

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/16
27/02/04

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 el Grupo *ad hoc*)

Antecedentes

1. Durante la pasada GEPEJTA/12, celebrada en Lima, Perú, los días 2 al 4 de septiembre de 2003, cuando se abordó el tema sobre arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, la Secretaría dio a conocer los resultados de una encuesta efectuada a los Estados, con miras a conocer con mayor profundidad diversos aspectos relacionados con el tema de referencia. Asimismo, en aquella oportunidad, también se distribuyó una copia de un estudio efectuado por la OACI referente al mismo tema.

2. Es importante reiterar que este tema surgió de la inquietud planteada por las aerolíneas, para encontrar una mayor flexibilidad por parte de las Autoridades Aeronáuticas en los diversos países Latinoamericanos en el tratamiento de las peticiones que se relacionan con el tema en cuestión, y particularmente en lo que se refiere a los arrendamientos con tripulación (fletamento). Como respuesta a tales inquietudes, el tema ha sido analizado en varios foros, entre los que se pueden citar el Comité de alto nivel post-Coloquio.

3. También fue constituido un Grupo de Trabajo “*ad hoc*”, conformado por expertos de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, República Dominicana, Venezuela, AITAL, OIP, liderados por Costa Rica; para que se encargara de buscar una solución al problema, mediante 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, para lo cual debía tomar en consideración la documentación disponible en la OACI, incluyendo el Artículo 83 bis.

4. Costa Rica como país responsable de la coordinación del Grupo *ad hoc*, remitió vía correo electrónico, una comunicación a los expertos involucrados en el trabajo, con el propósito de recabar las sugerencias para el desarrollo del tema. Además, se efectuó una recopilación de información disponible en la OACI, incluyéndose la Circular 295 LE/2 “*Orientación sobre la aplicación del artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*” publicada en febrero, 2003; los resultados de la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: “Retos y oportunidades de la liberalización”, celebrada en Montreal, en marzo del 2003, incluidas las notas de estudio presentadas por la Secretaría de la OACI (WP/9 de 27/09/02 Arrendamiento de aeronaves en el transporte aéreo internacional, WP/10 del 13/09/03 Liberalización de los servicios de Carga Aérea), Conclusiones Refundidas, Cláusulas modelo, Recomendaciones y Declaración; y finalmente, el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA).

5. Como parte de la labor desarrollada, se le solicitó a las aerolíneas que efectuaran una descripción de la problemática que enfrentan respecto al presente tema. Un detalle del mismo, se muestra en el **Adjunto 1** de la presente nota de estudio.

6. La información señalada anteriormente, junto con la documentación previamente enviada por la Secretaría de la CLAC, incluida la encuesta circulada a los Estados, fue revisada por el Grupo *ad hoc*, preparándose un proyecto de decisión, que se adjunta a la presente como **Adjunto 2**.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

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

CONSIDERACIONES DE AITAL RESPECTO AL TEMAS DEL ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES

AITAL considera sumamente importante que las autoridades aeronáuticas latinoamericanas flexibilicen las normas que rigen para el intercambio de material aeronáutico, lo que permitirá un uso más adecuado de las flotas y tripulaciones de las empresas latinoamericanas.

Las inversiones de las aerolíneas en equipo de vuelo son de gran magnitud y requieren, para su amortización, la más alta utilización posible. Desafortunadamente, la fragmentación de la industria aérea en la región no permite hoy, por razones de conveniencia de itinerarios, que nuestras aerolíneas hagan el mayor uso de su equipo. Mientras una sola empresa de los Estados Unidos, como American Airlines por ejemplo, con una flota comparable a la suma de las flotas de todos los países latinoamericanos coordina sus itinerarios en forma tal que las aeronaves le rindan el mayor número de horas de vuelo diarias; las latinoamericanas, al tener que programar individualmente sus itinerarios, no obtienen el mayor rendimiento de sus aeronaves.

Los itinerarios de empresas que operan servicios entre los puntos más septentrionales de Sur América y los Estados Unidos, por comodidad de los usuarios y conveniencia de conexiones con los de otras empresas extrarregionales, se ven obligadas a dejar sus aeronaves estacionadas por varias horas en los aeropuertos, perdiendo la oportunidad de utilizarlos en países vecinos. La variación en los flujos de tráfico por diferentes estacionalidades, tampoco contribuye a su total utilización. Es necesario entonces que las aerolíneas latinoamericanas cooperen entre sí intercambiando aeronaves para obtener un resultado económico más favorable.

