



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/15 — NE/20
28/01/26

Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA/15)

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo 2026

Cuestión 5 del Orden del Día:

Avances en la planificación de la seguridad operacional aérea regional y nacional

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES PARA USO COMERCIAL

(Presentada por COCESNA)

RESUMEN EJECUTIVO

El arrendamiento de aeronaves constituye un mecanismo clave para la gestión operativa y financiera de los operadores aéreos, así como un elemento relevante para la supervisión de la seguridad operacional por parte de los Estados. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) aborda este tema desde dos perspectivas complementarias: la seguridad operacional y la supervisión (Doc 8335) y la reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626).

La presente Nota de Estudio tiene por objeto analizar los aspectos esenciales del arrendamiento de aeronaves, tomando como base los lineamientos, principios y conceptos contenidos en los Documentos OACI 8335 y 9626, con énfasis en las responsabilidades de los Estados y operadores para asegurar el cumplimiento del Anexo 6 Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones.

Acción:

Que los Estados:

- a) actualicen sus regulaciones y procedimientos para reflejar los avances en los modelos de negocio de la aviación, eliminando procesos redundantes, y optimizando los beneficios de implementar la armonización regulatoria para la celebración de los acuerdos de arrendamiento entre los operadores aéreos
- b) establezcan o mejoren sus mecanismos para una adecuada gestión de riesgos y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, asegurando que se mantengan y supervisen estándares de seguridad aceptables para todas las partes interesadas; y
- c) continúen trabajando de manera colaborativa, y hagan uso de los modelos de cooperación regional a su alcance, para un desarrollo sostenible de los sistemas de aviación civil a nivel global y un fortalecimiento de los sistemas de supervisión de la seguridad operacional.

	<p>Que la OACI:</p> <p>a) revise y actualice las Normas y Métodos Recomendados (SARPs), para asegurar que reflejen las prácticas actuales y los procesos colaborativos de las RSOOs, fomentando así el desarrollo de nuevos y eficientes modelos de negocio en la industria de la aviación con relación al arrendamiento de aeronaves</p> <p>b) actualice el material guía asociado, las preguntas de protocolo, las orientaciones para los auditores, y la metodología del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), para fomentar la confianza en los Estados respecto a la aplicación de políticas basadas en la armonización, el rendimiento, y acuerdos con el desarrollo y crecimiento del sector aeronáutico;</p> <p>c) vele porque los auditores apliquen criterios uniformes con base en las guías y orientaciones, con el fin de reducir el componente interpretativo/subjetivo durante las auditorías a los Estados; específicamente en la preguntas de protocolo referentes a arrendamientos de aeronaves</p> <p>d) continúe promoviendo y facilitando la cooperación y colaboración entre Estados y regiones, apoyando la creación de marcos normativos comunes y el reconocimiento mutuo de certificaciones, autorizaciones, aprobaciones, aprobaciones específicas, y licencias, a través de programas y plataformas de intercambio de información y mejores prácticas.</p>
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los vuelos son seguros y protegidos .
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Anexo 6 Parte I • Documento 8335 • Documento 9626

1. Introducción

1.1 El arrendamiento de aeronaves constituye un mecanismo clave para la gestión operativa y financiera de los operadores aéreos, así como un elemento relevante para la supervisión de la seguridad operacional por parte de los Estados. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) aborda este tema desde dos perspectivas complementarias: la seguridad operacional y la supervisión (Doc 8335) y la reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626).

2. Marco normativo OACI

2.1 Documento 8335 – Manual de Procedimientos de Inspección, Certificación y Vigilancia Continua. El Doc 8335 proporciona orientación detallada para que los Estados establezcan y mantengan sistemas eficaces de certificación y vigilancia continua de las operaciones de transporte aéreo comercial internacional. Dentro de este marco, el documento incorpora consideraciones específicas relacionadas con el arrendamiento, fletamento (charter) e intercambio de aeronaves, destacando la necesidad de que el Estado del Operador ejerza un control efectivo y continuo sobre las operaciones realizadas bajo su certificado de operador aéreo (AOC).

2.2 En el ámbito de la OACI, el término “Estado del operador” (también conocido como Estado del explotador) se refiere al país soberano bajo cuyas leyes y supervisión está certificada una aerolínea u operador aéreo con sus correspondientes aeronaves identificadas por marca, modelo y serie. En otras palabras, es el Estado donde el explotador (operador) de la aeronave tiene su oficina principal de negocios o, en ausencia de ésta, su residencia permanente. Este concepto define qué autoridad de aviación civil es la responsable de otorgar el Certificado de Operador Aéreo (AOC) y de ejecutar la vigilancia continua de la seguridad operacional de las operaciones de esa aerolínea.

