

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO:
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización
2.2: Acceso a los mercados**

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se documenta la importancia cada vez mayor del arrendamiento de aeronaves en la utilización del acceso a los mercados, se describen los enfoques de reglamentación de los Estados con respecto a la práctica, se señalan los posibles problemas de seguridad operacional y los medios para resolverlos y se propone un arreglo de reglamentación sobre el tema.

La medida propuesta a la conferencia figura en el párrafo 7.1.

REFERENCIAS

Comunicación a los Estados EC2/82, LE 4/55-99 del 14 de mayo de 1999
Circ 295, Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* del
Convenio sobre Aviación Civil Internacional

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el último decenio ha habido un aumento creciente de la práctica de arrendar aeronaves en el transporte aéreo internacional, por la cual una línea aérea alquila (en vez de comprar) una aeronave a otro transportista u otra entidad para proporcionar transporte aéreo comercial. Los arrendamientos por lo general se hacen como arrendamiento sin tripulación o arrendamiento con tripulación. Esta práctica de arrendamiento puede plantear algunos problemas potenciales de seguridad y de orden económico en el caso en que la aeronave arrendada esté registrada en un Estado diferente al del explotador que lo utiliza en servicios de transporte aéreo comercial internacional. En consecuencia, los Estados están concediendo creciente atención al tratamiento normativo de las aeronaves arrendadas, particularmente en el contexto de la utilización del acceso a los mercados, tanto desde la perspectiva de la seguridad como de la perspectiva

económica. En esta nota se examinan estas novedades e inquietudes y se propone un arreglo de reglamentación que los Estados podrían utilizar a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos.

2. LABOR PREVIA DE LA OACI

2.1 Para estudiar algunas de estas cuestiones y en respuesta a las solicitudes de los Estados con el fin de recibir asistencia para hacer frente a los aspectos económicos y de seguridad en la utilización de aeronaves arrendadas, la OACI preparó un estudio sobre arrendamiento de aeronaves en el que se examinaron los aspectos económicos, de reglamentación y de seguridad operacional en el arrendamiento de aeronaves y se establecieron algunos principios ampliamente compartidos para prestar asistencia a los Estados en la elaboración de políticas transparentes y efectivas en relación con esta práctica creciente. El estudio se envió a los Estados contratantes en mayo de 1999, junto con directrices sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio de Chicago relativo al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves (Comunicación EC 2/82, LE 4/55-99/54 del 24 de mayo de 1999).

2.2 El Artículo 83 *bis*, que es una enmienda del Convenio de Chicago, entró en vigor el 20 de junio de 1997. La enmienda establece que determinadas responsabilidades del Estado de matrícula en virtud del Convenio para aeronaves arrendadas se pueden transferir al Estado del explotador de la aeronave. En junio de 2002, el número de Estados que habían ratificado el Artículo 83 *bis* había aumentado a 133. Diecisiete Estados habían concertado 24 acuerdos en virtud del Artículo. Los acuerdos eran predominantemente para los arrendamientos de aeronaves sin tripulación en la que participaban compañías de arrendamiento o entidades financieras en calidad de arrendatarios. Los textos de orientación iniciales de la OACI sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* se han seguido examinando y mejorando a la luz de la experiencia en la aplicación de este Artículo desde 1997 y a principios de 2003 se publicará una circular de la OACI titulada “Directrices sobre la aplicación del Artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional” (Cir 295).

3. NOVEDADES RECIENTES

3.1 La utilización de aeronaves arrendadas sigue teniendo un papel importante para las líneas aéreas en el suministro de servicios aéreos regulares internacionales. Durante los últimos cinco años, el número de líneas aéreas regulares internacionales que utiliza aeronaves arrendadas ha aumentado en un 20%. En 2001, el 84% de las 532 líneas aéreas regulares internacionales en funcionamiento a nivel mundial utilizaron aeronaves arrendadas y más del 45% de todas las aeronaves de la categoría de transporte en servicio con dichas líneas aéreas eran arrendadas. Con respecto a las fuentes de las aeronaves arrendadas para servicios regulares de líneas aéreas internacionales, entre 1986 y 2001, el número de aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas aumentó en un 33%, de empresas arrendatarias en un 43% y de otras (una categoría que incluye, p. ej., los bancos) en un 44%. Por consiguiente, la tendencia hacia la creciente utilización de aeronaves arrendadas ha continuado, lo que refleja los aspectos económicos y la flexibilidad del arrendamiento con respecto a la compra. En un entorno liberalizado, el arrendamiento de aeronaves facilita la entrada de nuevos transportistas a los mercados.

