



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

RESPONSABILIDADES DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA TRANSFERENCIA TRANSFRONTERIZA DE AERONAVES

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

El arrendamiento de aeronaves ha evolucionado tanto en cuanto al tipo de aeronaves y operaciones como en cuanto a las partes en el contrato de arrendamiento, con o sin tripulación. En la actualidad, los acuerdos de arrendamiento incluyen aeronaves altamente sofisticadas con una extensa gama de operaciones internacionales, incluidas las operaciones transnacionales, y la propiedad, tanto de arrendadores como de arrendatarios, suele tener también una composición muy diversa.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer que la rápida evolución de las operaciones de arrendamiento de aeronaves en todo el mundo conlleva un aumento en la complejidad de las obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional de todos los participantes;
- b) afirmar las responsabilidades de todas las partes, los Estados miembros de la OACI y la industria de la aviación en cuanto a la necesidad de velar por que las operaciones de las aeronaves arrendadas, con o sin tripulación, sean seguras y acordes con los requisitos internacionales establecidos;
- c) apoye las acciones de la Secretaría de la OACI para formar un grupo de trabajo compuesto por participantes de una muestra representativa de autoridades reguladoras y de la industria del arrendamiento de aeronaves, con experiencia técnica y/o jurídica requerida en al menos una de las siguientes disciplinas: aeronavegabilidad, operaciones y licencias al personal;
- d) el grupo de trabajo debería abordar los siguientes temas y formular recomendaciones al respecto:
 - 1) identificar las obligaciones y los requisitos establecidos por la OACI tanto para las autoridades reguladoras como para la industria de la aviación;
 - 2) identificar los problemas que, tanto en el corto como en el largo plazo, disminuyen la eficacia y la eficiencia de la vigilancia de la seguridad operacional de los acuerdos de arrendamiento de aeronaves;
 - 3) proponer prácticas óptimas de la industria y posibles estrategias de mitigación de los problemas identificados, acordes con el Convenio;
 - 4) mejorar y desarrollar, junto con sus interlocutores del ámbito de la seguridad operacional, herramientas y mecanismos que faciliten el proceso transfronterizo; y
 - 5) desarrollar un sistema optimizado relativo al proceso transfronterizo, que integre y desarrolle en más profundidad las iniciativas actuales.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota de estudio no tiene repercusiones financieras significativas.

<i>Referencias:</i>	Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> <i>Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones</i> (Doc 8335) <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El arrendamiento de aeronaves ha evolucionado tanto en cuanto al tipo de aeronaves y operaciones como en cuanto a las partes en el contrato de arrendamiento, con o sin tripulación. En la actualidad, los acuerdos de arrendamiento incluyen aeronaves altamente sofisticadas con una extensa gama de operaciones internacionales, incluidas las operaciones transnacionales, y una composición diversa de la propiedad, tanto de arrendatarios (la parte que recibe la aeronave en arrendamiento) como de arrendadores (la parte que cede la aeronave en arrendamiento).

1.2 Esas operaciones de arrendamiento pueden traer aparejados acuerdos comerciales y de explotación que impliquen un gran desafío para la capacidad de los reguladores estatales de ejercer una vigilancia eficaz de la seguridad operacional y pueden ocasionar una duplicación o superposición regulatoria que conlleve una pérdida real del valor de los activos. En esta nota, nos referiremos a las obligaciones que imponen a todas las partes el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300) (en lo sucesivo, el Convenio de Chicago) y las Normas de la OACI para garantizar la seguridad operacional y proporcionar una vigilancia eficaz del cumplimiento de las medidas de seguridad operacional.

1.3 En esta nota, se propone a la Asamblea que apoye las acciones llevadas a cabo por la Secretaría de la OACI para formar un grupo de trabajo de expertos jurídicos y técnicos con el fin de identificar las obligaciones básicas de seguridad operacional definidas por la OACI para el arrendamiento de aeronaves, los problemas que afectan a las aeronaves arrendadas y las medidas propuestas para promover la vigilancia eficaz de la seguridad operacional de las aeronaves arrendadas (con o sin tripulación) para garantizar tanto la seguridad operacional como la posibilidad de que dichas aeronaves sean transferidas a otras entidades al vencimiento de los acuerdos de arrendamiento vigentes.

2. ANÁLISIS

2.1 El Convenio de Chicago y las Normas y métodos recomendados (SARPs) pertinentes definen las responsabilidades generales respecto de la seguridad de las operaciones y de la vigilancia eficaz de las operaciones de las aeronaves arrendadas (con tripulación¹ o sin tripulación²).

2.2 Estado de matrícula — El Estado en el que se encuentra matriculada la aeronave; es decir, la nacionalidad de la aeronave. El Convenio impone al Estado de matrícula obligaciones directamente relacionadas con la seguridad operacional del sistema de la aviación en su conjunto. El Convenio permite a los Estados unirse para constituir organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo u organismos internacionales de explotación y mancomunar sus servicios aéreos.

¹ “El arrendamiento con tripulación es aquel en que la aeronave se opera bajo el AOC del arrendador. Normalmente se trata de un arrendamiento de aeronave con tripulación, explotada bajo el control comercial del arrendatario y utilizando el código designador de la aerolínea y los derechos de tráfico del arrendador.” [*Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones* (Doc 8335 de la OACI, Parte V, Capítulo 1, párrafo 1.4)]

² “El arrendamiento sin tripulación es el arrendamiento en el que la aeronave se opera en virtud del AOC del arrendatario. Habitualmente es un arrendamiento de una aeronave sin tripulación, que se opera bajo la custodia y en control operativo y comercial del arrendatario y utilizando el código designador de aerolínea y los derechos de tráfico del arrendatario.” (Doc 8335 de la OACI, Parte V, Capítulo 1, párrafo 1.3)

Los Estados que exploten aeronaves en el marco de arreglos de ese tipo deben asumir conjuntamente las obligaciones correspondientes al Estado de Matrícula.

