

**DUODÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/12)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de septiembre de 2003)

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Análisis de los resultados de la encuesta sobre “arrendamiento,  
fletamento o intercambio de aeronaves en la región”**  
*Tarea Nro. 10 del Programa de Trabajo de la CLAC*

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

**Antecedentes**

1. Como se recordará, la XV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Asunción, Paraguay, noviembre de 2002) acordó incluir dentro del Programa de Trabajo de la CLAC para el presente bienio, la tarea relacionada a la “armonización de la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación” y, dentro del marco de dicha tarea, el “estudio del problema de fletamento o intercambio de aeronaves en la región de los vuelos regulares”, a solicitud del Comité Ejecutivo.

2. En cumplimiento de la tarea encomendada, la Secretaría sometió a consideración del GEPEJTA/11 (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, febrero de 2003) una encuesta sobre arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves en la región y un estudio de la OACI sobre dicho tema, llamando la atención a los aspectos más relevantes del mismo e invitando a revisar en forma detallada la encuesta preparada sobre este asunto para incorporar cualquier modificación que se estime necesaria. En dicha nota de estudio se resaltaba que, esta tarea había nacido por

iniciativa de las líneas aéreas de la región, durante las reuniones del Comité Ejecutivo de la CLAC y del Comité de alto nivel post-Coloquio, considerando la necesidad de facilitar el intercambio o fletamento de aeronaves.

3. Luego de que los Expertos revisaran la citada encuesta, fue puesta a consideración del Comité Ejecutivo, durante su LXIV reunión (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003), a la que se le incorporaron algunos cambios de forma, así como algunas preguntas, especialmente relacionadas a las condiciones financieras de los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves; es decir, plazos, cuotas de pago, tasas de interés, etc. En ese sentido, el Comité Ejecutivo acordó encargar a la Secretaría que incorpore las sugerencias vertidas durante el debate y circular la encuesta sobre “arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región” entre los Estados a fin de discutir este tema en una próxima reunión. De igual manera, que en la carta adjunta con que se envíe la encuesta se requiera la legislación pertinente a los Estados.

### **Análisis de los resultados de la encuesta**

4. De conformidad a lo acordado por el Comité Ejecutivo, la Secretaría circuló la encuesta en dos oportunidades (EC 228 – 01.07.03 y EC 294 – 11.08.03), recibiendo respuesta de solamente siete Estados: Bolivia, Brasil, Costa Rica, Ecuador, Paraguay, República Dominicana y Venezuela, con las que la Secretaría preparó la tabla **adjunta**. Al respecto, cabe señalar que dos Estados enviaron la información incompleta, especialmente en lo que corresponde a las preguntas 20 y 21. En todo caso, de dicha información se puede inferir lo siguiente:

- a) En la mayoría de los Estados que respondieron a la encuesta, el arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves es una práctica común que reporta beneficios, tanto para los transportistas aéreos como para los consumidores: Mayor oferta de servicios, incrementa la flota de aeronaves y de esa manera se puede mantener servicio regular; permite el intercambio de equipamiento más moderno y atender una demanda deprimida; evita hacer grandes inversiones en adquisición de equipos; permite acceder con mayor facilidad a rutas restringidas para los operadores nacionales; eficiencia en las operaciones; y beneficios tributarios.
- b) Todos los Estados consideran prioritario al mantenimiento de normas satisfactorias de seguridad operacional; asimismo, cumplen con las disposiciones del Convenio de Chicago y los Anexos pertinentes, con respecto al arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves; y las condiciones que se aplican están en consonancia con sus respectivas obligaciones jurídicas nacionales e internacionales.
- c) Entre las condiciones y limitaciones que se ha impuesto a la práctica de esta actividad figuran el cumplimiento con los respectivos códigos aeronáuticos y las normas referidas a la vigilancia de la seguridad operacional; el efectivo registro de arrendamientos y la aprobación previa en los casos de fletamento;

y, que queden claramente establecidas las condiciones del arrendador, arrendatario y explotador, sobre el control técnico-operacional de la aeronave.

