RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Décimo Séptima Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en mercancías Peligrosas (RPEO/17)

Lima, 2 al 6 de octubre de 2023

Asunto 08: Otros Asuntos

Este asunto permitirá a los participantes efectuar contribuciones positivas sobre aspectos generales relacionados con los temas a ser tratados en la reunión.

a) **Arrendamiento de aeronaves**

Resumen

Esta nota de estudio (NE) presenta las propuestas de enmienda a los Capítulos A y C del LAR 119, los Capítulos A, F y O del LAR 121 y el Capítulo A del 135 con relación a la modalidad de arrendamiento permitida para la obtención o renovación de un AOC (con tripulación, sin tripulación, con tripulación parcial, intercambio), los requisitos para cada tipo de arrendamiento y utilización de aeronaves, así como el alcance de la exclusividad en la utilización de las aeronaves.

Referencias

- Anexo 6 – Operación de aeronaves, Partes I y III
- Doc 8335 – Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión de las operaciones
- LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos, Enmienda Nº 8, de diciembre de 2022
- LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Segunda edición, Enmienda Nº13 de enero de 2023
- LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Segunda edición, Enmienda Nº12 de diciembre de 2022
- CFR Title 14 – Vol 3 – Part 119 – Certification: air carriers and commercial operators
- CFR Title14 – Vol 3 – Part 121 – Operating requirements: domestic, flag, and supplemental operations
- CFR Title14 – Vol 3 – Part 135– Operating requirements: commuter and on demand operations and rules governing persons on board such aircraft
- Instrucciones para el trabajo de los paneles de expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de los LAR

Presentada por

Relator: Ednei Ramthum do Amaral (ANAC Brasil)

1. Introducción

1.1 Las Secciones 119.235, 121.510 y 135.045 establecen los requisitos sobre las modalidades de arrendamiento permitidas para la obtención o renovación de un AOC. También establecen el alcance de la exclusividad en la utilización de las aeronaves. Además, las Secciones 119.300, 121.510 y 135.045 contienen requisitos para la operación de aeronaves con matrícula extranjera y la Sección 119.295 tiene requisitos para el arrendamiento con tripulación. Finalmente, la Sección 121.2330 tiene requisitos para intercambio de aviones, aplicables solamente para operaciones regulares.

2. Análisis

2.1 Las situaciones identificadas como problemas y sujetas a análisis son las siguientes:

a) requisitos de "uso exclusivo";

b) modalidad de arrendamiento permitida para la certificación (sin tripulación);

c) requisitos para el arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera;

d) requisitos para el arrendamiento con tripulación; y

e) requisitos para el intercambio de aeronaves.

2.2. Requisitos de "uso exclusivo"

2.2.1. En la RPEO/2 (2008) se incluyó el requisito de uso exclusivo de las aeronaves del explotador que opera según el LAR 121. El LAR 135.045 fue revisado durante la RPEO/18 (2020) en los aspectos de la exclusividad, para aclarar que no todas las aeronaves necesitan ser de uso exclusivo. Los requisitos de LAR 121, aún siguen sin el mismo detalle y sin definición de qué es considerado "uso exclusivo".

2.2.2. La modalidad de arrendamiento de intercambio es una modalidad altamente explotada en la actualidad, especialmente bajo LAR 121. El intercambio es definido en el Doc 8335 como "un servicio programado, de una sola aeronave que une una ruta de un explotador de servicios aéreos en el punto de intercambio con la ruta de un segundo explotador de servicios aéreos, con la misma aeronave y bajo el control operacional del explotador autorizado correspondiente". Así, es caracterizada por el uso no exclusivo de la aeronave, por lo que debe quedar claro el alcance del requisito de uso exclusivo.

2.2.3. En el análisis, se consideró que la aclaración incluida en LAR 135.045 (b), de que "Este Párrafo no prohíbe al explotador de usar o autorizar el uso de una aeronave para operaciones fuera de este reglamento y no requiere que el explotador disponga del uso exclusivo de todas las aeronaves que utiliza", es suficiente para establecer la relación entre el concepto de uso exclusivo y la posibilidad de intercambio. Además, se identificó que el concepto de uso exclusivo es importante para, en conjunto con el requisito de LAR 119.235 (a) (5), garantizar que el explotador dispone de una estructura mínima para realizar sus operaciones, evitando solicitudes de certificación por parte de "explotadores" que no tengan ninguna aeronave para realizar sus operaciones (quedando dependientes de los recursos de otros explotadores para realizar sus operaciones).

2.2.4. De esta manera, se propuso que los requisitos de uso exclusivo sean mantenidos en los LAR, pero movido de los LAR 121.510 y 135.045 para el LAR 119.235, con la aclaración presente actualmente en el LAR 135.045. Así, se concentran los requisitos que son básicos para la certificación de un explotador. Fueron propuestos cambios correspondientes en la Sección 119.240.