3.2 Con respecto a la respuesta en materia normativa a niveles bilaterales y otros, en el momento en que la OACI realizó el estudio sobre arrendamiento de aeronaves (1999), había 41 acuerdos bilaterales de servicios aéreos (en los que participaban 38 Estados) con cláusulas sobre arrendamiento de aeronaves. Desde entonces, se han concertado otros 25 acuerdos bilaterales con disposiciones sobre arrendamiento (en los que participan 28 Estados, 22 de los cuales no pertenecen al grupo anterior de 38). La primera disposición sobre arrendamiento en un acuerdo de servicios aéreos que no fuese bilateral figuró en un acuerdo plurilateral de “cielos abiertos” firmado en mayo de 2001 por cinco miembros de la Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). La disposición sobre arrendamiento en este acuerdo amplió el número posible de Estados con líneas

aéreas que podrían proveer aeronaves arrendadas a las líneas aéreas de cualquiera de los Estados signatarios para incluir otros países miembros del APEC que no eran Partes en el acuerdo. A nivel regional, la Unión Europea (UE) tiene dos Reglamentos del Consejo (núm. 3991/91 del 16 de diciembre de 1991 y núm. 2407/92 del 23 de julio de 1992) y una Resolución (19 de junio de 1995) que trata sobre la utilización de aeronaves arrendadas por la comunidad de transportistas aéreos. La Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) tiene una recomendación sobre arrendamiento de aeronaves (CEAC/21-1, 2-3 de julio de 1997) para sus miembros.

4. ANÁLISIS

4.1 Como se señaló en el estudio de la OACI de 1999, es posible que surjan problemas de seguridad operacional cuando una aeronave arrendada está matriculada en un Estado que no es el del explotador que la utiliza para servicios comerciales internacionales. La aprobación de arrendamientos sin tripulación y de arrendamientos con tripulación debería establecer claramente el ámbito de las responsabilidades con respecto a las normas de seguridad operacional asumidas por cada una de las partes en el acuerdo en sus respectivas áreas de competencia.

4.2 Desde una perspectiva económica, los Estados aprueban o no introducen ninguna reglamentación en los arrendamientos cuando el arrendador no es un transportista aéreo ni está controlado por un transportista aéreo. En otras palabras, en general en el transporte aéreo internacional se permiten los arrendamientos financieros y operativos a largo plazo cuando el arrendador es una empresa arrendadora, un banco o cualquier otra entidad. Desde una perspectiva bilateral, generalmente los Estados permiten arrendamientos de aeronaves entre líneas aéreas de las dos partes, al tiempo que restringen o prohíben arrendamientos, particularmente con tripulación, de líneas aéreas de terceros países. En el caso de arrendamientos en los que participen líneas aéreas de Estados que no son partes del acuerdo o arreglo pertinente, los Estados requieren bien sea que tales líneas aéreas tengan los derechos de tráfico necesarios o prohíben los arrendamientos cuando dichas líneas aéreas no tienen tales derechos.

4.3 Si bien los enfoques específicos de las disposiciones que se incorporan en los acuerdos bilaterales varían, en general abordan dos aspectos fundamentales de la utilización de aeronaves arrendadas: los aspectos económicos y de seguridad operacional. Los aspectos económicos reflejan una inquietud concreta de que la aeronave, arrendada de líneas aéreas de Estados que no son partes de un arreglo o acuerdo pertinente, no ejerzan los derechos de tráfico de los que no sea titular la línea aérea que arrienda. La inquietud de seguridad es de carácter más general, en el sentido de que la aeronave arrendada no comprometa la seguridad operacional.

4.4 En ciertos casos (en los arrendamientos a largo plazo sin tripulación, por ejemplo) se han subsanado los posibles problemas de seguridad operacional de los explotadores que utilizan aeronaves arrendadas cuya matrícula es de Estados distintos a aquellos en que los explotadores están designados y autorizados para realizar servicios comerciales internacionales, mediante acuerdos basados en el Artículo 83 *bis*, como se describe en el párrafo 2.2 anterior. No obstante, en el caso de otras situaciones en las que no corresponden tales acuerdos, se exige que los Estados satisfagan normas mínimas de seguridad operacional o normas convenidas mutuamente basándose en cada caso individual en lo atinente a las respectivas responsabilidades de seguridad operacional en relación con la aeronave arrendada.

5. CONCLUSIONES

5.1 Se invita a la Conferencia a que concluya que:

- a) el arrendamiento (con o sin tripulación) ofrece beneficios considerables a los transportistas aéreos, permite servicios aéreos más amplios y flexibles y brinda oportunidades para el establecimiento de nuevos transportistas aéreos. Sin embargo, también plantea problemas de reglamentación económica y de seguridad operacional que deben abordarse; y
- b) los Estados deberían, cuando sea necesario, examinar sus disposiciones de reglamentación con respecto a la utilización de aeronaves arrendadas que prestan servicios internacionales hacia o desde su territorio, y deberían asegurar claramente la responsabilidad de cumplir con normas mínimas de seguridad operacional, ya sea mediante la incorporación de disposiciones apropiadas en sus acuerdos de servicios aéreos o mediante el establecimiento de acuerdos en virtud del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. A este respecto, pueden utilizarse las directrices de la OACI que figuran en la Circ 295.