- d) Todos los Estados consideraron necesario armonizar, en el grado más elevado posible, sus políticas de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves; asimismo, consideraron importante el intercambio de información entre los Estados miembros en los asuntos que atañen a esta actividad.
- e) En todos los casos, los arreglos de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves concertados por los transportistas aéreos nacionales, deben contar con la aprobación previa de la autoridad competente, que en la mayoría de los casos, está a cargo de la autoridad aeronáutica.
- f) Todos los Estados arriendan aeronaves a las líneas aéreas y sólo en dos de ellos se arrienda también a entidades arrendadoras, bancos, etc.
- g) Sólo un Estado ha presentado controversias en la ejecución de los contratos, en el caso de arrendamiento con tripulación. Todos los Estados realizan operaciones al exterior, pero dos de ellos no lo hacen al interior de sus países. Estas operaciones por lo general incluyen tripulación, seguros y mantenimiento.
- h) Esta actividad no ha generado mayor problema en los Estados, salvo en el caso de Ecuador, a la hora de saber el verdadero explotador de los servicios, cuando el arrendamiento incluye tripulación y se hace con matrícula extranjera; y, en el caso de Venezuela, cuando existen retrasos en el pago de los cánones de arrendamiento.
- i) Todos los Estados, excepto Paraguay, incluyen en sus convenios bilaterales cláusulas relativas a esta actividad. En el caso de Brasil, sólo se incluyen en algunos acuerdos.
- j) Se observa que la mayoría de las líneas aéreas en los Estados de la región operan con aeronaves arrendadas, tanto a nivel nacional como internacional; incluso, en un Estado todas las aeronaves en servicio son arrendadas. Sin embargo, en algunos casos existe inconsistencia en la información, asunto que sería conveniente aclararlo durante la reunión.

5. Tomando en cuenta que no existen directrices y reglamentación sobre este tema en el marco de la CLAC, sería conveniente que el GEPEJTA analice la información presentada y proponga un proyecto de Decisión o acuerdo que facilite la gestión del transporte aéreo de la región. Asimismo, sería conveniente que los Estados que no lo han hecho, envíen la información solicitada a la Secretaría, lo que permitirá realizar un análisis más profundo.

6. Por otro lado, sería conveniente que el Grupo evalúe la posibilidad de aplicar una cláusula modelo, para que los Estados contratantes lo utilicen en los acuerdos de transporte aéreo bilaterales o multilaterales.

#### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

7. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinentes, tomando en cuenta las consideraciones planteadas en los párrafos 5 y 6.



- CRI Es prioritario el mantenimiento de normas de seguridad acorde con los lineamientos establecidos por OACI.
- ECU Ante todo debe valerse por la seguridad operacional como responsabilidad ante los usuarios de esos servicios.
- PAR Es responsabilidad del Estado implementar normas de seguridad operacional para garantizar la continuidad de un sistema seguro y regular de transporte aéreo internacional.
- RDO Es fundamental para la DGAC procurar estándares adecuados de seguridad manteniendo la vigilancia del explotador aéreo y la actualización de la formativa aeronáutica interna.
- VEN El Convenio de Chicago asigna la responsabilidad del cumplimiento de las normas de seguridad aplicables al Estado de matrícula o al Estado del explotador.

4. ¿Cumple su país con las disposiciones del Convenio de Chicago y los Anexos pertinentes, con respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí			X	X			X		X										X		X
No																					

- BOL Es miembro signatario.
- BRA Con excepción del Art. 83bis que no está contemplado en la legislación del país (la función de tripulante en la aeronave es prerrogativa de nacionalidad brasileña)
- CRI La OACI ha practicado auditorías de vigilancia de seguridad operacional a Costa Rica, determinando que se cumple con las normas establecidas. Además, de previo a la inscripción de contratos, los departamentos de Operaciones Aeronáuticas y Aeronavegabilidad verifican lo correspondiente.
- ECU Es parte del Artículo 83bis del Convenio de Chicago, sujetándose al mismo para las respectivas autorizaciones.
- RDO Para poder recibir la transferencia de ciertas funciones y atribuciones, aunque están el proceso de ratificación del Artículo 83bis al Convenio de Chicago.
- VEN La normativa que se prevé promulgar como consecuencia de la modificación de la Ley de Aviación Civil que se lleva a cabo actualmente contempla las disposiciones relativas a la utilización de aeronaves.

5. ¿Las condiciones que su país aplica respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves están en consonancia con sus obligaciones jurídicas nacionales e internacionales?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí			X	X			X		X										X		X
No																					

BRA Atiende lo que dice al respecto el código brasileño de aeronáutica y los principios operacionales de los contratos comunes en otros países.

CRI Cuando se analiza cada solicitud, se verifica el cumplimiento de los aspectos legales aplicables.

ECU Se someten al ordenamiento jurídico existente para el efecto.

RDO Se han implementado las modalidades de arrendamientos seco y mojado, aunque en el caso de intercambio de aeronaves, no es una práctica usual en el país.

VEN Hay consonancia entre la legislación venezolana y los requerimientos de otras autoridades aeronáuticas y de la OACI.