Cuando la difícil situación que ya padecían las aerolíneas de la región se complicó a raíz de los actos terroristas del 11 de septiembre, las empresas latinoamericanas acudieron a los Jefes de Estado en solicitud de ayuda, durante su reunión Cumbre de Lima en noviembre de ese mismo año. Estos, reconociendo las dificultades, instruyeron a sus Ministros de Transporte para que se estudiaran fórmulas que posicionaran a la industria aérea regional en un mejor plano competitivo frente a las empresas que por ayuda gubernamental u otras razones, como las de economía de escala, se encuentran en mejor posición para obtener un justo retorno de sus inversiones.

Siguiendo la orientación de los Ministros de Transporte las Autoridades Aeronáuticas acordaron una serie de medidas entre las cuales está la de “homologar las normas y procedimientos, con base en una relación técnica aeronáutica, para permitir el libre intercambio de recursos en materia de contratos de intercambio de aeronaves, licencias de tripulantes,...”

AITAL, como uno de los miembros del Grupo de Trabajo al cual se encargó la tarea inicial de proponer fórmulas para esta homologación, presentó el documento que nos permitimos anexar a este mensaje, recalcando la importancia de encontrar soluciones, ojalá a través de la homologación de normas, que faciliten el intercambio de aeronaves y tripulaciones. Así un avión que está disponible en un determinado país durante algunas horas del día o en una determinada estación puede llevarse a un país vecino para uso de las aerolíneas designadas, lo que beneficiará las finanzas tanto de la empresa propietaria de la aeronave como de aquella que pueda explotarla temporalmente.

Nuestro Director Ejecutivo, el Sr. Alex de Gunten, está listo a reunirse con ustedes cuando lo estimen conveniente para proseguir esta acción, acordando una Decisión aceptable a las Autoridades Aeronáuticas de todos los países latinoamericanos y que pueda ponerse en vigor a la mayor brevedad posible.

Comité Post- Coloquio

Tarea No. 7

Homologación de normas y procedimientos con base en una referencia técnica-aeronáutica para permitir el libre intercambio de recursos en materia de contratos de intercambio de aeronaves, licencias de tripulaciones, certificación de talleres de mantenimiento, requisitos mínimos de seguros, daños a terceros en superficie y demás aspectos conexos.

Observaciones de AITAL

Para mayor facilidad de presentación esta tarea se ha dividido en las siguientes partes:

- 7.1. Fletamento
- 7.2. Intercambio de aeronaves
- 7.3. Licencias del personal de los tripulantes de vuelo
- 7.4. Tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo y períodos de descanso
- 7.5. Certificación de los talleres de mantenimiento
- 7.6. Requisitos mínimos de seguros
- 7.7. Daños a terceros en superficie
- 7.8. Homologación de los requisitos para obtener permisos de operación

Se trata de aspectos que deberían ser armonizados en la región latinoamericana para conseguir economías que mejoren la competitividad y reduzcan los costos de sus empresas aéreas.

7.1. Fletamento.

Dejando de lado el contrato de arrendamiento de aeronaves sin tripulación (dry lease), que es una figura jurídica sumamente usada hoy día como un modo normal de las operaciones aeronáuticas en todo el mundo, pues no presenta problemas jurídico-políticos que sean relevantes, examinaremos los contratos de fletamento de aeronaves (wet lease), que, en cambio, si presentan problemas jurídicos y políticos de significación. Básicamente muchos gobiernos son reacios a permitir los fletamentos como un medio normal de prestar los propios servicios aéreos, y de cooperación interempresarial.

La figura jurídica del fletamento se encuentra tipificada en el derecho aéreo y consiste en un contrato en virtud del cual el fletante cede a otra empresa aérea (el fletador) el uso total de una aeronave, básicamente con tripulación de comando. El fletante continúa siendo el responsable jurídicamente hablando de las operaciones de dicha aeronave y por lo tanto no cede su propia calidad de explotador. Obviamente un fletamento puede ser por uno o por pocos vuelos, pero también puede ser por mucho tiempo, años o meses. El fletante opera de esa manera las rutas del fletador según se establezca en el respectivo contrato.