2.3. Modalidad de arrendamiento permitida para la certificación (sin tripulación)

2.3.1. En lo que respecta al LAR 119.235, durante la RPEO/9 (2014) se incorporó el requisito de que, para que el AOC pueda ser emitido o renovado, al menos una aeronave debe estar en propiedad o en la modalidad de arrendamiento "sin tripulación", con la justificación de evitar la certificación de explotadores que no requieran tripulantes, control operacional, manuales, etc. Esto no significa que la modalidad de intercambio con tripulación sea prohibida (hay requisitos para dicha operación en el LAR 119.295), pero se podría dejar esta posición más clara en los reglamentos, así como la relación con el requisito de uso exclusivo.

2.3.2. Al respecto, los cambios en las Secciones 119.235 y 119.240 aclaran que al menos una aeronave debe ser, al mismo tiempo para uso exclusivo y "en propiedad o arrendamiento sin tripulación". Con esto, se aclara que no es posible que una aeronave atienda al requisito de uso exclusivo (por ejemplo, con arrendamiento con tripulación, pero dedicada exclusivamente al explotador) y otra aeronave atienda al requisito de arrendamiento sin tripulación (por ejemplo, en un intercambio).

2.4. Requisitos para el arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera

2.4.1. Actualmente, los Párrafos 121.510 (c) y 135.045 (d) establecen requisitos para el arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera, como excepción a los Párrafos 121.510 (a) y 135.045 (a), que establecen como requisito que las aeronaves deben ser de matrícula del Estado del explotador. Estos requisitos tienen origen en los FAR.

2.4.2. El asunto también es tratado en el LAR 119.300, pero con requisitos distintos. Por ejemplo, el LAR 119.300 requiere un acuerdo entre los Estados del explotador y el Estado de matrícula. Todavía, es común en la región que los Estados permitan la operación de aeronaves registradas en otros Estados (por ejemplo, EEUU) y no se requiere dicho acuerdo. Las normativas de OACI tampoco establecen esta obligación.

2.4.3. Se propone que los requisitos sean concentrados en al LAR 119.300, pues son requisitos más asociados con la certificación en general de que con la operación según el LAR 121 o 135. Además, se retira la obligación de un acuerdo. Las reglas aplicables son las de operaciones del Estado del explotador, de aeronavegabilidad del Estado de matrícula (a excepción de que haya un Acuerdo según el Artículo 83 bis del Convenio) y de registro e identificación del Estado de matrícula. Sobre el acuerdo para el acceso a la aeronave, se entiende que es suficiente mantener en el reglamento la garantía de acceso a la aeronave – ya sea por medio de acuerdo entre los Estados o por otro medio.

2.5. Requisitos para el arrendamiento con tripulación

2.5.1. Los requisitos para el arrendamiento con tripulación se encuentran en el LAR 119.295 y tiene su origen en la Sección equivalente de FAR 119.53. Aún, fueron identificadas diferencias entre los reglamentos:

a) En el Párrafo (a), los requisitos de FAR son para cuando el explotador arrenda una aeronave a otro explotador (que puede ser extranjero). En LAR, los requisitos se aplicaban a cuando un explotador recibía una aeronave y entonces permitía el recibimiento de una aeronave de un explotador extranjero. Además, considerando que normalmente los Estados no permiten

a un explotador extranjero realizar vuelos como si fuera un explotador nacional (hay requisitos específicos en el LAR 129, y normalmente solamente se autorizan vuelos internacionales), este permio podría no estar bien. Otra consecuencia del texto de LAR es que un explotador nacional podría arrendar una aeronave con tripulación a un extranjero sin necesidad de notificar la AAC.

b) El FAR tiene el Párrafo (b), que prohíbe el arrendamiento de una aeronave con tripulación de un explotador extranjero o de personas no autorizadas. El LAR no tiene este requisito.

c) El FAR tiene párrafos distintos para la información que debe ser proporcionada por el explotador a la AAC, y los puntos que deben ser tomados en cuenta por la AAC para la decisión sobre quien tiene control operacional. El LAR tiene un párrafo único con todas las informaciones y requiere que todas estén en el contrato de arrendamiento.

2.5.2. Respecto a esas diferencias, se propone la armonización con los FAR de los Párrafos (a) y (b). Para el Párrafo (b), puede haber discusión si algún Estado de la región permite el arrendamiento con tripulación de explotadores extranjeros, que puede generar debates de si el requisito debe ser traducido integralmente o si deberíamos prohibir solamente a personas no autorizadas (en este sentido, si el explotador extranjero no es autorizado se mantendría prohibido; si es autorizado solamente a realizar operaciones internacionales, solamente podría realizar arrendamiento con tripulación en dichos vuelos; y el explotador extranjero solamente podría realizar vuelos domésticos con arrendamiento con tripulación en nombre de un explotador nacional si el explotador extranjero fuera autorizado a realizar dichos vuelos domésticos).