6. ¿Qué condiciones y limitaciones ha impuesto su país al uso de aeronaves arrendadas, fletadas e intercambiadas? Explique:

BOL Cumplir con lo establecido en el capítulo VI del Código Aeronáutico Boliviano y las normas referidas a la vigilancia de la seguridad operacional.

BRA El efectivo registro de arrendamientos en el Registro Aeronáutico y la aprobación previa en los casos de fletamento.

CRI Que se cumplan los aspectos de seguridad y legales. En particular a los contratos de fletamento, se exige que sean para situaciones de emergencia (por un plazo corto y bajo un programa de solución de flota y de tripulación).

ECU Que queden claramente establecidas las condiciones del arrendador, arrendatario y explotador, sobre el control técnico-operacional de la aeronave.

RDO Normalmente son aceptados los acuerdos con países con estándares de seguridad iguales o mejores que los requeridos en el país.

VEN Sólo podrán ser utilizadas en operaciones internacionales.

7. ¿Considera su Administración que es necesario armonizar, en el grado más elevado posible, sus políticas de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí			X	X			X		X										X		X
No																					

- BOL Cuando existen normas que son aplicables por países con diferentes sistemas legales.  
 BRA Vislumbrando el Registro Aeronáutico Internacional, donde se concentran los registros de los contratos pertinentes  
 CRI Es muy importante que las normas se apliquen de manera estandarizada en todos los países miembros, cumpliéndose los mismos requisitos, procedimientos, plazos de autorización. De esta forma existirá mayor transparencia y equidad en este tipo de concesión  
 ECU A fin de contar con una legislación uniforme, que permita y facilite este tipo de operación.  
 RDO Resultaría altamente beneficioso que se estipulen cláusulas estándares con términos sobre seguridad y utilización de aeronaves para más fácil manejo.  
 VEN En acuerdo a lo estipulado en el Art. 37 del Convenio.

8. ¿Considera importante su Administración el intercambio de información entre los Estados miembros en los asuntos que atañen al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí			X	X			X		X										X		X
No																					

- CRI Todo intercambio de información se considera importante, ya que ello permite conocer el punto de vista de las demás administraciones de aviación civil en esta materia.  
 ECU Para estar en permanente conocimiento de la normativa existente para el efecto.  
 RDO Es preciso que los Estados informen a los demás Estados cuando una aeronave de matrícula extranjera está siendo explotada en su país.  
 VEN Estos acuerdos deben tener aprobación de los Estados involucrados.



9. ¿Los arreglos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves concertados por los transportistas aéreos en su país, deben contar con la aprobación previa de la autoridad competente?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
SÍ			X	X			X		X								X		X		X
No																					

- BOL De conformidad a lo establecido en el artículo 80 del Código Aeronáutico Boliviano
- BRA Necesidad de presentar el contrato para la operación.
- CRI En la Ley General de Aviación Civil (art. 219 al 224) se establece que los contratos de arrendamiento se autorizan hasta por un término máximo de seis meses, prorrogable a juicio del Consejo Técnico de Aviación Civil, pero siempre en el entendido que la tripulación sea costarricense. El contrato de fletamento deberá constar por escrito y comunicarse a la Dirección General de Aviación Civil dentro de los quince días siguientes a su otorgamiento.  
 En el Reglamento de Certificado de Operador Aéreo (RAC 119, Parte F) se establece que en los contratos de utilización de aeronaves, el solicitante debe incluir especificaciones sobre las condiciones de la autorización de tales contratos y la modalidad contractual que aplica, con o sin tripulación, el tipo de aeronave o aeronaves, rutas y aeródromos. En caso de que intervengan varios operadores se debe indicar el encargado del control operacional y de mantenimiento, las rutas, zonas de operación, condiciones previstas, tipo y matrículas de cada aeronave.
- ECU Por ser una condición establecida en la legislación aeronáutica, considerando que tal autoridad debe estar en pleno conocimiento de este tipo de operación.
- PAR Es facultad de la autoridad aeronáutica determinar a quién incumbe las responsabilidades sobre el control de las operaciones, mantenimiento y entrenamiento de los tripulantes respecto al uso de una aeronave extranjera arrendada por un explotador nacional.
- RDO Los acuerdos en las diferentes modalidades, así como sus documentos anexos se depositan en original para fines de ser estudiados y aceptados por la autoridad aeronáutica dominicana.
- VEN Condición "Sine Qua Non"

10. En caso la pregunta anterior sea afirmativa, ¿qué información exigen las autoridades antes de conceder la aprobación?

