



# **CIRCULAR OBLIGATORIA**

**CO AV-08.3/20**

**QUE ESTABLECE LAS REGLAS TÉCNICAS PARA EL  
ARRENDAMIENTO DE AERONAVES.**

17 de agosto de 2020

## CIRCULAR OBLIGATORIA

### QUE ESTABLECE LAS REGLAS TECNICAS PARA EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES.

#### Objetivo

El objetivo de la presente Circular Obligatoria es establecer las reglas técnicas a observar en la adquisición de aeronaves ya sea por arrendamiento, subarrendamiento o compra. Asimismo, establece los lineamientos para la celebración de Acuerdos de transferencia o aceptación de responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional con otras Autoridades de Aviación Civil.

#### Fundamento legal

Con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 6 fracción III y 40, 41 de la Ley de Aviación Civil; 75, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 111 al 121, 173, 174 y 182 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; 1o., 2o., fracciones III y XVI, 6o., fracción III y 21 fracciones I, II, IV, V, XIII, XIX y XXXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; CUARTO y QUINTO TRANSITORIOS del DECRETO por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil; se emite la presente Circular Obligatoria "Que establece las reglas técnicas para el arrendamiento de aeronaves.

#### Aplicabilidad.

La presente Circular Obligatoria aplica tanto a concesionarios y permisionarios de transporte aéreo que operen o pretendan operar aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o extranjera, así como a explotadores extranjeros que operen o pretendan operar aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana.

#### Descripción.

##### 1. Disposiciones generales.

1.1. Todo concesionario o permisionario que opere o pretenda operar de acuerdo con la Ley de Aviación Civil en servicios de transporte aéreo comercial con una aeronave adquirida, con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana o extranjera, deberá cumplir con lo prescrito en la presente Circular Obligatoria.

1.2. Todo concesionario o permisionario que ceda o pretenda ceder una aeronave de su propiedad o posesión, a otro permisionario o concesionario o explotador extranjero quedará sujeto a las disposiciones que para el caso establece la presente Circular Obligatoria

1.3. Todo concesionario o permisionario que adquiera o pretenda adquirir una aeronave en arrendamiento, deberá cumplir con la presente Circular Obligatoria.

1.4. La Autoridad Aeronáutica observará que en los procesos de Adquisición de aeronaves no se contravengan ningún ordenamiento vigente, para lo cual, en caso de aeronaves arrendadas, el concesionario o permisionario deberá presentar la parte técnica del contrato correspondiente, a la autoridad aeronáutica.

1.5. Solamente personal técnico aeronáutico mexicano por nacimiento, con su licencia respectiva expedida por la autoridad aeronáutica, podrá tripular y ser parte del personal de vuelo de una aeronave al servicio de un concesionario o permisionario. Esta disposición también es aplicable para aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas operando al servicio de un explotador extranjero.

1.6. La Autoridad Aeronáutica podrá celebrar acuerdos de transferencia o aceptación de responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional con otras Autoridades de Aviación Civil, a fin de facilitar las funciones de vigilancia de la seguridad operacional, como se detalla en la sección 6 de la presente Circular Obligatoria, conforme el artículo 83 Bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, lo cual redundará en un control preciso y oportuno de las operaciones de la aeronave.

1.7. Al celebrarse los Acuerdos delegatorios señalados en el numeral 1.6. anterior, deberán observarse las disposiciones del numeral 1.5 de la presente Circular Obligatoria.

1.8. Las aeronaves que sean sujetas a un Acuerdo de transferencia como se indica en el numeral 1.6. de la presente Circular Obligatoria, deberán llevar a bordo copia de dicho Acuerdo.



**1.9.** La responsabilidad del control operacional de una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana que opere en el extranjero recaerá en el concesionario o permisionario que opere la aeronave. Si la aeronave es operada por un explotador extranjero, tal responsabilidad recaerá en dicho explotador, pero los métodos y procedimientos de control operacional, deberán ser aprobados por la autoridad de aviación civil del Estado del explotador, según aplique.

**1.10.** Para el caso de concesionarios o permisionarios mencionados en el numeral anterior, si efectúan por sí mismos los servicios de mantenimiento y despacho y control de vuelos, deberán contar con la aprobación de la autoridad aeronáutica. Sin embargo, podrán contratar a terceros para que les proporcionen estos servicios, pero éstos deberán contar con la aprobación de la autoridad de aviación civil del Estado donde operen, y dichos prestadores de servicio deberán ajustarse y cumplir con las políticas y procedimientos del concesionario o permisionario nacional de que se trate, manteniendo éstos últimos su responsabilidad por los servicios proporcionados.

