

**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 Y  
ASPECTOS JURISDICCIONALES ASOCIADOS CON LA NACIONALIDAD DE  
MATRICULACIÓN DE LAS AERONAVES**

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

**RESUMEN**

Además de los aspectos económicos y de seguridad descritos en ATConf/5-WP/9, se ponen de relieve en este documento factores adicionales que los Estados deberían tener en cuenta, a la hora de estudiar políticas o acuerdos sobre el arrendamiento de aeronaves. Por cuanto respecta al arrendamiento con y sin personal, se describen en este documento aspectos que afectan a los ocupantes de las aeronaves, tanto pasajeros como miembros de la tripulación, y a otros usuarios de los servicios de transporte aéreo, en relación con interferencias ilegales, seguro, aplicabilidad de la legislación sobre empleo y jurisdicción aplicable. En el presente documento, se recomienda a los Estados que adopten un planteamiento restrictivo por cuanto a los arrendamientos, salvo en casos en que dichos aspectos se encuentren plenamente resueltos de manera que se ofrezca el máximo nivel de seguridad general y personal, se prohíba el ejercicio de derechos de tráfico en aquellos casos en que no hayan sido designados o autorizados y se proporcione el más alto nivel de protección posible a las tripulaciones y pasajeros de las aeronaves.

La decisión propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 6.1.

---

<sup>1</sup> Versiones en español y francés proporcionadas por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

## 1. ANÁLISIS

1.1 El arrendamiento de aeronaves plantea posibles problemas económicos y de seguridad, en aquellos casos en los que la aeronave arrendada y utilizada para servicios internacionales de transporte aéreo se encuentra matriculada en un Estado distinto del de la compañía explotadora.

## 2. ASPECTOS ECONÓMICOS DEL ARRENDAMIENTO

2.1 Por cuanto respecta a la vertiente económica, la ITF está de acuerdo con el planteamiento general adoptado por los Estados, que exigen que las aerolíneas arrendadoras cuenten con los derechos de tráfico necesarios, prohibiendo el arrendamiento cuando carecen de dichos derechos. Así, pues, la ITF presta su apoyo a las dos opciones del artículo 2 del proyecto de cláusula modelo establecido en el párrafo 6.4 de ATConf/5-WP/9.

## 3. ASPECTOS DE SEGURIDAD GENERAL Y PERSONAL DEL ARRENDAMIENTO

3.1 La ITF señala que, en relación con el arrendamiento internacional, las preocupaciones sobre seguridad general y personal se deben a la necesidad de definir las responsabilidades respectivas del Estado de matrícula (arrendatario) o del Estado de la compañía explotadora (arrendador). El Convenio de Chicago atribuye fundamentalmente el cumplimiento con la normativa aplicable de seguridad al Estado de matrícula de la aeronave, aunque asignando determinados aspectos al Estado del explotador. En aquellos casos en que dichos Estados son parte de un convenio de servicio aéreo, dicha asignación de responsabilidad por la seguridad se satisface, principalmente, mediante las cláusulas de seguridad contenidas en el convenio. Valga apuntar, sin embargo, que, en general, dichas cláusulas no dan respuesta a diversos aspectos adicionales, tanto reglamentarios como de jurisdicción, que pueden incidir sobre la seguridad general y personal o sobre el comportamiento económico de las aerolíneas internacionales.

3.2 Tres son los aspectos que preocupan particularmente a la ITF, en relación con el arrendamiento:

- a) el potencial para que se produzca el “dumping social”, el “dumping de la seguridad general” y el “dumping de la seguridad personal”, cuando las normas y prescripciones aplicables del Estado de matrícula son inferiores a las del Estado de la compañía explotadora;
- b) la jurisdicción con respecto a los derechos de empleo (con inclusión del seguro y de la seguridad laboral) y derechos del consumidor y del pasajero; y
- c) los problemas jurisdiccionales asociados con actos ilícitos de los pasajeros a bordo de las aeronaves (violencia aérea).

3.3 En tanto en cuanto la nacionalidad de la matriculación de la aeronave pueda influir sobre los tres puntos arriba mencionados, existe potencial para que el arrendamiento se transforme en un medio de evitar la normativa reglamentaria que, de otro modo, tendría aplicación al explotador.