El problema político fundamental consiste en que los permisos de operación de las compañías aéreas los conceden los respectivos gobiernos considerando entre otros factores la capacidad técnica y económica de una compañía aérea y el equipo de que disponga, y puede darse el caso extremo de que una aerolínea llegue a "operar" a través de fletamentos un gran número de vuelos suyos, lo que, según se dice, concluye en que esta figura pueda llegar a ser la negación del requisito básico de cualquier permiso de operación, o sea que la compañía aérea debe conservar la capacidad técnica y económica para prestar el servicio que se propone. En casos extremos si una aerolínea solamente vuela sus rutas a través de fletamentos, no tendría la capacidad técnica y económica para prestar el servicio.

Pero también hay otras razones ya de orden laboral para ser conservadores en materia de fletamentos, como puede ser que se disminuya la utilización de pilotos y tripulantes de la propia nacionalidad. Llegando a los extremos, que una compañía aérea que solamente use fletamentos en los servicios adjudicados, puede dejar sin trabajo a los pilotos de su propia nacionalidad. Esta es una circunstancia que muchas veces impide que los gobiernos latinoamericanos sean generosos en la autorización de fletamentos.

Otra razón que se invoca en ese sentido es que por definición el control de la seguridad operacional corresponde al país de la nacionalidad del fletante, la cual puede disminuirse cuando una aeronave está por fuera de su propio territorio por largos períodos de tiempo. Y aunque de acuerdo con el artículo 83 bis del Convenio de Chicago algunas figuras que conforman el concepto general de seguridad operacional pueden delegarse en otro Estado, los gobiernos de la nacionalidad del fletante son normalmente muy conservadores en la delegación de funciones y muchas veces, a

pesar de que la concedan, de todas maneras con frecuencia hacen ellos mismos las inspecciones básicas de seguridad, lo que significa usualmente costos adicionales de importancia para el fletador.

La preocupación por la seguridad es patente en una recomendación de la CEAC de 1977 en la cual establece que los fletamentos deben ser aprobados por la autoridad aeronáutica del fletador con comprobación de una serie de condiciones referentes a la seguridad del equipo que ofrece el fletante, la cesión de la autoridad sobre seguridad según el artículo 83 bis de Chicago, certificados de seguros, etc. Probablemente el JAA también ha tomado medidas muy rigurosas que no se han logrado conseguir.

En el mismo sentido hay un reglamento francés muy detallado del 17 de abril de 1990, que sigue aplicándose en la actualidad. Igual recomendación se hace en el Documento 8335 AN879 de la OACI (edición de 1995) "Manual sobre Procedimiento para la Inspección, Certificación y Supervisión Permanente de las Operaciones". Es obligación del fletante llevar y tener al día el documento "especificaciones de operación" definido por la OACI. Es obligatorio que la autoridad aeronáutica del fletante supervise y revise las condiciones de seguridad, seguros, etc. del equipo de su nacionalidad que se da en fletamento.

De todos modos es claro que el fletamento está hoy en día en auge total, sobre todo en Europa, inclusive en operaciones regulares. No se ve la razón por la cual esta modalidad está tan restringida en Latinoamérica.

Es indudable que el fletamento puede constituirse en un medio adicional de importancia para el desarrollo del transporte aéreo en América Latina pues a través de una mejor coordinación de itinerarios y horarios puede resultar más económico tomar determinados sectores de un servicio aéreo específico para ser explotado con aeronaves fletadas. Si por ejemplo una compañía tiene un servicio regular entre Buenos Aires y Los Angeles vía puntos intermedios podría llegar a un acuerdo para que determinados sectores sean servidos a través de fletamentos con otras compañías latinoamericanas. Ello podría ayudar a la economía general de la industria en la región y podría también aumentar los índices de ocupación en beneficio de todos.

