFORMACIÓN QUE EXIGEN LAS AUTORIDADES PARA CONCEDER LA APROBACIÓN	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Tipo de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X	X	X
Nombres de las Partes en el acuerdo			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X	X	X
Fecha de inicio y duración del arrendamiento, fletamento o intercambio			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X	X	X
Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X		X
Pruebas de pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X	X	X
Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X	X	X
Nombre del transportista aéreo con control comercial y control operacional de la aeronave			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X	X	X

11. ¿A qué tipo de entidades se arriendan y/o fletan las aeronaves?

ENTIDADES A LAS QUE SE ARRIENDAN Y/O FLETAN AERONAVES	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
A entidades arrendadoras, bancos, etc.					X	X	X							X				X		X	X
A líneas aéreas			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X	X	X

12. ¿Se ha presentado alguna controversia en la ejecución de los contratos de arrendamientos, fletamentos e intercambios con las entidades señaladas en la pregunta anterior?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí									X					X							
No			X		X		X	X									X	X	X	X	X

CHI Es raro que ello suceda por la claridad de los contratos. Se conoce un caso en que una de las partes alegó incumplimiento y la justicia lo resolvió.

COL Tratándose de aspectos de relación contractual, esta información debe suministrarse directamente por las partes de los contratos.

ECU Con relación al explotador de los servicios, en los casos de arrendamiento con tripulación.

MEX En aspectos relacionados con la aplicación y certificación del mantenimiento.

13. ¿Las operaciones con naves arrendadas, fletadas e intercambiadas se realizan al interior del país y/o al exterior?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Al interior			X	X	X	X	X	X	X					X						X	X
Al exterior			X	X	X	X	X	X	X					X		X		X	X	X	X

14. Los arrendamientos, fletamentos e intercambios por lo general incluyen:

Arrendamientos incluyen	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Tripulación			X	X	X	X	X	X	X					X				X	X		
Seguros			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X		X
Mantenimiento			X	X	X	X	X	X	X					X			X	X	X		
No tripulación			X		X		X		X					X			X	X			X
No seguros			X		X				X					X				X			
No mantenimiento			X		X				X					X				X			

ECU Según el tipo de arrendamiento

PER Los fletamentos incluyen tripulación, seguros y mantenimiento; y los arrendamientos no incluyen tripulación, seguros y mantenimiento.

URU Depende de cada contrato.

15. Esta práctica de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves ha generado algún problema con respecto a:

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Seguridad operacional			N	N	N	N	N	N						N			N	N	N	N	
Aspectos económicos			N	N	N	N	N	N						N			N	N	N	N	S
Otros			N	N	N	S	N	N	S					N			N	N	N	N	

COL La oposición de algunos operadores que sirven en las rutas que se pretenden operar en fletamento.

ECU Cuál es el verdadero explotador de los servicios, cuando el arrendamiento incluye tripulación y se lo hace con matrícula extranjera.

VEN Insolvencias o retrasos en el pago de los cánones de arrendamiento.

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

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí				X		X		X						X						X	
No			X		X		X		X							X		X	X		X

BOL Se reconoce la legislación propia de cada país y se aplica lo establecido en el Convenio de Chicago.
 BRA En algunos acuerdos
 CHI No ha sido necesario
 COL En algunos casos como Alemania y Francia. Se han incorporado según las necesidades planteadas por las aerolíneas.
 CUB En algunos.
 MEX Aplicación del Artículo 83bis.

17. ¿Cree que el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves compromete la seguridad operacional?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí									X					X				X	X	X	X
No			X	X	X	X	X	X									X				

BOL Siempre y cuando en sus operaciones se apliquen las normas internacionales, derivadas del Convenio de Chicago y la legislación nacional del rubro.
 BRA Debido a los cuidados tomados por la Administración (respuesta pregunta 10)
 CHI Si se toman los debidos resguardos formativos reglamentarios. Las normas son parte del Código Aeronáutico.
 COL De acuerdo a la Ley colombiana se diferencia quién es el explotador y esta calidad no se transfiere, por lo tanto es clara la responsabilidad de control técnico y operacional. En el caso de aeronaves con matrícula extranjera se han firmado los convenios de delegación en virtud del Artículo 83bis.
 CRI No, en el tanto se dé una vigilancia apropiada de tales aspectos. Se deben establecer previsiones especiales cuando se pretenda fletar aeronaves de aerolíneas de países que no cumplen con los aspectos de la seguridad operacional.

ECU Dependiendo del tipo de contrato.
 MEX Cuando no se ajuste a reglas iguales de seguridad operacional.
 PAR Se han previsto normas específicas que garantizan que tales operaciones se realicen en condiciones de seguridad equivalentes a cualquier otro tipo de operaciones.
 URU En cuanto la operación, explotador y al mantenimiento. Pero es una forma de colaboración que se realiza sin problemas.
 VEN De no darse cumplimiento a las responsabilidades de las partes.

18. ¿Qué problemas ha traído a su país el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves a líneas aéreas de terceros países?

