

RESOLUCIÓN A 16-19

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

1. INSTAR a los Estados para que cumplan con las normas de seguridad operacional establecidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a aquellos Estados que no han ratificado el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 bis), firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980, lo ratifiquen a la brevedad.
2. INSTAR a los Estados de la Región para que revisen su legislación interna con el propósito de que se realicen los ajustes que permitan la correcta aplicación del Artículo 83 bis, para lo cual deberán impartirse cursos que promuevan la correcta aplicación del mismo.
3. RECOMENDAR a los Estados de la Región que cuando concierten acuerdos relativos a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador, como producto de arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, hagan uso de la Circular 295 LE/2 de la OACI, denominada "*Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*", publicada en febrero, 2003, y especialmente, que tomen en cuenta las "*Directrices sobre la aplicación del artículo 83 bis*" y el "*Modelo de Acuerdo*" desarrollados en la citada circular.
4. RECOMENDAR a los Estados la aplicación de los siguientes criterios cuando consideren autorizaciones relacionadas con arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves:
 - a) En la aprobación de arrendamiento con tripulación y sin tripulación deberá ir claramente acompañada de las responsabilidades que competen a cada una de las partes respecto a las normas de seguridad operacional asumidas por cada una e las partes en el acuerdo de sus respectivas áreas de competencia.
 - b) Debe de existir equivalencia entre las normas técnicas de aplicación de la Seguridad Operacional se puede tomar como punto de referencia para evaluar dicha equivalencia los resultados de las auditorias realizadas en virtud del programa de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI cuyos informes sumarios están a disposición de los Estados.
 - c) Distinguir el tipo de arrendamiento: en el sentido de que no deben de aplicarse las mismas restricciones en caso de tratarse de arrendamientos financieros en cuyo caso pueden ser por tiempo indefinido cuando se trata de un Banco u entidad financiera.
 - d) Propulsar la uniformidad de criterio en cuanto al tratamiento de las figuras de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves para facilitar su implementación. En cuanto a seguridad operacional se refiere, que pueda ser adaptable a todas las situaciones.
 - e) Dar tratamiento temporal y basado en un estado de necesidad o emergencia a la figura del subfletamento creando una base de datos proporcionada por las líneas aéreas, donde se establezca una lista de transportistas aprobados por las autoridades aeronáuticas

nacionales, de la que un transportista pueda utilizar una aeronave con poco tiempo de aviso para suplir dicha necesidad específica bajo condiciones de excepción.

- f) Para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento de las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas deberían de recibir una aprobación previa de las autoridades competentes.
 - g) Cuando se analicen solicitudes relativas a arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves se debe obtener la siguiente información:
 - i. Tipo de arrendamiento
 - ii. Nombre de las partes en el acuerdo
 - iii. Fecha de inicio y duración del arrendamiento
 - iv. Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda
 - v. Pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes
 - vi. Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave
 - vii. Nombre del transportista aéreo con control comercial de la aeronave
5. RECOMENDAR a los Estados miembros que, cuando concierten acuerdos bilaterales o multilaterales, tomen como referencia la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI en los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos (MASA) para una liberalización bilateral, regional o multilateral, dados a conocer durante la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, efectuada en marzo, 2003 en Montreal, Canadá.