Las políticas que sobre este problema particular tengan los Estados de la región no han podido conseguirse en forma concreta. Por tal motivo el análisis de este punto se sugiere que sea hecho de la siguiente manera:

1. Que la CLAC haga un levantamiento de las políticas particulares de cada país de la región, dentro de la idea de contribuir al mejoramiento de las condiciones económicas y comerciales de las compañías latinoamericanas.
2. Que una vez hecho dicho levantamiento se cree un comité ad hoc de la CLAC con el encargo de redactar para el Comité Ejecutivo, una política al respecto.

3. Que una vez que entre en vigor el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se ocupe concretamente del tema y diseñe los procedimientos apropiados para permitir los fletamentos sin desmedro del concepto de seguridad operacional.

Vale la pena mencionar por último que algunos países tienen políticas particulares a ese propósito. Así, los Estados Unidos tienen una política específica consistente en que todo vuelo de fletamento es equivalente a un charter y por lo tanto solo se autoriza si hay acuerdos bilaterales de transporte aéreo suficientemente liberales.

7.2. Intercambio de aeronaves

Los autores dicen que el intercambio de aeronaves no es una figura jurídica autónoma (Federico Videla Escalada, Derecho Aeronáutico, Tomo III, página 103) pero que su característica principal puede ser que las partes, en lugar de arrendarse recíprocamente las aeronaves, opten por celebrar fletamentos recíprocos. Cuando se trata de operaciones de carácter permanente se habla de una banalización de aeronaves, tal como pudo ser la figura jurídica que adoptó la ya extinguida Air Afrique en relación con su anterior propietario, la compañía francesa UTA.

Probablemente el caso más conocido fue el de unos contratos particulares que celebraron la Eastern Airlines con Pan Am y Panagra, en virtud de los cuales una aeronave de Eastern operaba de Nueva York a Miami, Pan Am de Miami a Panamá y Panagra a otros puntos de Suramérica situados sobre el Pacífico Sur, usando los derechos de tráfico de Eastern, Pan American y Panagra. Pero este es un antecedente histórico cuyas características legales pueden ser difíciles de establecer en este momento.

No parecería que en la región pudieran idearse figuras similares a este estado de cosas.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN A 16-
ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO
DE AERONAVES EN LA REGIÓN

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

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

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

CONSIDERANDO que las aerolíneas plantearon a la CLAC y al Comité de alto nivel post – Coloquio, la necesidad de facilitar el intercambio o fletamento de aeronaves, debido a las dificultades que enfrentan ante la diversidad de marcos normativos de los diferentes países de la Región;

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

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

CONSIDERANDO que la OACI mediante la introducción del artículo 83 bis, que entró en vigencia el 20 de julio de 1997, introdujo una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional en la cual se establece la posibilidad de transferir ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de las aeronaves que sean objeto de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, la que permite que queden claramente establecidas las responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, simplifica los procedimientos e intensifica la seguridad operacional;

CONSIDERANDO que para la correcta aplicación del artículo 83 bis, se requiere que los Estados se aseguren que su legislación y políticas se encuentren acorde con los enunciados del referido artículo, y en particular lo que se relaciona con el reconocimiento de la validez de los certificados de aeronavegabilidad, así como de las licencias relativas

al equipo de radio y de miembros de la tripulación expedidas o convalidadas por el Estado del explotador, además de los expedidos por el Estado de matrícula;

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

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

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

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

- b. Debe de existir equivalencia entre las normas técnicas de aplicación de la Seguridad Operacional se puede tomar como punto de referencia para evaluar dicha equivalencia los resultados de las auditorias realizadas en virtud del programa de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI cuyos informes sumarios están a disposición de los Estados.
 - c. Distinguir el tipo de arrendamiento: en el sentido de que no deben de aplicarse las mismas restricciones en caso de tratarse de arrendamientos financieros en cuyo caso pueden ser por tiempo indefinido cuando se trata de un Banco u entidad financiera.
 - d. Propulsar la uniformidad de criterio en cuanto al tratamiento de las figuras de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves para facilitar su implementación. En cuanto a seguridad operacional se refiere, que pueda ser adaptable a todas las situaciones.
 - e. Dar tratamiento temporal y basado en un estado de necesidad o emergencia a la figura del subfletamento creando una base de datos proporcionada por las líneas aéreas, donde se establezca una lista de transportistas aprobados por las autoridades aeronáuticas nacionales, de la que un transportista pueda arrendar una aeronave con poco tiempo de aviso para suplir una necesidad específica.
 - f. Para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento de las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas deberían de recibir una aprobación previa de las autoridades competentes.
 - g. Cuando se analicen solicitudes relativas a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves se debe obtener la siguiente información:
 - i. Tipo de arrendamiento.
 - ii. Nombre de las partes en el acuerdo.
 - iii. Fecha de inicio y duración del arrendamiento.
 - iv. Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda.
 - v. Pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes.
 - vi. Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave.
 - vii. Nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave.
5. RECOMENDAR a los Estados Miembros, que cuando concierten acuerdos bilaterales o multilaterales, tomen como referencia la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI en los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos para una Liberalización bilateral, regional o multilateral (MASA), dados a conocer durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, efectuada en marzo, 2003 en Montreal, Canadá; que se adjunta como **Anexo 3**.

