Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/132[1]
25/9/26

**NOTA DE ESTUDIO**

# SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

**Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026**

**Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales**
**3.1: Fortalecer la vigilancia reglamentaria y la evolución de los marcos institucionales**

## EL CONTROL OPERACIONAL EN EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES POR BREVE PLAZO (*INTERCHANGE*): UNA HERRAMIENTA DE EFICIENCIA EN EL USO DE LA FLOTA

(Nota presentada por Chile y apoyada por 17 Estados miembros de la CLAC[2])

**RESUMEN**

El contrato de arrendamiento de aeronaves por breve plazo (*interchange*) permite que una misma aeronave sea utilizada sucesivamente por dos explotadores establecidos en Estados distintos, cada uno bajo su propio certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), con su propia tripulación y ejerciendo sus propios derechos de tráfico, de modo de optimizar la utilización de las flotas.

En esta nota se exponen las razones por las que este contrato constituye una herramienta fundamental de flexibilidad operacional y los mecanismos de vigilancia que permiten a las autoridades ejercer el debido control sin poner en riesgo la seguridad operacional, en la medida en que se defina claramente la responsabilidad de cada compañía involucrada y desde qué momento ella es exigible.

Se propone que la Conferencia reconozca el contrato de *interchange* como instrumento válido de eficiencia en el uso de la flota y encomiende a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) la elaboración de orientaciones que faciliten a las autoridades de los Estados la determinación y notificación de la transferencia del control operacional entre las empresas que sean partes de estos contratos.

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

a) reconocer que el *interchange* constituye un instrumento legítimo de eficiencia en el uso de la flota y de ejercicio de los derechos de tráfico convenidos, e invitar a los Estados a incorporar en sus acuerdos de servicios aéreos cláusulas que lo habiliten expresamente;
b) invitar a la OACI a elaborar material de orientación sobre la determinación y notificación de la transferencia del control operacional en estas operaciones;
c) invitar a los Estados a que la acreditación de explotadores extranjeros que operen bajo acuerdos de *interchange* no quede sujeta a requisitos adicionales a los previstos en el Anexo 6, *Operación de aeronaves*, cuando se cumpla con las orientaciones que la OACI imparta.

[1] Versión en español proporcionada por Chile.
[2] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Ploruinacional de), Brasil, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

| | |
|---|---|
| *Objetivo estratégico:* | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo*. |
| *Repercusiones financieras:* | Se estima que la elaboración del material de orientación propuesto puede absorberse en los programas de trabajo ordinarios de los órganos técnicos existentes. |
| *Referencias:* | *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), Artículos 16, 30, 31, 32 y 83 *bis*<br>Anexo 6, *Operación de aeronaves*, Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*<br>Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*<br>*Manual de procedimientos de inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335)<br>*Política y elementos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587)<br>*Manual sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626)<br>*Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734), Parte A |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo internacional resulta una actividad de intensidad de capital excepcionalmente alta, en la que el rendimiento de la inversión depende de manera casi lineal de las horas que cada aeronave permanece en el aire, relación que se agudiza en el equipo de fuselaje ancho destinado a rutas de largo radio, cuyo costo de propiedad se devenga con independencia de que la aeronave vuele o repose en plataforma. Para los transportistas de mercados de tamaño intermedio la dificultad estructural no es la demanda en sí, sino su distribución: una ruta puede sostener cuatro o cinco frecuencias semanales y no siete, con lo que la aeronave queda ociosa durante los días restantes.

1.2 El arrendamiento de aeronaves por breve plazo (*interchange*) ofrece una respuesta directa a dicho problema, puesto que mediante este mecanismo dos o más explotadores establecidos en Estados distintos utilizan sucesivamente la misma aeronave, cada uno bajo su propio AOC, con su propia tripulación, en sus propias rutas y ejerciendo los derechos de tráfico emanados de los acuerdos de servicios aéreos de su Estado. Cabe tener presente, por su parte, que el Manual sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626) describe el *interchange* precisamente como uno de los mecanismos por los cuales se materializan los derechos de explotación y de acceso a los mercados.

1.3 Chile tiene un interés directo y prolongado en esta materia, toda vez que su posición geográfica lo obliga a operar rutas de muy largo radio hacia todos sus mercados relevantes fuera de la región, con densidades de tráfico que rara vez justifican operación diaria en la totalidad del año, de modo que la capacidad de compartir el equipo de fuselaje ancho con explotadores de Estados vecinos, dentro de un marco de vigilancia riguroso, ha resultado determinante para sostener conectividad que de otro modo no sería económicamente viable.

1.4 Si bien son muchos los Estados que incluyen en sus acuerdos bilaterales cláusulas de flexibilidad operacional que admiten expresamente el *interchange*, creemos que todavía subsisten dudas sobre quién es responsable de la operación en cada momento y cómo debe documentarse el traspaso de la responsabilidad de un operador a otro.