**1.11.** En el caso de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana arrendadas, fletadas, intercambiadas u operadas por explotadores extranjeros, el mantenimiento de la aeronavegabilidad está sujeto a la legislación mexicana. La Autoridad Aeronáutica podrá delegar por escrito y a través de los acuerdos señalados en el numeral 1.6. de la presente Circular Obligatoria, la responsabilidad en la vigilancia del mantenimiento de la aeronavegabilidad a la Autoridad Aviación Civil del Estado del explotador.

**1.12.** En todos los casos, el personal de vuelo mexicano deberá cumplir con el programa de instrucción y con las jornadas de trabajo y descanso que establecen las disposiciones correspondientes.

**1.13.** El arrendamiento *sin tripulación* se define como el arrendamiento en el que la aeronave se opera en virtud del AOC del arrendatario. Normalmente es un arrendamiento de una aeronave sin tripulación, que se opera bajo la custodia y en control operativo y comercial del arrendatario y utilizando el código designador de aerolínea y los derechos de tráfico del arrendatario.

**1.14.** El arrendamiento *con tripulación* es aquel en que la aeronave se opera bajo el AOC del arrendador. Normalmente se trata de un arrendamiento de aeronave con tripulación, explotada bajo el control comercial del arrendatario y utilizando el código designador de la aerolínea y los derechos de tráfico del arrendador.

Nota. Algunas autoridades de aviación en el mundo definen el arrendamiento con tripulación como el arrendamiento de una aeronave con al menos la tripulación de vuelo, mientras que otras autoridades lo definen como el arrendamiento de una aeronave con al menos un miembro de la tripulación o de una aeronave con la tripulación completa (miembros de la tripulación de vuelo y de sobrecargos).

**1.15.** El arrendamiento *sólo con tripulación* es el de una aeronave que se opera bajo el AOC del arrendatario, con la tripulación de vuelo y probablemente parte de la tripulación de sobrecargos provista por el arrendatario. Parte o toda la tripulación está provista por el arrendatario. En dicho caso, la autoridad aeronáutica debe garantizar que la tripulación de vuelo y de sobrecargos estén capacitadas para utilizar comunicaciones comunes y procedimientos de emergencia y que la tripulación de sobrecargos reciba la capacitación adecuada.

**1.16.** Existen *diferentes tipos de arrendamientos*, que pueden ser de corto o largo plazo. Los arreglos de arrendamiento también se conocen como arrendamiento con tripulación a largo plazo, chárter o sub chárter. También pueden existir subarrendamientos en cascada.

**1.17.** Un arrendamiento puede ser a largo plazo, o a corto plazo si ha de satisfacer una necesidad temporal.

## **2. Arrendamiento sin tripulación.**

**2.1.** Los acuerdos de arrendamiento deben establecer que el arrendatario que proporciona la tripulación es la parte responsable, que debe ejercer el control operacional de la aeronave y asumir todas las responsabilidades resultantes. Si el arrendatario no tiene el control operativo de la aeronave arrendada en virtud del contrato de arrendamiento, la autoridad aeronáutica debe evaluar cuidadosamente los arreglos a fin de garantizar que la explotación puede llevarse a cabo con un nivel adecuado de seguridad de acuerdo con los reglamentos correspondientes.

**2.2.** Cuando un solicitante de un AOC o un concesionario o permisionario existente con AOC pretenda utilizar una aeronave arrendada sin tripulación, deberán proporcionar la siguiente información:

- a) Marca, modelo y número de serie de las aeronaves;
- b) Nombre y dirección del propietario inscrito;
- c) Estado de matrícula y marcas de matrícula y nacionalidad;

- d) Certificado de aeronavegabilidad y declaración del propietario inscrito que atestigüe que la aeronave se ajusta estrictamente a las prescripciones de aeronavegabilidad del Estado de matrícula;
- 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, incluso una declaración que atestigüe que dicha persona y las partes en el acuerdo de arrendamiento comprenden perfectamente sus responsabilidades respectivas previstas en el reglamento de aplicación;
- f) Copia del acuerdo de arrendamiento o descripción de las modalidades de arrendamiento;
- g) Duración del arrendamiento; y
- h) Zonas de operación.