6. AGREGAR un punto 25 a la Resolución A15-5 para que incorpore los temas relativos al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, con el siguiente detalle:

ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES

25. Los Estados Miembros permitirán la utilización de acuerdos relativos a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, que se efectúen de conformidad con las normas establecidas por la OACI, incluyendo lo dispuesto en el artículo 83 bis y en la Circular 295 LE/2 de la OACI, denominada “*Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*”, publicada en febrero, 2003.

DIRECTRICES 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 previstas en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), del Convenio. 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 de aeronavegabilidad (Doc 9760), Volumen II, Parte B, Capítulo 10 - 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, 8.3 a 8.8. así como en el Anexo 8, Parte I, Capítulo 4. 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 interesado 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. - El Artículo 83 bis menciona, entre otras cosas, el "arrendamiento" en general, sin excluir los arrendamientos con tripulación, en principio. Sin embargo, la aplicación del Artículo 83 bis a los arreglos de arrendamiento con tripulación exigiría que las aeronaves extranjeras arrendadas con tripulación sean explotadas según el certificado del explotador de servicios aéreos (AOC) del arrendatario. Esos casos son raros, dada la dificultad del Estado del arrendatario, como del Estado del explotador, para aplicar los requisitos operacionales del Anexo 6 al Convenio.*

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

ANEXO 1

6.- La duración del acuerdo de transferencia no debería exceder del período que abarca 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 apartado 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 o arreglos administrativos entre autoridades de aviación civil, firmados por lo general a nivel de Director General, es decir, que no requieren credenciales diplomáticas para la firma, ni tampoco para la ratificación. Los acuerdos más formales (p. ej; los acuerdos bilaterales) también son jurídicamente apropiados.*

8.- Todo acuerdo de transferencia firmado entre Estados partes en el Protocolo relativo al Artículo 83 bis 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, o de que cualquier tercer Estado interesado haya sido informado oficialmente mediante una notificación 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 debidamente transferidas al Estado del explotador, y este último cumplirá con las mismas en el marco de su propia legislación.

- *Nota. — El Protocolo relativo al Artículo 83 bis (Doc 9318) entró en vigor el 20 junio de 1997 con respecto a todos los Estados que lo ratificaron. Si bien las partes pueden preferir la notificación directa de un acuerdo de transferencia en determinadas circunstancias, p. ej: en caso de arreglos de corto plazo, cabe señalar el hecho de que los Estados siguen teniendo la obligación de registrar dichos acuerdos en la OACI, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. Los acuerdos registrados se publican trimestralmente en la Lista de acuerdos y arreglos relativos a la aviación civil internacional registrados en la OAC., que publica la OACI.*

9.- A fin de concertar acuerdos de transferencia, y según las Resoluciones A23-3 y A23-13 de la Asamblea, los Estados deberían asegurarse de que, en su calidad de Estado de matrícula, su legislación permita transmitir las funciones y obligaciones que son objeto del acuerdo de transferencia. Además, en su calidad de Estado del explotador, los Estados deberían asegurarse de que su legislación se aplicará a las aeronaves matriculadas en el extranjero que son objeto de un acuerdo de transferencia.

ANEXO 1

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

11.- Los Estados que han 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 tal efecto, es necesario elaborar y aplicar procedimientos apropiados.