6. ARREGLO DE REGLAMENTACIÓN RECOMENDADO

6.1 En 1999, el estudio de la OACI sobre arrendamiento de aeronaves concluyó que, aunque existían algunos principios ampliamente compartidos desde el punto de vista de la reglamentación de los aspectos económicos sobre, p. ej., la utilización de aeronaves arrendadas sin tripulación, en el momento no parecía haber consenso suficiente sobre enfoques para la aprobación o no del arrendamiento de aeronaves como para intentar elaborar un enfoque único o cláusula modelo para los acuerdos de servicios aéreos en esa esfera en rápido cambio. Más aún, el estudio observó que, desde el punto de la seguridad operacional, las situaciones distintas y complejas que presentaban los diferentes acuerdos de arrendamiento así como la necesidad de obtener más experiencia con la utilización de acuerdos en virtud del Artículo 83 *bis* no conducían a establecer una política mundial uniforme que cumpliera con todas las cuestiones de seguridad operacional que planteaban las aeronaves arrendadas.

6.2 Desde que se realizó el estudio, las cláusulas bilaterales han seguido evolucionando y algunos Estados están utilizando lenguaje normalizado para sus cláusulas respecto del arrendamiento de aeronaves, que llevan a cierto grado de uniformidad. Además, se ha adquirido alguna experiencia en la utilización de acuerdos en virtud del Artículo 83 *bis*. En vista de la tendencia hacia la liberalización y de esta experiencia reciente, pareciera conveniente que la OACI formule un arreglo de reglamentación sobre arrendamiento, de uso optativo por los Estados. Este arreglo de reglamentación podría tener la forma de un artículo modelo sobre arrendamiento que se incorporaría en los acuerdos de servicios aéreos.

6.3 Teniendo en cuenta los diferentes enfoques en relación con los aspectos de seguridad operacional y económicos de la utilización de aeronaves arrendadas en los acuerdos y prácticas existentes, así como la gran variedad de arreglos de arrendamiento, el modelo propuesto utiliza un párrafo sobre la seguridad operacional de carácter general relacionado con el artículo vigente sobre seguridad operacional que figura en muchos acuerdos de servicios aéreos y una opción de dos cláusulas que tratan sobre los aspectos económicos de la utilización de aeronaves arrendadas. El párrafo relativo a la seguridad operacional establece que la explotación de aeronaves arrendadas debe hacerse en las mismas condiciones con respecto a los requisitos de seguridad operacional que las otras aeronaves que son explotadas por líneas aéreas designadas en el marco del acuerdo pertinente. Sin embargo, cuando no existe una cláusula sobre seguridad operacional, esta disposición no se aplicaría y las partes deberían considerar la posibilidad de concertar un acuerdo sobre

la transferencia de responsabilidades específicas de seguridad operacional en virtud del Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. Además, cabe señalar que la OACI ha elaborado una cláusula modelo sobre seguridad de la aviación para uso de los Estados, cuando se requiera, en sus acuerdos de servicios aéreos (véase la Comunicación AN 6/42-01/84 de fecha 14 de septiembre de 2001). Los párrafos relativos a los aspectos económicos reflejan dos enfoques básicos en relación con las aeronaves arrendadas por líneas aéreas que no son partes del acuerdo: exigiendo los derechos de tráfico implícitos o prohibiendo los arrendamientos cuando la línea aérea no los tiene. En ambas opciones se reconoce (por omisión) que desde una perspectiva económica, los Estados generalmente permiten el arrendamiento de aeronaves de entidades que no sean líneas aéreas.

6.4 Se propone a la consideración de la conferencia el arreglo de reglamentación que figura a continuación, en la forma de un proyecto de cláusula modelo, para que los Estados contratantes lo utilicen a su discreción en los acuerdos de servicios aéreos bilaterales regionales o plurilaterales. Esta disposición también se ha incorporado en el modelo de acuerdos de servicios aéreos (en la nota ATConf/5-WP/17).

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

1. *Una de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves arrendadas en las operaciones de servicios en virtud de este acuerdo cuando dichas operaciones no cumplan con las normas de seguridad operacional y los procedimientos en el Artículo _____ (Seguridad operacional).*

2. Primera opción

Con sujeción al párrafo 1, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otras líneas aéreas para proporcionar servicios en virtud de este acuerdo, siempre que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autoridad adecuada y cumplan con los requisitos que se apliquen a tales arreglos.

O

Segunda opción

Con sujeción al párrafo 1, las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas para proporcionar servicios en virtud de este acuerdo, siempre que esto no tuviera como resultado que una línea aérea arrendadora ejerza derechos de tráfico que no tiene.

7. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

7.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 5.1; y
- b) recomendar la adopción de la cláusula modelo sobre arrendamiento de aeronaves que figura en el párrafo 6.4.