BOL, BRA, CHI, CUB, URU, VEN ninguno
 CRI Se tiene cuidado en aquellos casos en que se propone la utilización de aeronaves (especialmente en contratos de fletamento) matriculadas en países que no cumplen con las condiciones de seguridad operacional.
 ECU Al incluir tripulaciones y control operacional, la determinación de cuál es el verdadero explotador.
 MEX Diferencias operacionales y de capacitación de pilotos, diferencias en la certificación de mantenimiento.
 PAR La situación planteada no existe en el país, por lo que se desconoce su efecto.
 RDO Ha ocurrido conflictos cuando el verdadero explotador no es parte del acuerdo de transporte aéreo.

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

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
SÍ			X	X	X		X	X	X					X				X	X	X	X
No																	X				

BRA Cumplen un programa anual de inspecciones aeropuerto/aeronaves/empresas.
 CRI Los reglamentos establecen auditorías programadas y aleatorias para los operadores.
 CUB La OACI las ha efectuado.
 ECU Para la obtención de los AOC necesariamente tiene que someterse a estas auditorías y luego en el proceso de vigilancia continua.
 MEX A nivel local se aplican programas anuales de verificación de la seguridad operacional a los prestadores del servicio de transporte aéreo público en todos los niveles desde líneas aéreas, taxis aéreos y de servicios aéreos especializados e inspecciones de rampa a las líneas aéreas extranjeras.
 PAR Si bien la DINAC dispone de un órgano de auditoría que se encarga de auditar las gestiones de la administración de la institución, este órgano no cuenta con la capacidad técnica para realizar auditoría del área de la seguridad operacional.
 RDO Según Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional OACI.
 VEN Programas de vigilancia y supervisión de seguridad operacional para operadoras, auditorías OACI y de la FAA para la AA.

20. Complete la siguiente información, con respecto al año 2002:**Tabla 1: Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecen servicios regulares internacionales**

ESTADO	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
Argentina							
Aruba							
Bolivia	8	0	2	0	0	0	0
Brasil	-	-	-	-	-	-	-
Chile	19	-	1	-	19	-	19
Colombia	46	3					
Costa Rica	23	-	1	-	-	23	23
Cuba							
Ecuador							
El Salvador							
Guatemala							
Honduras							
Jamaica							
México	189	3	10	-	23	2	-
Nicaragua							
Panamá							
Paraguay			1				
Perú	35	0	3	14	21	0	35
República Dominicana	7	0	4	8	-	-	
Uruguay	2	0	1	-	-	2	-
Venezuela	8	0	4	-	-	-	-

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

ESTADO	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
Argentina							
Aruba							
Bolivia	12	1	4	0	0	0	0
Brasil	-	-	-	-	-	-	-
Chile	31	-	3	-	31	-	31
Colombia	71	6					
Costa Rica	-	-	-	-	-	-	-
Cuba							
Ecuador							
El Salvador							
Guatemala							
Honduras							
Jamaica							
México	194	3	10	-	23	2	-
Nicaragua							
Panamá							
Paraguay	-	-	-	-	-	-	-
Perú	27	0	5	2	22	3	27
República Dominicana	0	0	0				
Uruguay	0	1	0	-	-	-	-
Venezuela							

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

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Argentina	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Aruba	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Bolivia	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Brasil	Líneas aéreas del mismo Estado	X	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Chile	Líneas aéreas del mismo Estado					+ - 500	2.000.000
	Líneas aéreas de distintos Estados					+ - 600	3.000.000

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Colombia	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Costa Rica	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Cuba	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Ecuador	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
El Salvador	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Guatemala	Líneas aéreas del mismo Estado						

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Honduras	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Jamaica	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
México	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Nicaragua	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Panamá	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Paraguay	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Perú	Líneas aéreas del mismo Estado	0	0	0	0	12	3593
	Líneas aéreas de distintos Estados	0	0	0	0	0	0
República Dominicana	Líneas aéreas del mismo Estado					0	
	Líneas aéreas de distintos Estados					7	
Uruguay	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Venezuela	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						

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

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Argentina	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Aruba	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Bolivia	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Brasil	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Chile	Líneas aéreas del mismo Estado					1.500	7.200.000
	Líneas aéreas de distintos Estados						

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Colombia	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Costa Rica	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Cuba	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Ecuador	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
El Salvador	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Guatemala	Líneas aéreas del mismo Estado						

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Honduras	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Jamaica	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
México	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Nicaragua	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Panamá	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Paraguay	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Perú	Líneas aéreas del mismo Estado	0	0	0	0	0	0
	Líneas aéreas de distintos Estados	0	0	0	0	0	0
República Dominicana	Líneas aéreas del mismo Estado					0	
	Líneas aéreas de distintos Estados					0	
Uruguay	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Venezuela	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						

- 21. Para efectos de efectuar comparaciones con otras regiones, a continuación informe acerca de las condiciones financieras de los contratos relativos al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, es decir, plazos, cuotas de pago, tasas de interés, etc.:**

Brasil:

