



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 1 del

orden del día: **Panorama mundial de las tendencias y novedades**

1.1: **La industria y los aspectos normativos**

MODELO DE DOBLE VIGILANCIA PARA EL INTERCAMBIO DE AERONAVES DE DISTINTOS ESTADOS

[Nota de estudio presentada por 22 Estados miembros², miembros de la Comisión de Aviación Civil Latinoamericana (CLAC)]

RESUMEN

En esta nota se presenta un modelo alternativo en relación con el Artículo 83bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para permitir el intercambio de aeronaves entre empresas de distintos Estados. El modelo en cuestión ha constituido una importante herramienta para la Comisión de Aviación Civil Latinoamericana sobre la cual no existe precedente referencial por parte del organismo rector de la Aviación Civil.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) considerar la información y las evaluaciones presentadas en esta nota;
- b) respaldar las conclusiones presentadas el párrafo 3 y
- c) adoptar las recomendaciones del párrafo 4

Referencias:

Los textos de referencia de la ATConf/6 pueden consultarse en el sitio web www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En cumplimiento al Plan Estratégico de la Comisión de Aviación Civil Latinoamericana (CLAC), se efectuó un análisis de la Política aérea de los Estados y se determinó que existe una tendencia a incluir en la política, normas, criterios y/o procedimientos relacionados con acuerdos de colaboración, con algunos países que muestran mayor grado de apertura respecto a los referidos acuerdos y otros que los aplican de manera más restrictiva.

¹ La versión en español ha sido proporcionada por la Comisión de Aviación Civil Latinoamericana (CLAC).

² Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

1.2 A partir de los años noventa, se hace mas evidente en Latinoamérica una apertura en los derechos de tráfico de acuerdo a las tendencias internacionales y siguiendo modelos más compatibles con las alianzas globales entre operadores. En este entorno de mercados aéreos más liberales, los acuerdos de código compartido (code share), se transforman en una necesidad imperiosa de los operadores en busca de la competitividad.

1.3 La práctica de arrendamiento de aeronaves se ha ido amplificando. Con el uso de aeronaves arrendadas y en un entorno normativo liberalizado, el arrendamiento de aeronaves facilita la entrada de nuevos transportistas en el mercado y/o posibilita el aprovechamiento máximo de las aeronaves.

1.4 En general, los Estados disponen de una cláusula modelo para acuerdos de código compartido o se guían por la sugerida en el modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI. Sin embargo, en lo atinente a los intercambios de aeronaves, se observa que en su mayoría no disponen de cláusula modelo o no han aplicado esta figura.

1.5 Se determinó que si bien en todos los Estados existen disposiciones específicas o textos normativos que enmarcan el tema y que se tienen criterios administrativos para el manejo del mismo en varios Estados no permiten el intercambio de aeronaves, derivado de las dificultades que implica aplicación del traspaso de responsabilidades basado en el artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).

1.6 El Convenio de Chicago establece claramente las responsabilidades que corresponden al Estado de matrícula y al Estado del explotador, en materia de seguridad operacional, sin embargo, su aplicación de dificulta en el intercambio de aeronaves entre distintos operadores de Estados diferentes y por períodos muy cortos de tiempo.

1.7 Considerando que el intercambio de aeronaves, es una modalidad necesaria para los operadores para mejorar la eficiencia y por sobre todo, para poder darle una mejor utilización a las aeronaves o suplir faltas transitorias de disponibilidad de su flota, se elaboró un modelo alternativo al 83bis, que mantiene las responsabilidades del Estado del explotador y del Estado de matrícula, garantizando la seguridad operacional, sin generar mayores costos a los operadores, permitiendo el intercambio de aeronaves por horas.

1.8 En la actualidad en la Región existen varios Estados que están aplicando este acuerdo con otros Estados de la Región (Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú) para permitir el intercambio de aeronaves, denominado “Memorando de Acuerdo de Cooperación entre las autoridades aeronáuticas para la doble vigilancia de la seguridad operacional relativo a los contratos de intercambio de aeronaves” y se puede concluir que la implementación y aplicación de los mismos ha sido exitosa, toda vez que se han materializado 25.000 procesos de intercambios de aeronaves al año, sin ningún inconveniente de seguridad operacional.

2. DESCRIPCIÓN DEL MODELO

2.1 El Acuerdo tiene como fundamento y motivación la voluntad de las autoridades aeronáuticas de concretar acciones que fomenten, faciliten y simplifiquen las operaciones de aeronaves, empresas y el desempeño de personal aeronáutico de un Estado en espacio aéreo del otro y viceversa, con miras a desarrollar la actividad y relaciones aeronáuticas entre ambos países; así como la necesidad de coordinar el efectivo control y fiscalización que a cada autoridad le compete, en sus correspondientes ámbitos de jurisdicción, respecto de la operación de aeronaves de empresas aéreas autorizadas por sus respectivos Gobiernos, en lo relativo a servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y/o correo.