2.3. En el acuerdo de arrendamiento, se deben tener en cuenta las responsabilidades que incumben a las partes en el acuerdo de arrendamiento, en lo concerniente a:

- a) Licencias e instrucción de los miembros de la tripulación de vuelo;
- b) Formación de los miembros de la tripulación de sobrecargos;
- c) Aeronavegabilidad de la aeronave y mantenimiento de la misma;
- d) Control operativo, incluyendo el despacho y seguimiento de vuelos;
- e) Horarios de la tripulación de vuelo y de cabina; y
- f) Firma de la conformidad de mantenimiento.

2.4. El manual general de operaciones y/o las especificaciones de operación deben modificarse para proporcionar como mínimo los siguientes datos:

- a) Nombres de las partes en el acuerdo de arrendamiento y duración del acuerdo;
- b) Marcas de Nacionalidad y matrícula de cada aeronave incluida en el acuerdo;
- c) Tipos de aeronaves que han de utilizarse;
- d) Zonas de operación; y
- e) Reglamentos y o normatividades aplicables a la operación.

#### 2.5. Arrendamiento sin tripulación de una aeronave registrada en otros estados.

2.5.1. Para el uso de aeronaves arrendadas sin tripulación, el concesionario o permisionario debe cumplir con la reglamentación y normatividad nacional, y por lo tanto se debe exigir que el explotador que es el arrendatario, provea a la AFAC de la información que exige el punto 1 anterior.

2.5.2. Cuando la aeronave a operar por el concesionario o permisionario se encuentre matriculada en otro Estado, existe la posibilidad de que se llegue a un acuerdo para la transferencia de responsabilidades a la autoridad aeronáutica por parte del Estado de Matrícula, en donde este último delegue a la AFAC la totalidad o parte de las funciones, obligaciones o responsabilidades que le incumben como Estado de matrícula con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de Chicago y, de ser posible, con arreglo a su legislación nacional. Dicho acuerdo de transferencia está previsto en el Artículo 83 *bis*.

2.5.3. Para las aeronaves arrendadas sin tripulación registradas en el Registro Aeronáutico Mexicano pertenecientes a personas o empresas de extranjeras, se deberá cumplir con lo siguiente:

- a) La aeronave estará sometida a los procedimientos de certificación, mantenimiento e inspección de aeronavegabilidad establecidos por la reglamentación y normatividad nacional, así como del Estado de matrícula;
- b) La responsabilidad o custodia de la aeronave y el control de todas las operaciones corresponderán al arrendatario;
- c) La responsabilidad por la aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave corresponderán al arrendatario;
- d) La duración del arrendamiento deberá especificarse claramente; y
- e) La matrícula de la aeronave será válida mientras esté en vigor el acuerdo de arrendamiento y la aeronave se utilice con arreglo a la reglamentación de la autoridad del Estado de matrícula, así como a la reglamentación y normatividad Nacional, los términos o condiciones especificados en el AOC y en las correspondientes Especificaciones de Operación y conforme a los manuales de operaciones y de mantenimiento.

2.5.4. Cuando se acuerde un arrendamiento sin tripulación, pero no se lleve a cabo la delegación de responsabilidades con el Estado implicado, conforme al artículo 83 Bis del Convenio, e independientemente de la matrícula de la aeronave arrendada, el arrendatario debe demostrar que:



- a) La tripulación de vuelo sean titulares de los pertinentes certificados o licencias válidos expedidos por la autoridad aeronáutica;
- 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 de la reglamentación y normatividad nacional, el AOC y las correspondientes Especificaciones de Operación, el manual general de operaciones y el manual general de mantenimiento.

**2.5.5.** Cuando se constató que el concesionario o permisionario no se ajusta a los reglamentos pertinentes del Estado de matrícula, la autoridad aeronáutica informará a la autoridad competente de dicho Estado y solicitará que se investigue el asunto.

**2.5.6.** Cuando la autoridad aeronáutica acepte la delegación de responsabilidad del Estado de matrícula, verificará que el concesionario o permisionario cumpla acabadamente con la reglamentación emitida por dicho Estado con respecto a la aeronave arrendada sin tripulación.

### **3. Arrendamiento con tripulación.**

**3.1.** Para llevar a cabo este tipo de arrendamiento, se debe tener presente que de acuerdo con la reglamentación nacional, en aeronaves de bandera mexicana, independientemente del Estado de matrícula de la aeronave, únicamente pilotos mexicanos por nacimiento con licencia otorgada por la AFAC podrán tripularlas.