<b>TIPO DE INFORMACIÓN QUE EXIGEN LAS AUTORIDADES PARA CONCEDER LA APROBACIÓN</b>	<b>A R G</b>	<b>A R U</b>	<b>B O L</b>	<b>B R A</b>	<b>C H I</b>	<b>C O L</b>	<b>C R I</b>	<b>C U B</b>	<b>E C U</b>	<b>E S A</b>	<b>G U A</b>	<b>H O N</b>	<b>J A M</b>	<b>M E X</b>	<b>N I C</b>	<b>P A N</b>	<b>P A R</b>	<b>P E R</b>	<b>R D O</b>	<b>U R U</b>	<b>V E N</b>
Tipo de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves			X	X			X		X								X		X		X
Nombres de las Partes en el acuerdo			X	X			X		X								X		X		X
Fecha de inicio y duración del arrendamiento, fletamento o intercambio			X	X			X		X								X		X		X
Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido cuando corresponda			X	X			X		X								X		X		X
Pruebas de pólizas de seguro de pasajeros y de terceras partes			X	X			X		X								X		X		X
Nombre del transportista aéreo con cuyo AOC se explotará y mantendrá la aeronave			X	X			X		X								X		X		X
Nombre del transportista aéreo con control comercial y control operacional de la aeronave			X	X			X		X								X		X		X

11. ¿A qué tipo de entidades se arriendan y/o fletan las aeronaves?

ENTIDADES A LAS QUE SE ARRIENDAN Y/O FLETAN AERONAVES	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
A entidades arrendadoras, bancos, etc.							X														X
A líneas aéreas			X	X			X		X								X		X		X

12. ¿Se ha presentado alguna controversia en la ejecución de los contratos de arrendamientos, fletamentos e intercambios con las entidades señaladas en la pregunta anterior?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí									X												
No			X				X										X		X		X

ECU Con relación al explotador de los servicios, en los casos de arrendamiento con tripulación.

13. ¿Las operaciones con naves arrendadas, fletadas e intercambiadas se realizan al interior del país y/o al exterior?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Al interior			X	X			X		X												X
Al exterior			X	X			X		X							X			X		X

14. Los arrendamientos, fletamentos e intercambios por lo general incluyen:

Arrendamientos incluyen	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Tripulación			X	X			X		X										X		
Seguros			X	X			X		X								X		X		X
Mantenimiento			X	X			X		X								X		X		
No tripulación			X				X		X								X				X
No seguros			X						X												
No mantenimiento			X						X												

ECU Según el tipo de arrendamiento

15. Esta práctica de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves ha generado algún problema con respecto a:

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Seguridad operacional			N	N			N										N		N		
Aspectos económicos			N	N			N										N		N		S
Otros			N	N			N		S								N		N		

ECU Cuál es el verdadero explotador de los servicios, cuando el arrendamiento incluye tripulación y se lo hace con matrícula extranjera.

VEN Insolvencias o retrasos en el pago de los cánones de arrendamiento.

16. ¿En los acuerdos bilaterales o de servicios aéreos celebrados por su país, se contempla una cláusula relativa al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N	
Sí				X																		
No			X				X		X										X			X

BOL Se reconoce la legislación propia de cada país y se aplica lo establecido en el Convenio de Chicago.

BRA En algunos acuerdos

17. ¿Cree que el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves compromete la seguridad operacional?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N	
Sí									X										X			X
No			X	X			X										X					

BOL Siempre y cuando en sus operaciones se apliquen las normas internacionales, derivadas del Convenio de Chicago y la legislación nacional del rubro.

BRA Debido a los cuidados tomados por la Administración (respuesta pregunta 10)

CRI No, en el tanto se dé una vigilancia apropiada de tales aspectos. Se deben establecer provisiones especiales cuando se pretenda fletar aeronaves de aerolíneas de países que no cumplen con los aspectos de la seguridad operacional.

ECU Dependiendo del tipo de contrato.

PAR Se han previsto normas específicas que garantizan que tales operaciones se realicen en condiciones de seguridad equivalentes a cualquier otro tipo de operaciones.

RDO Al aceptar la ex

VEN De no darse cumplimiento a las responsabilidades de las partes.

18. ¿Qué problemas ha traído a su país el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves a líneas aéreas de terceros países?

BOL, BRA, VEN ninguno

CRI Se tiene cuidado en aquellos casos en que se propone la utilización de aeronaves (especialmente en contratos de fletamento) matriculadas en países que no cumplen con las condiciones de seguridad operacional.

ECU Al incluir tripulaciones y control operacional, la determinación de cuál es el verdadero explotador.

PAR La situación planteada no existe en el país, por lo que se desconoce su efecto.