## 2. EL CONTROL OPERACIONAL COMO PRIMERA SALVAGUARDIA

2.1 El concepto que ordena toda la materia es el de control operacional, definido en el Anexo 6, Operación de aeronaves, Parte I — *Transporte aéreo comercial — Aviones*, como la autoridad ejercida respecto de la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo, y de su titularidad depende, en cada vuelo, cuál es el explotador responsable y cuál la autoridad aeronáutica que responde de él.

2.2 En este contexto, el contrato de *interchange* no debiera afectar el rol de vigilancia de la seguridad operacional entre dos o más autoridades, toda vez que el control operacional lo ejerce en todo momento solo uno de los explotadores, de modo que existe solo una autoridad responsable respectiva.

2.3 El punto crítico no es entonces la titularidad del control – que resulta siempre nítida – sino su transferencia, la cual se documenta mediante un certificado de aceptación suscrito entre el explotador primario y el explotador secundario, debidamente registrado en el libro de a bordo de la aeronave y previamente consignado en las especificaciones relativas a las operaciones. Así, una operación de *interchange* es auditable hacia atrás, vuelo por vuelo.

2.4 Sobre dicha base descansa el resto de la estructura, puesto que la misma aeronave figura en el AOC y en las especificaciones relativas a las operaciones de ambos explotadores, expedidas por sus respectivos Estados, lo que supone que cada autoridad ha certificado y habilitado por sí misma, con el estándar completo del Anexo 6, al explotador que ella misma fiscaliza. Ninguna autoridad reconoce ni acepta la certificación de la otra: cada una ejerce íntegramente su propia competencia.

2.5 La responsabilidad permanente por el control del mantenimiento, en cambio, no alterna, sino que corresponde al Estado de matrícula, el que puede convenir compartir su supervisión con el Estado del otro explotador mientras la aeronave opere bajo este régimen, de modo que dicha aeronave permanece bajo un único certificado de aeronavegabilidad y un único régimen de aeronavegabilidad continuada. Lo que rota es el control operacional; no rota la gestión técnica de la aeronave.

2.6 La suscripción de acuerdos de doble vigilancia entre las autoridades de los Estados involucrados puede también ayudar a coordinar los programas de fiscalización de las partes, practicar inspecciones conjuntas, intercambiar información sobre seguridad operacional y notificación de sucesos, resolver anticipadamente posibles divergencias normativas y establecer procedimientos de control.

## 3. LA EXPERIENCIA CHILENA

3.1 Algunas líneas aéreas de Chile operan regularmente sus aeronaves en un esquema de *interchange* con líneas aéreas de otros Estados, siendo cada una titular de su propio AOC.

3.2 Los explotadores suscriben un contrato de intercambio respecto de cada aeronave, con la naturaleza de arrendamiento sin tripulación, en el que se detallan las responsabilidades de cada parte, y dicho contrato se somete a la aprobación de las autoridades aeronáuticas respectivas, las que analizan por separado su conformidad con la totalidad de los requisitos operacionales, de aeronavegabilidad y de mantenimiento aplicables durante el período de utilización. De este modo, se incorporan las aeronaves al AOC y a las especificaciones operacionales de cada explotador, aprobándose también el procedimiento para producir la transferencia del control operacional

3.3 En la práctica, ello permite que una misma aeronave sirva, dentro de una misma semana, una ruta de largo radio hacia un destino común en un tercer Estado desde cada uno de los dos Estados de origen, en cada caso bajo el AOC del respectivo explotador y utilizando los respectivos derechos de tráfico,

de modo que la utilización de la aeronave se optimiza, sin que ninguno de los dos transportistas deba sostener por sí solo una densidad de tráfico exclusiva.

3.4 En consecuencia, el contrato de *interchange* no plantea un problema conceptual irresoluto ni exige que Estado alguno renuncie a sus responsabilidades de vigilancia, puesto que cuando la transferencia del control operacional está adecuadamente documentada, la determinación de la autoridad responsable resulta inequívoca, verificable y auditable en cualquier momento, y un tercer Estado con estándares de acreditación estrictos puede administrarla sin fricción.

## 4. CONCLUSIÓN

4.1 El contrato de *interchange* es un instrumento probado de eficiencia en el uso del material aeronáutico, particularmente valioso para los Estados cuyos mercados no generan por sí solos la densidad de tráfico que las rutas de largo radio requieren, y su legitimidad descansa en el hecho de que existe un solo explotador con el control operacional durante todo el período que dura la operación, un solo AOC y una sola autoridad responsable, y el momento en que la titularidad de explotación cambia consta por escrito.

4.2 La experiencia chilena demuestra que dicho modelo no sólo es compatible con las obligaciones internacionales de vigilancia, sino que también resulta verificable por terceros Estados y administrable incluso frente a los sistemas de acreditación más exigentes.

4.3 Por todo lo anterior, Chile invita a la Conferencia a tomar nota de lo anterior, especialmente por los Estados menos familiarizados con esta modalidad contractual y sus efectos, y que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) provea a los Estados de una referencia común en la materia, para contribuir a la eficiencia del transporte aéreo internacional, a la conectividad de las regiones que dependen de flotas compartidas y a la certidumbre jurídica del sistema en su conjunto.

— FIN —