**3.2.** En los arrendamientos con tripulación, es el arrendador el que se encarga normalmente del control de las operaciones de la aeronave. Esta debe explotarse entonces en virtud de un AOC expedido por la autoridad de aviación civil del Estado de matrícula de la aeronave. En este caso, el Estado del explotador también puede ser el Estado de matrícula de la aeronave arrendada.

#### **3.3. Determinación de la responsabilidad sobre el control y la seguridad de las operaciones.**

**3.3.1.** La autoridad aeronáutica determinará si la aeronave deberá explotarse bajo el AOC y las correspondientes especificaciones de operación del arrendador o si debe explotarse bajo la autoridad del arrendatario.

**3.3.2.** Si una parte da a otra en arrendamiento una aeronave y le proporciona al mismo tiempo la tripulación de vuelo, el mantenimiento y el combustible, es al arrendador a quien se considera explotador. Si el arrendador cobra por la utilización de la aeronave y los servicios conexos, la explotación de la aeronave estará sometida a los reglamentos aplicables de la autoridad aeronáutica. El control de las operaciones de la aeronave puede quedar bajo la responsabilidad del arrendador aun cuando el contrato tenga el carácter de arrendamiento sin tripulación y especifique expresamente que algunos servicios tales como el seguimiento de los vuelos, las comunicaciones, los servicios meteorológicos, entre otras, serán prestados por el arrendatario. Por consiguiente, de deberá verificar cómo se realizan las operaciones para determinar cuál de las dos partes en el acuerdo de arrendamiento ejerce el control de las operaciones y asume, por ende, la responsabilidad en lo referente a la seguridad.

**3.3.3.** En el caso de los subarrendamientos en cascada, el control operativo recaerá en el explotado titular del AOC en virtud del cual se explota la aeronave. En este caso, la autoridad aeronáutica será la responsable por la vigilancia de la seguridad operacional de la operación.

#### **3.4. Arrendamiento con tripulación a corto plazo, chárter o sub-chárter**

**3.4.1.** Algunas operaciones de arrendamiento con tripulación, chárter o sub chárter se organizan a muy corto plazo, por ejemplo, cuando un explotador desea reemplazar una aeronave fuera de servicio en un servicio en particular y se ve obligado a contratar con otro explotador para poder explotar dicho servicio.

**3.4.2.** La autoridad aeronáutica solicitará a los concesionarios o permisionarios listas de arrendadores y arrendatarios aprobados para facilitar dichos arrendamientos a corto plazo o chárter.

**3.4.3.** En el caso de un arrendamiento con tripulación a corto plazo, chárter o sub chárter, el arrendador deberá asumir todas las responsabilidades y el control operativo.

### **4. Consideraciones de revisión de contratos en la adquisición de aeronaves.**

**4.1.** En los procesos de adquisición de aeronaves, la autoridad aeronáutica verificará que no se contravenga ningún ordenamiento vigente, para lo cual en caso de aeronaves arrendadas, revisará la parte técnica del contrato correspondiente.

**4.2.** Para el caso de concesionarios o permisionarios, si efectúan por si mismos los servicios de mantenimiento y despacho y control de vuelos, deberán contar con la aprobación de la autoridad aeronáutica. Sin embargo, podrán contratar a terceros para que les proporcionen estos servicios, pero éstos deberán contar con la aprobación de la autoridad de aviación civil del Estado donde operen, y dichos prestadores de servicio deberán ajustarse y cumplir con las políticas y procedimientos del concesionario, permisionario y operador aéreo nacional de que se trate, manteniendo éstos últimos su responsabilidad por los servicios proporcionados.

**4.3.** En el caso de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana arrendadas, fletadas, intercambiadas u operadas por explotadores extranjeros, el mantenimiento de la aeronavegabilidad está sujeto a la legislación mexicana. La Autoridad Aeronáutica podrá delegar en base al artículo 83 Bis, la responsabilidad en la vigilancia del mantenimiento de la aeronavegabilidad a la Autoridad Aviación Civil del Estado del explotador y operador aéreo extranjero. En este caso, la autoridad aeronáutica deberá registrar el acuerdo de transferencia de responsabilidades ante la OACI.

