



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

**Informe**

**Número:**

**Referencia:** REGLAMENTACION ARTÍCULOS 106 Y 107 ANEXO II

---

**ANEXO II**

**REQUISITOS PARA SOLICITAR LA EXCEPCIÓN PREVISTA EN EL ART. 107 DEL CÓDIGO AERONÁUTICO**

La solicitud de excepción contemplada en el Artículo 107 del Código Aeronáutico se tramitará exclusivamente a través de un pedido formal realizado por el interesado. Es importante que dicha solicitud cumpla con todos los requisitos previstos en la normativa vigente. Los requisitos exigidos por la REPÚBLICA ARGENTINA deberán ser similares o superiores a los establecidos para aeronaves nacionales.

El requirente deberá acompañar como inicio de su presentación:

1. La presentación formal dirigida a la Autoridad Aeronáutica expresando en forma detallada las causas que motivan dicha autorización;
2. Si la presentación se encuadra en un convenio de doble vigilancia o existe un convenio de transferencia de funciones en los términos del art. 83 bis del Convenio de Chicago de 1944.
3. Interchange; o
4. Contrato de arrendamiento o de "leasing".

**Respecto de las aeronaves a afectar:**

A) En el caso de que el arrendamiento o "leasing" sea con una aeronave armada y equipada ("Wet-Lease") y que no exista con el estado de matrícula acuerdo de doble vigilancia, con carácter previo al inicio de operaciones que involucren acuerdos de "Wet Lease", cada Titular de un CESA debe

1.- proveer a la autoridad aeronáutica una copia del contrato de alquiler de la aeronave armada y equipada celebrado entre Explotadores Aéreos certificados o con alguna otra persona extranjera que realiza operaciones de Transporte Aéreo.

2.- el contrato de arrendamiento o “leasing” deberá contener:

- (1) los nombres de las partes del acuerdo y la duración del mismo;
- (2) las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave involucrada en el acuerdo;
- (3) la clase o las clases de operaciones a realizar;
- (4) los aeródromos o áreas de operación;
- (5) una declaración especificando la parte considerada a tener el control operacional y los itinerarios, aeródromos o áreas sobre las cuales el control operacional será conducido;
- (6) la fecha de vencimiento del acuerdo de arrendamiento o “leasing”;
- (7) provisión y asignación, así como la responsabilidad por la instrucción de las tripulaciones;
- (8) aeronavegabilidad y ejecución del mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves de acuerdo al programa de mantenimiento;
- (9) Aceptación técnica de las aeronaves;
- (10) preparación del despacho operacional;
- (11) provisión de servicios de escala de la aeronave;
- (12) programación de los vuelos (si corresponde); y

3.- A través de dicho contrato la autoridad aeronáutica verificará quién de las partes tiene el control operacional de la aeronave y aprobará, si correspondiere, las enmiendas a las especificaciones relativas a las operaciones de cada parte involucrada en el contrato, según corresponda. Corresponde destacar que el control operacional queda reservado al Estado explotador.

La evaluación del requerimiento lo realizará la Dirección Nacional de Seguridad Operacional y se llevará a cabo en CINCO (5) fases:

- a) Fase uno: Pre-solicitud.
- b) Fase dos: Solicitud formal.
- c) Fase tres: Evaluación de la documentación.
- d) Fase cuatro: Inspección y demostración

e) Fase cinco: Aceptación de la Aeronave

B) En el caso de que el arrendamiento o “leasing sin tripulación (“Dry-Lease”) el explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera siempre que exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula; y la aeronave sea operada por el explotador, aplicando los reglamentos de operaciones del Estado del explotador;

1.- Se deberá tener en consideración que:

a) la aeronave estará sometida a los procedimientos de certificación, mantenimiento e inspección de aeronavegabilidad del Estado (el Estado del explotador) como el Estado de matrícula;

b) la responsabilidad o custodia de la aeronave y el control de todas las operaciones incumbirán al arrendatario;

c) la responsabilidad por la aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave incumbirán al arrendatario;

d) la duración del arrendamiento o “leasing deberá especificarse claramente; y

e) la matrícula de la aeronave será válida mientras esté en vigor el acuerdo de arrendamiento o contrato de “leasing y la aeronave se utilice con arreglo a la reglamentación del Estado de matrícula y el Estado del explotador, los términos o condiciones especificados en el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (C.E.S.A.) o Air Operator Certificate (A.O.C.) y en las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones y conforme a los manuales de operaciones y de mantenimiento.

2.- Se exigirá que el arrendatario demuestre que:

a) la tripulación de vuelo son titulares de los pertinentes certificados o licencias válidos, expedidos o convalidados por el Estado de matrícula;

b) el mantenimiento de la aeronave se efectuará con arreglo a las prescripciones de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; y

c) La aeronave se utilizará de conformidad con la reglamentación apropiada del Estado de matrícula y del Estado del explotador, el AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones y el manual de operaciones y manual de control de mantenimiento (MCM).

3.- En el caso de aeronaves pertenecientes a una flota diferente o con un tipo de operación distinta a la efectuada por la empresa requirente, la evaluación del requerimiento lo realizará la Dirección Nacional de Seguridad Operacional y se llevará a cabo en CINCO (5) fases:

a) Fase uno: Pre-solicitud.

b) Fase dos: Solicitud formal.

c) Fase tres: Evaluación de la documentación.

d) Fase cuatro: Inspección y demostración.

e) Fase cinco: Aceptación de la Aeronave.

C) Intercambio de aeronaves entre un mismo grupo empresarial manteniendo matrículas de origen.

En este caso, siempre que exista un acuerdo de doble vigilancia vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula; y la aeronave sea operada por el explotador, aplicando los reglamentos de operaciones del Estado del explotador;

1.- El solicitante proporcionará la siguiente información y documentación:

a) tipo, modelo y número de serie de las aeronaves;

b) nombre y dirección del propietario inscrito;

c) certificado de matrícula;

d) certificado de aeronavegabilidad;

e) nombre, dirección y firma del arrendatario o de la persona responsable del control de las operaciones de la aeronave, con arreglo a lo previsto en el acuerdo de arrendamiento o contrato de "leasing, incluso una declaración que atestigüe que dicha persona y las partes en el acuerdo de arrendamiento o "leasing comprenden perfectamente sus responsabilidades respectivas previstas en el reglamento de aplicación;

f) copia del acuerdo de arrendamiento o "leasing con la descripción de sus modalidades;

g) duración del arrendamiento o contrato de "leasing; y

h) zonas de operación.

2.- En el caso de aeronaves pertenecientes a una flota diferente o con un tipo de operación distinta a la efectuada por la empresa requirente, la evaluación del requerimiento lo realizará la Dirección Nacional de Seguridad Operacional y se llevará a cabo en CINCO (5) fases:

a) Fase uno: Pre-solicitud.

b) Fase dos: Solicitud formal.

c) Fase tres: Evaluación de la documentación.

d) Fase cuatro: Inspección y demostración.

e) Fase cinco: Aceptación de la Aeronave.

La autoridad aeronáutica podrá requerir documentación o exámenes adicionales de considerarlo pertinente.