12.- A fin de identificar los Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional con motivo de un procedimiento de verificación, como una inspección en la plataforma, durante todo el período de vigencia del acuerdo de transferencia debería llevarse a bordo de la aeronave una copia auténtica certificada del acuerdo de transferencia. También se recomienda llevar a bordo una copia auténtica certificada del AOC según el cual es explotada la aeronave, y en el cual ésta debería estar mencionada.

13.- En caso de que una aeronave entre en el espacio aéreo de Estados contratantes que no sean partes respecto al Artículo 83 bis, o que lo hayan ratificado 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 los expedidos o convalidados por el Estado de matrícula ya que, en este caso, este último continuaría siendo totalmente responsable con respecto a los Artículos 30,31 y 32 a), del Convenio, a pesar del acuerdo de transferencia concertado con el Estado del explotador.

Capítulo 4

**MODELO DE ACUERDO
CIRCULAR 295 LE/2
ORIENTACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DEL ARTICULO 83 bis
DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
(OACI, febrero 2003)**

ANEXO 2

Capítulo 4

MODELO DE ACUERDO

El modelo de acuerdo que sigue fue preparado por la Secretaría, basándose en acuerdos recientemente registrados en la OACI y teniendo en cuenta toda la 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* prevé que el Estado de matrícula podrá transferir “todas o parte” de sus funciones y obligaciones allí mencionadas al Estado del explotador. Los acuerdos registrados en la OACI al 20 de noviembre de 2002 figuran en el Capítulo 7 de esta circular y algunos de ellos (no identificados) se reproducen en los Apéndices del mismo.

Modelo de acuerdo entre [Estado 1] y [Estado 2] sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* del Convenio

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

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

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Doc 9760 (*Manual de aeronavegabilidad*), Volumen II, Parte B, Capítulo 10, y a la luz del Doc 8335 (*Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones*), 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 que, con referencia a los Anexos al Convenio pertinentes, 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 más adelante en los párrafos 3 y 4;

El Gobierno de [Estado 1], representado por su [Administración de aviación civil], y
El Gobierno de [Estado 2], representado por su [Administración de aviación civil],

en adelante, “las Partes”, basándose en los Artículos 33 y 83 *bis* del Convenio, han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO I — ALCANCE

Sección 1. [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 notificado debidamente el presente Acuerdo según lo dispuesto en el apartado b) del Artículo 83 *bis*.

Sección 2. El alcance del presente Acuerdo se limitará a [tipos de aeronaves] matriculadas en el registro de aeronaves civiles de [Estado 1] y explotadas 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.

ANEXO 2

ARTÍCULO II — RESPONSABILIDADES TRANSFERIDAS

Sección 3. En virtud del presente Acuerdo, las Partes convienen en que [Estado 1] transfiera a [Estado 2] las funciones y obligaciones, incluyendo la vigilancia y el control de los elementos pertinentes que figuran en los correspondientes Anexos al Convenio, que se indican a continuación:

Anexo 1 — *Licencias al personal*, otorgar y convalidar licencias.

Anexo 2 — *Reglamento del aire*, hacer cumplir 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 todas las responsabilidades que normalmente incumben al Estado de matrícula. En caso de conflicto entre las responsabilidades previstas en el Anexo 6, Parte I, y las previstas en el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, en el Adjunto 2 se indican las responsabilidades concretas asignadas.

Sección 4. En virtud del presente Acuerdo, aunque de conformidad con el Convenio, [Estado 1] conservará la plena responsabilidad 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], situadas fuera de su base principal, se transfiere a [Estado 2]. Los procedimientos relacionados con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves que [explotador] deberá aplicar figurarán en el Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador. En el Adjunto 2 se describen las responsabilidades de las Partes respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

ARTÍCULO III — NOTIFICACIÓN

Sección 5. De conformidad con el Artículo 83 *bis, b*), incumbe a [Estados 2], como Estado del explotador, notificar directamente la existencia y el contenido del presente Acuerdo a todo Estado interesado, si es necesario. [Estado 1], como Estado de matrícula, o [Estado 2], como Estado del explotador, registrarán 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* (Doc 6685).

Sección 6. Se conservará a bordo de cada aeronave a la que se aplique el presente Acuerdo una copia auténtica certificada del mismo, [en cada idioma].