**4.4.** En todos los casos, el personal de vuelo mexicano deberá cumplir con el programa de instrucción y con las jornadas de trabajo y descanso que establecen las disposiciones correspondientes emitidas por la autoridad aeronáutica.

## **5. ADQUISICIÓN DE AERONAVES.**

### **5.1. GENERALIDADES.**

**5.1.1.** En esta sección se proporcionan las reglas técnicas para que se satisfagan los requisitos de aeronavegabilidad cuando estén implicados lineamientos y disposiciones ya sea de la autoridad aeronáutica y/o del Estado de Registro en la Adquisición de aeronaves en virtud de arreglos de arrendamiento, compra o subarrendamiento.

**5.1.2.** Independientemente de los diversos tipos de Adquisición, un concesionario o permisionario que pretenda adquirir aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula extranjera para propósitos de transporte aéreo comercial, debe obtener aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica para operar esa aeronave.

**5.1.3.** Cualquier concesionario o permisionario que pretenda adquirir una aeronave, deberá asegurarse que cumple con las disposiciones emitidas por la Autoridad Aeronáutica para su operación y mantenimiento durante el periodo de posesión de la misma.

### **5.2. Aceptación del certificado de tipo.**

**5.2.1.** La responsabilidad del certificado de tipo de la aeronave corresponde al Estado de Diseño y es convalidado por la Autoridad Aeronáutica conforme a las disposiciones correspondientes.

**5.2.2.** La responsabilidad del diseño de la aeronave, y cualquier modificación de la misma que corresponda a un diseño aprobado, incumbe al Estado de Registro. Para que se mantenga esta responsabilidad, la Autoridad Aeronáutica no deberá ratificar la implementación de ninguna modificación sin aprobación previa del Estado de Registro, a menos que éste le delegue esta responsabilidad.

### **5.3. Mantenimiento.**

**5.3.1.** El programa de mantenimiento deberá ser aprobado por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de Registro de la aeronave, a menos que dicha Autoridad delegue esta responsabilidad a la Autoridad Aeronáutica. La Autoridad Aeronáutica podrá aprobar el uso de un programa de mantenimiento de un tercer Estado hasta que se realice la implementación del programa de mantenimiento del Concesionario, permisionario u operador aéreo.

**5.3.2.** Los factores que influyen en la aprobación del programa de mantenimiento que haya de aplicarse en el caso de Adquisición de aeronaves, son los siguientes:

- a) La vigencia en la que rige la Adquisición de la aeronave;
- b) Las diferencias entre los requisitos de mantenimiento de la Autoridad de Aviación Civil del Estado de Registro y los de la Autoridad de Aviación Civil del Estado del explotador, así como la compatibilidad de sus programas de mantenimiento aprobados.

**5.3.3.** Los procedimientos relativos al mantenimiento, a la realización y a la certificación del mantenimiento, incluida la firma de las aprobaciones de mantenimiento y sus registros, deben ser aceptables tanto para las Autoridades de Aviación Civil del Estado de Registro como para la Autoridad Aeronáutica, con base en las recomendaciones de mantenimiento del fabricante de la aeronave y a la Norma Oficial Mexicana que regule el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, o disposición equivalente que emita la autoridad aeronáutica.



**5.3.4.** La aplicación de directivas de aeronavegabilidad para aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas, se efectuarán conforme lo indicado en la Norma Oficial Mexicana NOM-039-SCT3-2001, y adicionalmente se deben aplicar los boletines de servicio mandatarios. Para el caso de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula extranjeras, la aplicación de las directivas de aeronavegabilidad se hará conforme lo disponga la autoridad de aviación civil correspondiente.

**5.4. Condiciones de adquisición.**

**5.4.1.** La Adquisición de aeronaves, que ostenten marcas de nacionalidad y matrícula extranjera para destinarlas a la prestación de servicios al público de transporte aéreo nacional o internacional, estará sujeta a lo establecido en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento.

**5.4.2.** Todo concesionario o permisionario podrá adquirir una aeronave en condición no aeronavegable bajo el entendido que no podrá iniciar operaciones hasta en tanto no cumpla con las condiciones de aeronavegabilidad establecidas por la Autoridad Aeronáutica.

**6. Condiciones técnicas en la adquisición de aeronaves.**

**6.1. Registros.**

**6.1.1.** La aeronave a adquirirse por un concesionario o permisionario deberá contar con registros de mantenimiento y operación desde su fabricación.