3.4 En el caso del arrendamiento con tripulación, por ejemplo, pueden surgir problemas como consecuencia de las diferencias en las normativas sobre la dotación mínima de personal, horarios de vuelo y de servicio y normas mínimas de formación, diferencias que pueden repercutir seriamente sobre los costes de las operaciones y actuar a manera de incentivo para que las compañías explotadoras arrienden aviones con tripulaciones sujetas a normas más bajas.

3.5 Cuando las normas y prescripciones relativas a los aspectos arriba indicados son más bajas en el Estado arrendatario que en el Estado arrendador, existe un peligro real de que ocurra el “dumping social”, mediante la sustitución de tripulaciones con un coste más elevado por tripulaciones “arrendadas”, a las que tendrán aplicación las normas del Estado de matrícula.

3.6 Por otra parte, si la responsabilidad por los aspectos anteriormente mencionados se transfiere al Estado del explotador (bien mediante una cláusula de seguridad o un convenio firmado de conformidad con el artículo 83 *bis*) con normas *más bajas* que las aplicables en el Estado de matrícula, es posible que la tripulación interesada pierda la protección reglamentaria a la que podría tener derecho.

3.7 La situación opuesta surge cuando una aeronave arrendada sin tripulación no está matriculada en el Estado del explotador. De conformidad con el artículo 32 a) del Convenio de Chicago, “El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada”. Esto podría hacer que el personal de la aerolínea explotadora que trabaja en una aeronave arrendada se viera sujeto a prescripciones de competencia que difieren de las que, de otro modo, tendrían aplicación a su empleo. A no ser que las obligaciones y funciones de este artículo se transfieran al Estado del explotador, seguirá existiendo la posibilidad de que se produzca el dumping social y de seguridad.

3.8 La ITF cree firmemente que los tres principios indicados a continuación deberían tener aplicación y ser incorporados, según se requiera, en los convenios internacionales de servicio aéreo, por cuanto respecta a la tripulación (personal de la cabina de mandos y tripulación de cabina):

- a) en aquellos casos en que se lleve a cabo el arrendamiento de una aeronave con tripulación de un Estado distinto del Estado del explotador, el Estado del explotador asumirá responsabilidad y exigirá el pleno cumplimiento de toda su normativa relativa a las tripulaciones;
- b) en aquellos casos en que se lleve a cabo el arrendamiento de una aeronave sin tripulación, las prescripciones relativas a la tripulación –con inclusión de las contenidas en el Artículo 32 a) del Convenio de Chicago– deberán transferirse al Estado del explotador; y
- c) en todos los casos, los Estados deberán aplicar las más estrictas normas reglamentarias aplicables a la seguridad y a la tripulación, siempre que la normativa del Estado de matrícula difiera de la del Estado del explotador.

#### 4. OTROS ASUNTOS JURISDICCIONALES DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

4.1 Naturalmente, la OACI se interesa, de manera especial, por aquellos elementos de las condiciones y competencia de las tripulaciones que guardan relación con la seguridad. Sin embargo, el arrendamiento de aeronaves tiene también consecuencias relacionadas con las condiciones contractuales y, consiguientemente, puede repercutir sobre el comportamiento económico de las aerolíneas. Las tarifas salariales o las vacaciones, por ejemplo, pueden variar entre tripulaciones de aeronaves arrendadas y las contractualmente aplicables a las tripulaciones de la aerolínea arrendadora. En esta situación, la ITF cree firmemente que deberían tener aplicación las normas más altas, para proteger al personal de la aerolínea explotadora contra su sustitución por personal “alquilado” con costes más bajos, manteniendo, al mismo tiempo, las condiciones prevalecientes de empleo de las tripulaciones arrendadas por su aerolínea a otro explotador. Quisiéramos apuntar que estas diferencias podrían surgir aun en aquellos casos en que el arrendamiento tiene lugar entre compañías explotadoras del mismo Estado. Esta es una de las razones por las que la ITF cree que las medidas relativas a los arrendamientos deberían someterse a consulta con los sindicatos representantes de los empleados de las aerolíneas arrendadoras y arrendatarias.