2.2 Consideran de mutuo interés facilitar la cooperación técnica y operacional entre las aerolíneas de ambas Partes, que les permita lograr mayores eficiencias optimizando la utilización de sus aeronaves, para lo cual incorporan en este instrumento los principios básicos necesarios para la ejecución de los contratos de intercambio de aeronaves, bajo un marco que asegura que se cumplen las responsabilidades del Estado de matrícula y del Estado del explotador.

2.3 Siendo de interés de ambas partes fortalecer la seguridad operacional mediante la vigilancia continua, la autoridad aeronáutica de un Estado reconoce el valor de la participación de la autoridad del otro Estado y acepta las acciones de inspección y supervisión permanente de las aeronaves de matrícula de su Estado pueda hacer el otro Estado en su territorio y espacio aéreo, sin perjuicio de las responsabilidades que le competen como Estado de matrícula, particularmente en lo relacionado a los Anexos 1, 6 y 8 de el Convenio de Chicago.

2.4 El alcance del Acuerdo es amplio y abarca a aquellas aeronaves de matrícula de sus Estados que estén incluidas en las Especificaciones Operacionales, así como el otorgamiento, convalidación de licencias y habilitaciones del personal aeronáutico, en forma recíproca y todas las acciones que permitan mantener la vigencia de estos instrumentos, en concordancia con la normativa y legislación de ambos Estados.

2.5 En cuanto a las responsabilidades de cada Estado que forma parte del acuerdo de modo resumido se mantienen, entre otras las siguientes las siguientes:

a) Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula:

- 1) otorgar y/o convalidar licencias y habilitaciones del personal aeronáutico que así lo solicite, de conformidad con su legislación interna, para cumplir sus funciones en aeronaves de su matrícula;
- 2) mantener en todo momento control pleno sobre todo lo relativo a la aeronavegabilidad de las aeronaves de su matrícula utilizadas por las empresas aéreas autorizadas por el otro Estado, cuando medien contratos de arrendamiento de intercambio (arrendamiento por horas);
- 3) aceptar todas las acciones de fiscalización que desee realizar la Autoridad Aeronáutica del otro Estado, aunque ello implique doble fiscalización, en relación a la aeronavegabilidad de las aeronaves de su matrícula cuando operen para empresas del otro Estado; y
- 4) ejercer todas las responsabilidades del Estado del explotador, para las empresas de su Estado, independientemente de la matrícula de las aeronaves.

b) Autoridad Aeronáutica del Estado del explotador:

- 1) otorgar y convalidar licencias y habilitaciones al personal aeronáutico que así lo solicite, de conformidad con su legislación interna;
- 2) ejercer las acciones de inspección y supervisión permanente de las aeronaves matrícula del otro Estado cuando operen para empresas de su Estado;
- 3) efectuar las inspecciones que estime necesarias para verificar que se mantienen permanentemente las condiciones bajo las cuales fue otorgado el certificado de aeronavegabilidad;

- 4) asegurar que el explotador incluya sus responsabilidades de mantenimiento en el Manual General de Mantenimiento (MGM);
- 5) asegurar que las responsabilidades del Programa de mantenimiento y la elaboración de procedimientos figuren en el MGM;
- 6) efectuar la inspección de los registros de mantenimiento de acuerdo al Plan de vigilancia continua;
- 7) verificar que el explotador efectúe el análisis de la aeronavegabilidad y remita los informes al Estado de matrícula;
- 8) verificar que los procedimientos para la aplicación de modificaciones o reparaciones a las aeronaves figuren en el MGM del explotador y se apliquen permanentemente;
- 9) verificar que los arreglos de mantenimiento de línea fuera de la base principal de mantenimiento se aplican correctamente de acuerdo a los procedimientos que figuran en el MGM; y
- 10) ejercer todas las responsabilidades del Estado del explotador, para las empresas de su Estado, independientemente de la matrícula de las aeronaves.

3. CONCLUSIONES

3.1 El modelo presentado mantiene sin variaciones las responsabilidades del Estado de matrícula y del Estado del explotador, de acuerdo a lo establecido en el Convenio.

3.2 El modelo considera una importante cooperación entre Estados, para mejorar la fiscalización de aeronaves de su matrícula, cuando operen para empresas de otro Estado, garantizando la seguridad operacional en los procesos de intercambio de aeronaves.

3.3 El modelo no genera mayores costos para los operadores, permitiendo una eficiente utilización de sus aeronaves y también les permite suplir la falta transitoria de aeronaves de su propia flota, para cumplir los compromisos comerciales.

4. RECOMENDACIONES

4.1 La OACI debería considerar la información y los antecedentes presentados en esta nota, para analizar la conveniencia de promover este modelo alternativo para el intercambio de aeronaves entre empresas de distintos Estados.