**6.2. Presentación de documentos técnicos.**

**6.2.1.** El concesionario o permisionario deberá presentar a la autoridad aeronáutica la documentación técnica que se establece en la Norma Oficial Mexicana que regula el mantenimiento de aeronavegabilidad de las aeronaves, o disposición equivalente que emita la autoridad aeronáutica. Esta documentación puede ser presentada, en el formato del anterior poseedor de la aeronave o del Concesionario, permisionario u operador aéreo actual. La documentación también puede ser presentada en cualquier medio electrónico:

**6.2.2.** Para el caso de aeronaves nuevas, se deberá presentar la documentación técnica que se establece en la Norma Oficial Mexicana que regula el mantenimiento de aeronavegabilidad de las aeronaves, o disposición equivalente que emita la autoridad aeronáutica.

**6.3. Transferencia de registros.**

**6.3.1.** Cuando el concesionario o permisionario adquiera o transfiera una aeronave, debe obtener o entregar, según sea el caso, al nuevo poseedor los registros de dicha aeronave, mismos que podrán ser obtenidos en medios electrónicos.

**6.4. Reparaciones.**

**6.4.1.** Todas las reparaciones mayores que se hayan incorporado después de la primera entrega de la aeronave y que todavía permanezcan en la misma, deben enumerarse y demostrar que se han realizado de conformidad con los requisitos de la Autoridad de Aviación Civil del Estado de registro en la fecha de su incorporación. Asimismo, deben observarse las disposiciones que en esta materia se establecen en la Norma Oficial Mexicana que regula el mantenimiento de aeronavegabilidad de las aeronaves, o disposición equivalente que emita la autoridad aeronáutica. En el caso de que se requieran nuevas medidas por ejemplo inspección repetitiva, esto también deberá indicarse.

**7. Subarrendamiento.**

**7.1.** Para el caso de subarrendamiento, aplican los mismos numerales que para las aeronaves arrendadas o transferidas.

**7.2.** De acuerdo a la solicitud del concesionario o permisionario de una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana y subsecuentemente subarrendada, la Autoridad Aeronáutica tendrá derecho de eximir a ese concesionario o permisionario de las disposiciones de las Normas Oficiales Mexicanas o disposiciones aplicables y retirar la aeronave de su permiso o concesión.

**7.3.** En caso de que la Autoridad de Aviación Civil del Estado del subarrendatario acepte la responsabilidad de supervisión del mantenimiento y operación de la aeronave subarrendada, deberá hacerlo por escrito y la aeronave deberá ser mantenida de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica. En caso de que la Autoridad de Aviación Civil del Estado del subarrendatario no acepte la responsabilidad, será la Autoridad Aeronáutica la que lleve a cabo dicha supervisión.

**7.4.** El concesionario o permisionario o de una aeronave con marcas de nacionalidad y matrícula mexicana que desee subarrendar la aeronave con personal de vuelo a un explotador extranjero, debe seguir siendo el

operador de la aeronave para propósitos de la Ley de Aviación Civil. y observar lo dispuesto en el numeral 1.5 de la presente Circular Obligatoria.

**7.5.** Un concesionario o permisionario que pretenda subarrendar una aeronave con personal de vuelo a otro permisionario o concesionario, el subarrendatario de la aeronave deberá ejercer y cumplir con las funciones y responsabilidades establecidas en la Ley de Aviación Civil.

**7.6.** El subarrendatario mexicano que pretenda utilizar la aeronave debe obtener el permiso o la concesión previa de la Autoridad Aeronáutica para la operación de dichos servicios.'

**8. Acuerdos de transferencia o aceptación de responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional con otras autoridades de aviación civil.**

**8.1. Aeronave mexicana que pretenda operar permanentemente en el extranjero.**

**8.1.1.** La autoridad aeronáutica, al recibir una solicitud de un concesionario, permisionario u operador aéreo nacional para operar una aeronave de matrícula mexicana en el extranjero, sea por arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, actuará como se indica a continuación:

- a) Evaluará aquellas funciones que deberán ser delegadas, tales como:
  - i) Inspección y vigilancia permanente de la aeronavegabilidad continua.
  - ii) Fallas o malfuncionamientos de la aeronave.
  - iii) Reparaciones mayores o alteraciones que requiera la aeronave.
  - iv) Aplicación del programa de Mantenimiento (incluyendo la aplicación de boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad y componentes limitados por tiempo). En este sentido, pueden presentarse dos casos:
    - 1) Que el mantenimiento sea efectuado por el personal del concesionario o permisionario nacional que sea enviado al lugar de operación de la aeronave. En este caso debe cerciorarse que los procedimientos de mantenimiento en el extranjero estén autorizados en su manual general de mantenimiento o de procedimientos de taller.
    - 2) Que el mantenimiento sea efectuado con personal de mantenimiento de la empresa que operará la aeronave o por un taller externo. En ambos casos, la autoridad aeronáutica debe convalidar el permiso de taller otorgado por la autoridad aeronáutica local, ya sea a la empresa que operará la aeronave o al taller externo, en los términos de la NOM-145/1-SCT3-2001. Para el caso de servicios de mantenimiento de línea, no será necesaria dicha convalidación.
  - v) Extensiones para aplicación de boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad. En este caso debe tener en cuenta que esta función no es delegable por parte de la autoridad aeronáutica, es decir, es necesario que el concesionario o permisionario haga la solicitud directamente a la autoridad aeronáutica para que ésta resuelva lo procedente, conforme lo señalado en la NOM-039-SCT3-2001.
  - vi) Control operacional.
  - vii) Despacho y control de vuelos. En este sentido, pueden presentarse dos casos:
    - 1) Que el despacho sea efectuado por el personal del concesionario, permisionario u operador aéreo nacional que sea enviado al lugar de operación de la aeronave. En este caso debe cerciorarse que los procedimientos de despacho en el extranjero estén autorizados en su manual general de operaciones o de despacho.
    - 2) Que el despacho sea efectuado con personal de operaciones de la empresa que operará la aeronave o por una oficina de despacho externa. En ambos casos, la autoridad aeronáutica debe autorizar el procedimiento.
  - viii) Personal de vuelo. En este caso debe tener en cuenta que esta función no es delegable por parte de la autoridad aeronáutica, es decir, es necesario que el personal de vuelo sea mexicano con su respectiva licencia otorgada por la autoridad aeronáutica.
  - ix) Cursos del personal de operaciones.
- b) Llevará a cabo una evaluación de la capacidad del Estado con quien se pretende llevar a cabo el Acuerdo de Transferencia, para aceptar las funciones relativas a la vigilancia, para ello puede utilizar como guía la Circular 295 LE/2 de la Organización de Aviación Civil Internacional, así como también puede examinar los informes públicos de las auditorías sobre la seguridad operacional llevados a cabo por la OACI.



**8.1.2.** Si cubierto el procedimiento del punto 8.1. anterior, determina que es factible celebrar el Acuerdo de Transferencia, preparará el Acuerdo en dos tantos, basándose en el modelo que aparece en la Circular 295 LE/2 de OACI y establecerá en el Acuerdo, aquellas funciones que se delegarán por motivo de la operación de la aeronave, y establecerá aquellas que no. Asimismo, establecerá claramente aquellas condiciones que deben cumplirse con motivo del Acuerdo, tales como puntos de contacto, intercambio de información, discrepancias, métodos de cumplimiento de las tareas de mantenimiento, entre otras.

**8.1.3.** Registrará el acuerdo ante la OACI.

**8.1.4.** Informará al concesionario, permisionario u operador aéreo del acuerdo celebrado indicándole las responsabilidades que debe cumplir ante la autoridad aeronáutica, y le proporcionará una copia de dicho acuerdo.

**8.2 Aeronave extranjera que pretenda operar permanentemente en México.**

**8.2.1.** Al recibir la solicitud de un concesionario o permisionario para operar una aeronave de matrícula extranjera permanentemente bajo su responsabilidad, sea por arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, actuará como sigue:

- a) Si recibe una solicitud Acuerdo de Transferencia de parte de la autoridad de aviación civil del Estado donde este registrada la aeronave, evaluará aquellas funciones que pretenden ser delegadas.
- b) Hace una evaluación de la conveniencia que representa el Acuerdo para la autoridad aeronáutica, así como su procedencia legal, para aceptar las funciones relativas a la vigilancia derivadas de las funciones que pretenden ser transferidas por parte de la autoridad de aviación civil del Estado de matrícula de la aeronave.

**8.2.2.** Si se determina la factibilidad del acuerdo, informará del hecho a la autoridad de aviación civil del Estado de registro para las formalidades correspondientes.