2.5.3. Para el Párrafo (c), se entiende que la exigencia de los LAR es más específica al requerir que los contratos contengan información más detallada, que va a estar disponible a la AAC para tomar la decisión sobre cuál de las partes detiene el control operacional.

2.6. Requisitos para el intercambio de aeronaves

2.6.1. Las operaciones de intercambio pueden involucrar explotadores de dos Estados del explotador, y dichos Estados pueden no ser el Estado de matrícula de la aeronave en cuestión. Lo anterior es el sentido más amplio del intercambio, pero puede ser restringido conforme a los intereses nacionales o regionales y, en consecuencia, estar establecido en los reglamentos de certificación u operación correspondientes.

2.6.2. El intercambio solamente es mencionado en tres partes del LAR 121. En la Sección 121.2330 hay requisitos aplicables para las operaciones regulares solamente, en el LAR 121.2820 (b) sobre el registro de los aviones que utiliza, y en el Apéndice J, ítem A14, como contenido del manual de operaciones. En el LAR 135, solamente hay mención en el Apéndice A, como parte del manual de operaciones. Además, no hay definición de intercambio.

2.6.3. Se propone la inclusión en los LAR 119, 121 y 135 de la definición de intercambio, con base en el Doc 8335. Cabe destacar que el intercambio prevé el uso compartido de una aeronave, pero con un solo explotador por vez, y con cada explotador tiendo en control operacional cuando realiza sus vuelos con dicha aeronave. Puede, así, ser entendido como un arrendamiento sin tripulación de corto plazo, en que la aeronave queda solamente algunos días o horas con el arrendatario.

2.6.4. Además, se propone concentrar los requisitos del LAR 121.2330 en una nueva sección del LAR 119, en conjunto con los requisitos de arrendamiento de aeronaves, aplicándose a todos los explotadores.

2.6.5. Si el intercambio ocurre con una aeronave de matrícula extranjera, deben ser cumplidos tanto los requisitos de la Sección 119.300 como los de la nueva Sección 119.302.

2.7. Otros arreglos para el transporte aéreo comercial

2.7.1. Finalmente, considerando la posibilidad de otros tipos de arreglos, no detallados en los reglamentos, se incluye en la propuesta una sección para otros arreglos, con base en el FAR 119.53 (e). Básicamente se requiere que el explotador sea autorizado por sus OpSpecs a realizar la operación.

2.8. Propuesta

2.8.1. Para resolver los problemas identificados, se ha desarrollado la propuesta de mejora de los requisitos de los LAR 119, 121 y 135 descritos en el **Cuadro NE/09** y que se encuentra en los documentos Word que se adjuntan.

2.8.2. Los cambios propuestos se identifican mediante la función de control de cambios de Word y se encuentran debidamente justificados en un recuadro explicativo ubicado a continuación del mismo.

Cuadro de NE/09	
LAR 119, Certificación de explotadores de servicios aéreos	
Sección	**Capítulo A: Generalidades**
119.001	Definiciones
Sección	**Capítulo C: Certificación, especificaciones relativas a las operaciones y requisitos para el personal directivo de los explotadores LAR 121 y 135**
119.235	Emisión o renovación de un AOC
119.240	Denegación de un AOC
119.295	Arrendamiento de aeronaves con tripulación
119.300	Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera sin tripulación
119.302	Intercambio de aeronaves
119.303	Otros arreglos para el transporte aéreo comercial
LAR 121, Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares	
Sección	**Capítulo A: Generalidades**
121.001	Definiciones, abreviaturas y símbolos
Sección	**Capítulo F: Requisitos de aviones**
121.510	Requisitos de aviones: Generalidades
Sección	**Capítulo O: Operaciones de vuelo**
121.2330	~~Intercambio de aviones: operaciones regulares domésticas e internacionales~~Reservado
LAR 135, Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares	
Sección	**Capítulo A: Generalidades**
135.001	Definiciones, abreviaturas y símbolos

135.045	Requisitos de aeronaves

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías Peligrosas a:

a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio y en los documentos Word adjuntos:

- 02. LAR 119 Capítulo A - Generalidades Enm9.doc
- 04. LAR 119 Capítulo C - Cert OpSpecs y requisitos para el personal directivo Enm9.doc
- 02. LAR 121 Capítulo A - Generalidades Enm14.docx
- 07. LAR 121 Capítulo F - Requisitos de aviones Enm14.doc
- 16. LAR 121 Capitulo O - Operaciones de vuelo Enm14.doc
- 02. LAR 135 Capítulo A - Generalidades Enm13.doc

b) Aceptar la propuesta de enmienda a los Capítulos A y C del LAR 119, los Capítulos A, F y O del LAR 121 y Capítulo A del LAR 135.

- FIN -