



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

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

#### PROGRESO DE LA IATA RESPECTO A DIRECTRICES Y MEJORES PRÁCTICAS DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

#### RESUMEN

La IATA y un consorcio de líneas aéreas, arrendadores, fabricantes y otras partes interesadas están colaborando para publicar directrices y mejores prácticas en materia de arrendamiento de aeronaves concentrándose en sus aspectos técnicos. Uno de los productos consiste en un conjunto armonizado de documentos encaminados a facilitar la transferencia de los registros de mantenimiento.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de información se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	

### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las líneas aéreas afiliadas a la IATA le han señalado sus preocupaciones respecto a los costos crecientes de mantenimiento relacionados con la devolución de las aeronaves arrendadas.

1.2 La introducción de nuevas tecnologías y la aceptación generalizada de documentación electrónica han incitado a la IATA a adoptar el año 2020 como fecha prevista para eliminar el uso de papel en las operaciones de aeronaves. Después de 2020, los registros sobre aeronaves producidas por primera vez deberán entregarse electrónicamente. Los registros de mantenimiento para la flota existente deberán conservarse en formato electrónico también. Cabe señalar que ciertos detalles se allanarán para garantizar que no se imponga una carga financiera adicional a la industria.

1.3 En la edición revisada de 2017 del Manual sobre aeronavegabilidad (Doc 9760), la OACI incluirá textos específicos sobre la aceptación mundial de registros electrónicos de mantenimiento de las aeronaves, elemento clave para la transición a un mundo electrónico para la aviación comercial.

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1.4 El mantenimiento de registros electrónicos garantizará el cumplimiento de los reglamentos, facilitará los requisitos comerciales (p. ej., arrendamiento de aeronaves) y hará posibles mejoras significativas de la eficiencia en las operaciones de las líneas aéreas.

1.5 La IATA ha estado trabajando estrechamente con la OACI para la elaboración del registro AOC. Aprovechando las nuevas tecnologías, el registro AOC tiene la capacidad de revolucionar la industria satisfaciendo ciertos requisitos de reglamentación. Esto mejorará significativamente la transferencia de aeronaves entre diversas jurisdicciones en el mundo entero.

1.6 La IATA formó un Grupo asesor sobre arrendamiento de aeronaves (ALAG) a fin de abordar aspectos relacionados con la transferencia y el arrendamiento de aeronaves y simplificar los elementos complejos y corregir toda mala interpretación. El grupo abarca expertos de líneas aéreas, arrendadores, fabricantes y otras partes interesadas.

1.7 El objetivo del grupo consistía en:

- a) racionalizar y mejorar la eficiencia de los procedimientos de arrendamiento de aeronaves;
- b) constituir un foro para líneas aéreas, arrendadores y otras partes interesadas de la industria para abordar cuestiones relativas al arrendamiento de aeronaves en un entorno neutro (ajeno a una negociación o una controversia relativa a un arrendamiento);
- c) elaborar y publicar textos de orientación y mejores prácticas para el arrendamiento de aeronaves;
- d) elaborar plantillas para documentos normalizados; y
- e) determinar iniciativas adicionales de reducción de costos.

## 2. **PERSPECTIVA DE LOS ARRENDADORES Y DE LAS LÍNEAS AÉREAS**

2.1 Los arrendadores y las líneas aéreas a menudo tienen opiniones divergentes respecto a aspectos del arrendamiento. La experiencia principal de los arrendadores consiste en el arrendamiento de aeronaves, mientras que la experiencia principal de las líneas aéreas se relaciona con las operaciones de aeronaves.

2.2 El arrendador se concentrará en el valor de la aeronave durante toda su vida útil, mientras que las líneas aéreas se concentrarán en la utilización de la aeronave durante el período de arrendamiento.

2.3 Los textos de orientación se redactaron a fin de tratar de salvar esa diferencia y facilitar el entendimiento entre ambos grupos (y otros en la industria).

## 3. **TEXTOS DE ORIENTACIÓN Y MEJORES PRÁCTICAS**

3.1 En los textos de orientación se abordan cuestiones difíciles relativas a la devolución de las aeronaves arrendadas, tales como el suministro de información sobre:

- a) trazabilidad de las piezas de vida útil limitada, hasta su origen;

- b) directrices sobre aeronavegabilidad;
- c) boletines de servicio;
- d) modificaciones;
- e) archivos de reparaciones estructurales, y
- f) conjunto completo de documentos relativos a la devolución.

3.2 El conjunto completo de documentos relativos a la devolución se concentra en los requisitos de reglamentación y las prácticas comunes de la industria.

3.3 En las directrices se proporciona un calendario detallado para la devolución de aeronaves dado que su atraso afecta a ambas partes. Cada etapa de la devolución se detalla con un plazo de mejores prácticas sobre el momento en que cada tarea debería iniciarse.

#### 4. **LABOR EN CURSO**

4.1 Los costos relacionados con la transferencia de los registros de las aeronaves son bastante elevados y, en asociación con partes interesadas de la industria, la IATA está trabajando para racionalizar y aumentar la eficiencia del procedimiento y reducir los costos eliminando el uso de papel en relación con el mantenimiento de las aeronaves.

4.1.1 La IATA está trabajando con la OACI para garantizar que los registros electrónicos se acepten en el mundo entero.

4.1.2 La IATA trabaja estrechamente con Airlines for America (A4A) (especialmente el grupo sobre comercio electrónico de ATA) para crear normas sobre la transferencia electrónica de los registros de mantenimiento. La lista del conjunto de registros requerido se genera según las directrices sobre arrendamiento para la cual la A4A luego elabora la norma.

4.1.3 La IATA trabaja estrechamente con los fabricantes de equipo original para armonizar los documentos de entrega. Se tiene en cuenta el ciclo de vida completo de la aeronave al crear un documento de entrega armonizado.

4.2 Armonización del conjunto de documentos sobre devolución para mayor eficiencia del procedimiento para todas las partes interesadas, concentrándose en el ciclo de vida útil completo de la aeronave.

4.3 Normalización de la manera en que los datos sobre piezas de vida útil limitada se recopilan y transfieren entre propietarios y explotadores, concentrándose en el cumplimiento de todos los requisitos de reglamentación.

4.4 La 4ª edición de las directrices sobre arrendamiento está en preparación y se prevé su publicación en el primer trimestre de 2017.