2.3 Estado del explotador — El Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, si el explotador no cuenta con oficina principal, su residencia permanente. El Estado del explotador es responsable de expedir el Certificado de explotador de servicios aéreos, o documento equivalente, para las operaciones de las aeronaves comerciales, como se indica en el Anexo 6 — *Operación de aeronaves*. Esa responsabilidad implica el control y la supervisión de las actividades relacionadas con las operaciones de aeronaves de todos los explotadores de aeronaves del Estado. El Estado del explotador tiene otras responsabilidades en el marco del Convenio.

2.4 Arrendamiento de aeronaves — Arreglos de diversas clases para la transferencia de control de una aeronave que no implique su compra directa. A menos que haya acuerdos apropiados entre los Estados, un arrendamiento puede crear complejos problemas prácticos, jurídicos, de seguridad operacional y de aplicación, ya sea al Estado de matrícula de la aeronave o al Estado del explotador, o a ambos. Dichos problemas surgen debido a la posible incertidumbre con respecto a cuál de las partes es responsable por la operación segura y la aeronavegabilidad de la aeronave, así como con respecto a la reglamentación de cuál de los Estados corresponde aplicar. La determinación de responsabilidades es una cuestión fáctica que depende de los términos del contrato de arrendamiento o de otros acuerdos. Determinar cuál de las partes es responsable del control operacional y de la aeronavegabilidad permitirá aclarar, a su vez, cuál de los Estados es responsable de la vigilancia de las operaciones de una aeronave arrendada. En algunos casos, puede parecer que las responsabilidades de vigilancia del Estado de matrícula y del Estado del explotador se superponen. La clave para cualquier contrato de arrendamiento es que debe quedar claro, para cualquier tipo de operaciones, cuál de los Estados es responsable de la vigilancia de la seguridad operacional.

2.5 Arrendatario de la aeronave — La parte a la cual se da una aeronave en arrendamiento. En el contrato de arrendamiento, deberían especificarse los términos y condiciones para la utilización de la aeronave que es objeto del contrato y con las que debe cumplir el Arrendatario en cuanto a consideraciones comerciales, obligaciones conformes a la reglamentación, actividades de operación y mantenimiento de aeronaves, incluidas otras cuestiones como los términos y condiciones para la devolución de la aeronave al finalizar el arrendamiento. El acuerdo debería indicar además arreglos especiales, prácticas óptimas de la industria o autorizaciones que se requerirían entre las partes en el arrendamiento y las autoridades reguladoras correspondientes para la vigilancia, la conformidad permanente y el mantenimiento del valor comercial del bien arrendado.

2.6 Arrendador de la aeronave — La parte de la cual se arrienda la aeronave. En el contrato de arrendamiento, deberían especificarse los términos y condiciones para la utilización de la aeronave que es objeto del contrato y cuyo cumplimiento exige el Arrendador en cuanto a consideraciones comerciales, obligaciones conformes a la reglamentación, actividades de operación y mantenimiento de aeronaves, incluidas otras cuestiones como los términos y condiciones para la devolución de la aeronave al finalizar el arrendamiento. El acuerdo debería indicar además arreglos especiales, prácticas óptimas de la industria o autorizaciones que se requerirían entre las partes en el arrendamiento y las autoridades reguladoras correspondientes para la vigilancia, la conformidad permanente y el mantenimiento del valor comercial del bien arrendado.

2.7 Artículo 83 bis del Convenio de Chicago — Una enmienda que prevé la transferencia voluntaria de las obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional del Estado de matrícula al Estado del explotador para determinadas aeronaves enumeradas específicamente que se arriendan o transfieren de otro modo al extranjero. La principal ventaja de una transferencia en el marco del Artículo 83 bis es que los demás Estados están obligados a reconocerla. En el Artículo 83 bis se introduce por primera vez en el

Convenio el concepto de Estado del explotador. El Artículo 83 bis no se comprende bien y no se lo utiliza ampliamente, pero constituye una herramienta más para resolver las cuestiones de seguridad operacional que afectan a las aeronaves arrendadas. La OACI está llevando adelante la labor de un grupo de trabajo jurídico y técnico, que consiste en la revisión de las orientaciones del Artículo 83 y la actualización y reforma del proceso de registro de los acuerdos aeronáuticos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En el futuro previsible, la transferencia transfronteriza de aeronaves comerciales seguramente irá en aumento, tanto en cantidades absolutas como en cuanto al porcentaje de todas las aeronaves que participan en la aviación internacional. Los arreglos para la transferencia transfronteriza también aumentarán seguramente en complejidad, como reflejo de las necesidades financieras y operacionales tanto de los prestamistas como de los explotadores.

3.2 La OACI, los Estados miembros y la industria deben trabajar juntos en estrecha cooperación para garantizar que la reglamentación evolucione al ritmo necesario, no sólo para promover la eficiencia y la economía, sino también para que la aviación mantenga y mejore su notable y envidiable historial de seguridad operacional.

— FIN —