A quantidade de processos que tramitam pelo DAC, sobre arrendamento de aeronaves é muito grande e apresentam condições variáveis entre cada um deles, por isso, para que seja possível fazer um juízo sobre alguns tipos de arrendamento ocorridos, foram selecionados apenas os exemplos que se seguem:

Condições de negociação de contratos de arrendamento:

Aeronave	Aquisição	Prazo	Valor prestação	Juros
Boeing B 737-300	Arrendamento operacional	36 meses	US\$ 170.000,00 por mês	Não há
Boeing B 737-300	Arrendamento operacional	90 meses	US\$ 269.000,00 por mês	Não há
Boeing B 737-300	Arrendamento mercantil	108 meses	US\$ 4.723,00 à vista e US\$ 1.487.041,00 em 18 parcelas semestrais	Libor de 6 meses + 0.7% a. a.
Airbus A319-200	Arrendamento operacional	192 meses	US\$ 240.500,00 por mês	Libor +2% a. a.
Airbus A319-132	Arrendamento operacional	192 meses	US\$ 187.678,12 por mês	Libor +1,80% a. a

Chile:

Esta información es de una índole muy variada y es diferente de contrato a contrato, cuyo conocimiento normalmente se mantiene entre las partes.

Colombia:

En la Oficina de Transporte Aéreo se tiene información parcial de estos ítems, en el caso de fletamento, por ejemplo:

- Aeronave americana fletada a otra empresa americana de carga: Costo hora US\$ 3.400
- Aeronave americana fletada por una compañía colombiana para servicios de carga: costo hora US\$ 3.500.

Costa Rica:

En los subarrendamientos múltiples se establece una renta de US\$1000,00 por hora bloque y costo mantenimiento por hora bloque es de US\$301.00, el plazo es de un año, no especifica tasa de interés.

Por tratarse de subarrendamiento múltiple, la renta es prorrateada de manera proporcional a aquellos períodos en que la aeronave sea operada o esté bajo el control y/o custodia de cualquiera de los subarrendatarios.

Perú:

Actualmente la totalidad de empresas constituidas en el país que prestan servicio de transporte aéreo regular nacional con aeronaves a reacción arriendan sus aeronaves bajo la modalidad de “dry lease” (arrendamiento seco). En el caso del transporte aéreo internacional, la empresa LAN PERÚ ha celebrado un contrato de “wet lease” (fletamento) con LAN CHILE a fin de servir rutas hacia/desde el exterior del país.

Los arrendadores de dichas aeronaves son mayormente empresas líneas aéreas o arrendadoras internacionales. Sin embargo, en el caso de TRANSPORTES AÉREOS NACIONALES DE SELVA, dos de sus aeronaves son de propiedad de la Fuerza Aérea del Perú y la restante ha sido arrendada a una entidad financiera extranjera.

Por otro lado, cabe señalar que en el caso de las aeronaves que conforman las flotas de AERO CONTINENTE, LAN PERÚ Y TACA PERÚ, éstas han sido autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo tanto nacional como internacional (salvo las contratadas por LAN PERÚ bajo la modalidad de “wet lease”), por lo que se han considerado dentro de las tablas 1 y 2 de la pregunta Nro. 20 de la encuesta.

Respecto al intercambio de aeronaves, existen dos empresas, LAN PERÚ y TACA PERÚ, las cuales mantienen contratos de intercambio con otras empresas de sus respectivas corporaciones. Asimismo, AERO CONTINENTE y AVIANDINA mantienen un contrato de intercambio de aeronaves entre sus flotas.

Fletamento de Aeronaves: La normatividad vigente trata el fletamento de aeronaves como una forma complementaria de operación para la prestación de servicios de transporte aéreo nacional e internacional. Este fletamento de aeronaves debe constar por escrito en documento privado, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 126° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

Según el Artículo 127° del mismo Reglamento, para realizar un fletamento de aeronaves entre dos operadores aéreos, ambos deben contar con las autorizaciones técnicas correspondientes otorgadas, en cada caso, por la autoridad competente. Las autorizaciones administrativas y técnicas del fletador señalan las condiciones bajo las cuales se otorga la autorización de fletamento.

Cuando se trata de un contrato de fletamento realizado entre un operador aéreo y un tercero no operador aéreo, el fletante debe contar con la autorización técnica y, en su caso, con la autorización administrativa que la DGAC emite.

Intercambio de aeronaves: El Artículo 129° del Reglamento menciona dos modalidades de intercambio de aeronaves:

- Arrendamiento recíprocos: En este caso, el contrato debe ser inscrito en el Registro Público de Aeronaves.
- Fletamentos recíprocos: En este caso, no es necesario que sea inscrito en el Registro Público de Aeronaves, sin embargo, en contrato debe constar por escrito.

En ambas situaciones todas las partes intervinientes deben ser propietarias o legítimas poseedoras de las aeronaves que utilizan. Asimismo, en el contrato de intercambio se deberá establecer claramente sobre quién recae la condición de explotador de las(s) aeronave(s).

Uruguay:

Variables en función de cada contrato.

[illegible]