Sección 7. Se conservará a bordo de cada aeronave una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) otorgado a [explotador] por [Estado 2], en el que se enumerarán y designarán debidamente las aeronaves de que se trate.

ARTÍCULO IV — COORDINACIÓN

Sección 8. Se celebrarán reuniones trimestrales entre [la CAA de Estado 1] y [la CAA de Estado 2] para analizar las cuestiones relacionadas con las operaciones y con la aeronavegabilidad que resulten de 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 interesadas están plenamente informadas acerca de las operaciones de [explotador]. En dichas reuniones se examinarán, entre otros, los asuntos siguientes:

- operaciones de vuelo
- mantenimiento de la aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves

ANEXO 2

Circular OACI 295-LE/2

11

- procedimientos del Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador, si corresponde
- instrucción y verificación de las tripulaciones de vuelo y de cabina
- todo otro asunto importante que surja de las inspecciones

Sección 9. Con sujeción a un aviso razonable, 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 transferidas por [Estado 1].

Sección 10. Durante la aplicación del presente Acuerdo, y antes de que una aeronave sujeta al mismo sea objeto de un subarrendamiento, [Estado 2], que continúa siendo el Estado del explotador, informará a [Estado 1]. Ninguna de las obligaciones y funciones transferidas de [Estado 1] a [Estado 2] puede ser llevada a cabo bajo la autoridad de un tercer Estado sin el acuerdo expreso de [Estado 1] dado por escrito.

ARTÍCULO V — CLÁUSULAS FINALES

Sección 11. 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 explotan. Toda modificación al Acuerdo exigirá el consentimiento escrito de las Partes.

Sección 12. Todo desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se resolverá mediante consultas entre las Partes.

Sección 13. En testimonio de lo cual, los Directores de aviación civil de [Estado 1] y [Estado 2] firman el presente Acuerdo.

Por el
Gobierno de [Estado 1]

Por el
Gobierno de [Estado 2]

[Firma]

[Firma]

[Nombre y apellidos, título, lugar y fecha]

[Nombre y apellidos, título, lugar y fecha]

Adjuntos: Adjunto 1 — Aeronaves afectadas por el presente Acuerdo
Adjunto 2 — Responsabilidades de [Estado 1] y de [Estado 2] respecto a la aeronavegabilidad

CONFIDENTIAL - CLAC -

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]

ANEXO 2

Circular OACI 295-LE/2

13

Adjunto 2
RESPONSABILIDADES DE [Estado 1] Y DE [Estado 2]
RESPECTO A LA AERONAVEGABILIDAD

Doc de la OACI	Asunto	Responsabilidades del Estado de matrícula ([Estado 1])	Responsabilidades del Estado del explotador ([Estado 2])
Anexo 8, Parte II, Capítulo 4; Doc 9760, Volumen II, Parte B, Capítulo 8	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, 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 párrafo 5.2.4 del Anexo 6, Parte I.
Anexo 6, Parte I, 8.1.2	Responsabilidades de mantenimiento del explotador	Aprobar los organismos de mantenimiento usados por [explotador], salvo las estaciones de línea fuera de la base principal del explotador.	Aprobar las estaciones de línea fuera de la base principal de [explotador].
Anexo 6, Parte I, 8.2.1 a 8.2.4	Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)		Asegurarse de que la orientación figura en el MCM, aprobar este último y transmitir una copia a [la CAA de Estado 1].
Anexo 6, Parte I, 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 del Anexo 6, Parte I, y efectuar inspecciones de conformidad con los requisitos del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).
Anexo 6, Parte I, 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, 8.6; Doc 9760, Volumen II, Parte B, Capítulo 10, Adjunto 10-A	Modificaciones y reparaciones	Asegurarse de que los Estados de diseño y de fabricación las han aprobado previamente.	Asegurarse de que los requisitos figuran en el MCM y aprobar este último.

ANEXO 2

Doc de la OACI	Asunto	Responsabilidades del Estado de matrícula ([Estado 1])	Responsabilidades del Estado del explotador ([Estado 2])
Anexo 6, Parte I, Párrafos 8.7 y 8.8	Organismo de mantenimiento reconocido y aprobación del mantenimiento	Aprobar la organización y los procedimientos de mantenimiento de la base de [explotador] de conformidad con los párrafos. 8.7 y 8.8 del Anexo 6, Parte I, 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.