4.2 También podría surgir la cuestión jurisdiccional por cuanto respecta a los derechos estatutarios de empleo. Tenemos conocimiento, por ejemplo, de que un explotador estadounidense trató de definir el lugar de trabajo de más de mil tripulantes con base en el Reino Unido como ‘la aeronave’ (matriculada en Estados Unidos) para evitar con ello la obligación de proporcionar derechos estatutarios británicos de maternidad. Podemos citar también otro caso, en el que una compañía explotadora de la Unión Europea trató de poner en práctica un ejercicio burocrático por el que se transfería los contratos de empleo de sus pilotos de un Estado de la Unión Europea a otro, para reducir sus gastos de la seguridad social. En un caso del que tenemos conocimiento, trabajadores de asistencia en tierra con base en Bélgica trabajan con contratos irlandeses de empleo, cuya protección jurídica es inferior. Si bien es posible que estas consideraciones se hallen al margen del campo de acción de la OACI, los presentamos aquí para poner de relieve la importancia asignada por las organizaciones de tripulación a la cuestión de la jurisdicción aplicable y como ejemplos de la disposición de algunas compañías explotadoras a escapar selectivamente el control reglamentario, cuando les conviene. Caso que la jurisdicción de empleo se defina como la del Estado de matrícula, ello plantearía serios problemas para futuras medidas de arrendamiento.

4.3 Surgen cuestiones similares en relación con la jurisdicción aplicable con respecto a las lesiones laborales, indemnización de los trabajadores o reclamaciones del seguro resultantes de accidentes o sucesos que afectan a los ocupantes de las aeronaves (tripulación o pasajeros), que se producen a bordo de la aeronave. En el sector marítimo, la ITF cuenta con vasta experiencia sobre los problemas que pueden surgir al tratar de identificar la autoridad competente en dichos casos.

4.4 Quisiéramos señalar asimismo que son numerosos los Estados que excluyen las aeronaves y sus tripulaciones (cabina de mando y cabina de pasajeros) de las prescripciones relativas a la salud y seguridad profesionales y laborales, así como de ciertos tipos de protección aplicables a la gran mayoría de los ciudadanos.

4.5 Un problema que hace particularmente al caso es el de los actos ilícitos a bordo de las aeronaves. En la actualidad, la responsabilidad jurídica en estos casos corresponde al Estado de matrícula de la aeronave, situación que puede resultar en problemas insuperables, al tratar de procesar a pasajeros violentos. Esta situación se ve complicada aún más por el creciente número de aeronaves arrendadas, que operan en los servicios internacionales. No puede ser justo que el acceso a un derecho jurídico fundamental de reparación dependa con frecuencia de circunstancias tales como la matrícula de una aeronave. Por dicha razón, la ITF ha insistido ante la OACI para que apruebe un instrumento internacional o enmiende un instrumento ya en existencia, que haga posible la transferencia de la jurisdicción al Estado donde la aeronave aterrice, después de uno de los antedichos sucesos. Si bien seguiremos insistiendo para que se realice dicho cambio, entretanto quisiéramos apremiar urgentemente a los Estados para que den su aprobación a las recomendaciones contenidas en la Resolución de la Asamblea A33-4, como medida provisional.

4.6 Estos posibles problemas de jurisdicción afectan también a los derechos y situación jurídica de los pasajeros de las aeronaves. Consiguientemente, y como cuestión de principio, prestamos nuestro apoyo a la Recomendación ECAC/21-1, párrafo 4.h) de la CACE, en la que se afirma que: *“Tan pronto como sea viable y, en todo caso, con anterioridad al embarque, debería informarse a los consumidores sobre quién es el operador real, cuando el vuelo se realice con una aeronave arrendada con tripulación”*.

## 5. RECOMENDACIONES

5.1 Los Estados deberían adoptar un planteamiento restrictivo por cuanto a los arrendamientos, salvo en aquellos casos en los que puedan asegurar que se aplicará el más alto nivel de seguridad general y personal, prohibir el ejercicio de los derechos de tráfico, cuando dichos derechos no

hayan sido designados o autorizados, y proporcionar a los ocupantes de las aeronaves (tripulación y pasajeros) el máximo nivel de protección.

5.2 Los Estados deberían prestar atención a los aspectos fiscales, de empleo y demás aspectos jurisdiccionales que pudieran resultar del arrendamiento de aeronaves.

5.3 Se apremia encarecidamente a los Estados para que den su aprobación a las medidas propuestas en la Resolución de la Asamblea A33-4, relativas a las medidas jurisdiccionales sobre pasajeros violentos.

## 6. **MEDIDA CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A LA CONFERENCIA**

6.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de este documento; y
- b) aprobar las recomendaciones de que se habla en el párrafo 10.

— FIN —