**8.2.3.** Informará al concesionario, permisionario u operador aéreo del acuerdo celebrado indicándole las responsabilidades que debe cumplir ante la autoridad aeronáutica, y le proporcionará una copia de dicho acuerdo.

**9. Sanciones.** Las transgresiones a la presente circular obligatoria serán sancionadas en los términos de la Ley de Aviación Civil, sus respectivos reglamentos y demás disposiciones jurídicas aplicables".

**10.** Lo no contemplado en la presente Circular Obligatoria, será resuelto por la autoridad aeronáutica.

**11. Grado de concordancia con normas y lineamientos internacionales y con las normas mexicanas tomadas como base para su elaboración.**

**11.1.** La presente Circular Obligatoria es equivalente con los objetivos de seguridad dictados por Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional.

**11.2.** No existen Normas Mexicanas que hayan servido de base para su elaboración, dado que al momento no existen antecedentes regulatorios publicados en este sentido.

**12. Bibliografía.**

**12.1.** Circular 295 LE/2, "Guía para la implementación del artículo 83 bis de la Convención sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

**13. Fecha de efectividad.**

La presente Circular Obligatoria entrará en vigor a partir del **01 de septiembre de 2020**, y estará vigente indefinidamente a menos que sea revisada o cancelada.

ATENTAMENTE  
EL DIRECTOR GENERAL DE LA  
AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

LIC. RODRIGO VÁSQUEZ COLMENARES GUZMÁN

Ciudad de México a 17 de agosto de 2020

**APÉNDICE "A"**  
**DEFINICIONES Y ABREVIATURAS**

**PARA LOS EFECTOS DE LA PRESENTE CIRCULAR OBLIGATORIA, SE CONSIDERAN LAS SIGUIENTES DEFINICIONES Y ABREVIATURAS:**

- 1. Adquisición:** Arrendamiento, subarrendamiento, compra o cualquier otro convenio mediante el cual se transfiera la propiedad u otorgue el uso y/o goce de una aeronave.
- 2. Aeronave:** Cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo.
- 3. Aeronavegabilidad:** Condición en la que una aeronave, sus componentes y/o accesorios cumplen con las especificaciones de diseño del certificado de tipo, suplementos y otras aprobaciones de modificaciones menores y que operan de una manera segura para cumplir con el propósito para el cual fueron diseñados
- 4. Arrendamiento:** Acuerdo de voluntades por medio del cual el arrendador concede el uso o goce temporal de una aeronave al arrendatario, mismo que se obliga a pagar por ese uso o goce un precio cierto.
- 5. Autoridad Aeronáutica:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Agencia Federal de Aviación Civil.
- 6. Autoridad de aviación civil del estado de diseño:** Autoridad rectora en materia aeronáutica sobre una aeronave fabricada en el estado de diseño.
- 7. Autoridad de aviación civil del estado de registro:** Autoridad rectora en materia aeronáutica sobre una aeronave matriculada en el estado de registro.
- 8. Certificado de Aeronavegabilidad:** Documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.
- 9. Concesionario:** Sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga una concesión para la explotación del servicio de transporte aéreo de servicio al público nacional regular, y es de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, está sujeto a rutas nacionales, itinerarios y frecuencias fijos, así como a las tarifas registradas y a los horarios autorizados por la Secretaría.
- 10. Explotador:** Persona o empresa extranjera de quien depende una aeronave.
- 11. Operador aéreo:** El propietario o poseedor de una aeronave de estado, de las comprendidas en el artículo 5 fracción II inciso a) de la Ley de Aviación Civil, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicano o extranjero.
- 12. Permisionario:** Persona moral o física, en el caso del servicio aéreo privado comercial, nacional o extranjero, a la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la realización de sus actividades, pudiendo ser la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular, nacional e internacional no regular y privado comercial.
- 13. Reparación mayor:** Reparación que no se puede llevar a cabo con prácticas aceptadas, es decir, aquellas que se encuentran en los manuales de mantenimiento de una aeronave, o realizadas por operaciones elementales, o que si son mal efectuadas pueden afectar apreciablemente el peso, balance, resistencia estructural, rendimientos, operación del motor, características del vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad.
- 14. Subarrendamiento:** Acuerdo de voluntades por medio del cual el arrendatario en calidad de subarrendador concede a otro arrendatario en calidad de subarrendatario el uso o goce temporal de una aeronave con o sin tripulación de vuelo y / o de sobrecargos, mismo que se obliga a pagar por ese uso o goce un cierto precio.