RDO Ha ocurrido conflictos cuando el verdadero explotador no es parte del acuerdo de transporte aéreo.

19. ¿En su país, se realizan auditorías respecto a las normas de seguridad operacional?

RESPUESTA	A R G	A R U	B O L	B R A	C H I	C O L	C R I	C U B	E C U	E S A	G U A	H O N	J A M	M E X	N I C	P A N	P A R	P E R	R D O	U R U	V E N
Sí			X	X			X		X										X		X
No																	X				

BRA Cumplen un programa anual de inspecciones aeropuerto/aeronaves/empresas.

CRI Los reglamentos establecen auditorías programadas y aleatorias para los operadores.

ECU Para la obtención de los AOC necesariamente tiene que someterse a estas auditorías y luego en el proceso de vigilancia continua.

PAR Si bien la DINAC dispone de un órgano de auditoría que se encarga de auditar las gestiones de la administración de la institución, este órgano no cuenta con la capacidad técnica para realizar auditoría del área de la seguridad operacional.

RDO Según Programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional OACI.

VEN Programas de vigilancia y supervisión de seguridad operacional para operadoras, auditorías OACI y de la FAA para la AA.

20. Complete la siguiente información, con respecto al año 2002:

**Tabla 1: Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecen servicios regulares internacionales**

ESTADO	Número de			Número de aeronaves arrendadas a			
	Aeronaves en servicio	Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Otras líneas aéreas	Empresas arrendatarias	Otros (fabricantes, bancos, etc.)	Total
Argentina							
Aruba							
Bolivia	8	0	2	0	0	0	0
Brasil	-	-	-	-	-	-	-
Chile							
Colombia							
Costa Rica	23	-	1	-	-	23	23
Cuba							
Ecuador							
El Salvador							
Guatemala							
Honduras							
Jamaica							
México							
Nicaragua							
Panamá							
Paraguay			1				
Perú							
República Dominicana	7	0	4	8	-	-	
Uruguay							
Venezuela	8	0	4	-	-	-	-

Tabla 2: Aeronaves de reacción arrendadas por líneas aéreas que ofrecen servicios regulares nacionales

ESTADO	Número de			Número de aeronaves arrendadas a			
	Aeronaves en servicio	Líneas aéreas sin aeronaves arrendadas	Líneas aéreas con aeronaves arrendadas	Otras líneas aéreas	Empresas arrendatarias	Otros (fabricantes, bancos, etc.)	Total
Argentina							
Aruba							
Bolivia	12	1	4	0	0	0	0
Brasil	-	-	-	-	-	-	-
Chile							
Colombia							
Costa Rica	-	-	-	-	-	-	-
Cuba							
Ecuador							
El Salvador							
Guatemala							
Honduras							
Jamaica							
México							
Nicaragua							
Panamá							
Paraguay	-	-	-	-	-	-	-
Perú							
República Dominicana	0	0	0				
Uruguay							
Venezuela							



Tabla 3: Utilización de aeronaves arrendadas con tripulación, servicios regulares internacionales

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Argentina	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Aruba	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Bolivia	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Brasil	Líneas aéreas del mismo Estado	X	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Chile	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Colombia	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Costa Rica	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Cuba	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Ecuador	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
El Salvador	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Guatemala	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Honduras	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Jamaica	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
México	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Nicaragua	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Panamá	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Paraguay	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Perú	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
República Dominicana	Líneas aéreas del mismo Estado					0	
	Líneas aéreas de distintos Estados					7	
Uruguay	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Venezuela	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						

**Tabla 4: Utilización de aeronaves arrendadas con tripulación, servicios regulares nacionales**

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		Nº de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	Nº de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	Nº de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Argentina	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Aruba	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Bolivia	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Brasil	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Chile	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Colombia	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Costa Rica	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Cuba	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Ecuador	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
El Salvador	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Guatemala	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Honduras	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Jamaica	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
México	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Nicaragua	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						

ESTADO	Arrendamientos con tripulación	Menos de 25 salidas/año		De 25 a 50 salidas/año		Más de 50 salidas/año	
		N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)	N° de arrendamientos con tripulación	Total de km recorridos (millares)
Panamá	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Paraguay	Líneas aéreas del mismo Estado	-	-	-	-	-	-
	Líneas aéreas de distintos Estados	-	-	-	-	-	-
Perú	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
República Dominicana	Líneas aéreas del mismo Estado					0	
	Líneas aéreas de distintos Estados					0	
Uruguay	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						
Venezuela	Líneas aéreas del mismo Estado						
	Líneas aéreas de distintos Estados						