CLAUSULA MODELO SOBRE ARRENDAMIENTO
 MODELOS DE ACUERDOS DE SERVICIOS AEREOS PARA UNA LIBERALIZACION
 BILATERAL, REGIONAL O MULTILATERAL DEL TRANSPORTE AEREO (MASA)
 (Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, Montreal 2003)

ATConf/5-WP/17

Adjunto A

A-88

Artículo 26 Arrendamiento	
1. Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan las disposiciones de los Artículos _ [(Seguridad operacional)] y _ (Seguridad de la aviación).	<i>A fin de responder a las preocupaciones de seguridad operacional empleando aeronaves arrendadas en ciertas situaciones, en las tres etapas los Estados pueden emplear acuerdos en el marco del Artículo 83 bis para transferir ciertas responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Convenio al Estado del explotador de la aeronave de conformidad con la orientación pertinente de la OACI. Una Parte que no ha ratificado el Artículo 83 bis (y que, por lo tanto, no está obligada a reconocer un acuerdo concertado en el marco de esa enmienda) podría convenir en reconocer una transferencia de responsabilidades de conformidad con un acuerdo con arreglo al Artículo 83 bis concertado por la otra Parte en el acuerdo de servicios aéreos. Naturalmente, este reconocimiento se extendería, únicamente a las operaciones comprendidas en el acuerdo de servicios aéreos pertinente.</i> <i>El artículo sobre seguridad operacional del MASA se aplica a "las aeronaves explotadas por, o en nombre de una línea aérea designada de una Parte" y, por consiguiente, comprendería las aeronaves arrendadas con o sin tripulación. En el artículo sobre seguridad de la aviación, las Partes "exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio" cumplan las disposiciones de las normas de seguridad. Esto no incluiría algunos casos de uso de aeronaves arrendadas. Por consiguiente, los Estados que tengan en sus acuerdos bilaterales un artículo sobre seguridad operacional del tipo del MASA incluirán un párrafo 1 sin la expresión seguridad operacional entre corchetes. Los Estados que no tengan un artículo sobre seguridad operacional del tipo del MASA incluirían entre corchetes la expresión seguridad operacional.</i>

ANEXO 3

A-89

ATConf/5-WP/17

Adjunto A

Artículo 26 Arrendamiento (cont.)	
[Párrafo 2; opción 1, de 2] 2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan los requisitos aplicados a tales arreglos. [Párrafo 2; opción 2, de 2] 2. Con sujeción al párrafo 1 anterior, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas de otra empresa, a condición de que esto no tenga como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene.	<i>Como cuestión práctica, a una Parte a quien preocupe la seguridad operacional de una situación concreta en la que se utilicen aeronaves arrendadas puede resultarle más fácil, al menos inicialmente, consultar con la Parte cuya línea aérea ha arrendado las aeronaves, teniendo presente que el Estado de la línea aérea arrendadora puede no ser Parte en el acuerdo. Al considerar medidas con arreglo al párrafo 1, los Estados deberían evaluar primeramente si sus preocupaciones respecto a la seguridad operacional de las aeronaves arrendadas han sido atendidas empleando la orientación vigente de la OACI y los procedimientos que establecen claramente la responsabilidad respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y si las normas de mantenimiento y para las operaciones son adecuadas respecto a las aeronaves arrendadas, teniendo en cuenta las normas y métodos recomendados (SARPS) y la orientación de la OACI, como el "Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones" (Doc 8335), el "Manual de aeronavegabilidad" (Doc 9760) y la "Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional" (Circular 295). En algunos casos convendría que el Estado consulte las conclusiones de las auditorías llevadas a cabo en el marco del Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.</i> <i>El párrafo 2 ofrece dos opciones para la preocupación económica fundamental de las situaciones de arrendamiento: que una línea aérea arrendadora pueda ejercer derechos de tráfico que no tiene. Ambas opciones reconocen también (por omisión o por la redacción empleada) que desde un punto de vista económico los Estados generalmente permiten o no reglamentan el arrendamiento de aeronaves de entidades que no son líneas aéreas.</i>