Entre los puntos relevantes del Doc 8335 se incluyen:

- a. La obligación del Estado del Operador de garantizar que los acuerdos de arrendamiento no menoscaben la seguridad operacional.
- b. La verificación de que las responsabilidades en materia de operaciones, mantenimiento, tripulación y gestión de la seguridad estén claramente definidas entre las partes.
- c. La consideración de acuerdos conforme al Artículo 83 bis del Convenio de Chicago, cuando corresponda la transferencia de determinadas funciones y responsabilidades entre Estados.

2.3 Documento 9626 – Manual sobre la Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional. El Doc 9626 aborda el arrendamiento de aeronaves desde la perspectiva económica y regulatoria del transporte aéreo internacional. Este Manual proporciona un análisis amplio de los procesos regulatorios nacionales, bilaterales y multilaterales, incluyendo disposiciones relativas a la utilización de aeronaves arrendadas en los servicios aéreos internacionales.

2.4 El documento reconoce que el arrendamiento:

- a. Es una herramienta utilizada para facilitar la entrada al mercado, la expansión de flota o la continuidad del servicio.
- b. Debe armonizarse con los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos.
- c. Puede generar implicaciones en materia de nacionalidad, control efectivo del transportista y competencia leal.

3. Tipos de arrendamiento de aeronaves

3.1 A partir de los conceptos desarrollados por la OACI, el arrendamiento de aeronaves se clasifica generalmente en:

- a. Arrendamiento sin tripulación (dry lease): el operador arrendatario asume la responsabilidad operacional de la aeronave.
- b. Arrendamiento con tripulación (wet lease): la aeronave se arrienda junto con tripulación y, en muchos casos, mantenimiento y seguros.
- c. Arrendamientos de intercambio, que combinan elementos de ambos esquemas. El término "interchange" se refiere a situaciones en las que:
 - i. Una aeronave se utiliza bajo diferentes operadores autorizados según las reglas de arrendamiento o chárter.
 - ii. El operador que posee el AOC permite que otra entidad utilice la aeronave para servicios comerciales.
 - iii. Esto requiere establecer claramente la responsabilidad operacional, la gestión de seguridad y la vigilancia por parte del Estado regulador sobre todos los operadores implicados.

3.2 El Doc 8335 enfatiza que, independientemente del tipo de arrendamiento, el Estado debe asegurarse de que las responsabilidades de seguridad estén claramente asignadas y supervisadas.

4. Responsabilidades de los Estados y operadores

4.1 Desde el enfoque del Doc 8335:

- a) El Estado del Operador mantiene la responsabilidad principal de la supervisión de la seguridad.
- b) Debe existir coordinación con el Estado de matrícula, especialmente en casos de arrendamientos internacionales.
- c) El AOC del operador debe reflejar adecuadamente el uso de aeronaves arrendadas.

4.2 Desde la perspectiva del Doc 9626:

- a) Los Estados deben evaluar los acuerdos de arrendamiento en función de sus políticas de transporte aéreo y compromisos internacionales.
- b) Es necesario evitar distorsiones del mercado y asegurar la transparencia regulatoria.

5. Consideraciones

5.1 Los Documentos OACI 8335 y 9626 ofrecen un marco complementario para el análisis del arrendamiento de aeronaves. Mientras el Doc 8335 se centra en la seguridad operacional y la vigilancia, el Doc 9626 aporta la visión regulatoria y económica del transporte aéreo internacional. En conjunto, ambos documentos destacan la importancia de que los Estados adopten un enfoque equilibrado que garantice la seguridad, el cumplimiento normativo y el desarrollo ordenado del transporte aéreo.

5.2 Es importante poner en antecedentes a la OACI, Estados y operadores sobre los problemas que pueden surgir cuando el operador que tome en arrendamiento aeronaves, con relación a que deberá ajustarse a diversos reglamentos a menudo incompatibles entre el Estado de matrícula, Estado del operador, un tercer Estado en donde el operador tenga un acuerdo de arrendamiento con otro operador; y un cuarto Estado cuyo territorio pueda tener que aterrizar o sobrevolar la aeronave

5.3 Esta Nota de Estudio insta a los Estados y a la OACI a tomar acciones en el desarrollo de políticas, procedimientos o evaluaciones regulatorias relacionadas con el arrendamiento de aeronaves en el contexto de la aviación civil internacional, por lo que sugiere una revisión de estos para evitar dificultades y orientar a los Estados en la aprobación/autorización en la celebración de este tipo de acuerdos entre los diferentes operadores.