



UTN  HAEDO

Gestión Aero comercial.

Transición de Aeronaves







Transición de Aeronaves

Un recorrido por los procesos de incorporación y salida de aeronaves

3. PROCESOS DE INCORPORACIÓN DE UNA AERONAVE

Retomando....

-  1. **Ubicar los procesos de transición de aeronaves** en el seno de los procesos operativos y de soporte normales de un operador aéreo, entendiendo su interrelación, impacto e importancia.
-  2. **Identificar todas las partes interesadas** que participan en los procesos de transición de aeronaves, sus roles, responsabilidades y atribuciones.
3. **Entender las principales etapas y acciones** necesarias para concretar la entrada y la salida de una aeronave. 
4. **Identificar las “reglas de juego”** aplicables para la concreción de un proceso de transición de una aeronave. 

Retomando....



El Equipo de Transición de Aeronaves

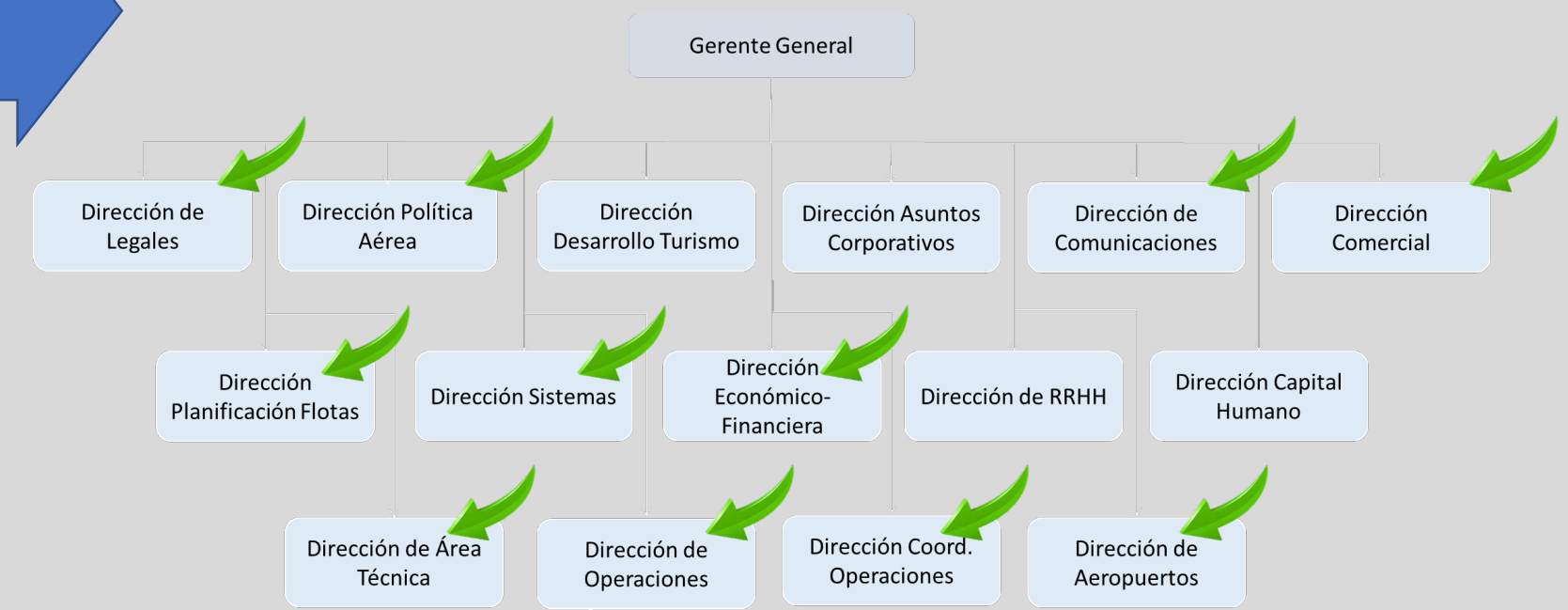
Hablamos de orgánicas, roles y funciones. Pero... ¿Quién es el Equipo de Transición de Aeronaves?

Equipos EXTERNOS

The screenshot displays the CAE website interface. At the top, there's a navigation bar with 'About CAE', 'Civil Aviation', 'Defense & Security', and 'Healthcare'. Below this, a large banner features an aircraft and the text 'Confía en la experiencia'. A sidebar on the left includes 'Santos Dumont' and 'Contactanos'. The main content area highlights 'Lifecycle Asset Manager' and 'Our Services', which are categorized into 'Aircraft Commercial Services', 'Aircraft Engine Services', and 'Aircraft Technical Services'. At the bottom, there's a section for 'Aircraft Technical Support Services' with an image of an aircraft in a hangar.

Vs.

Equipos INTERNOS

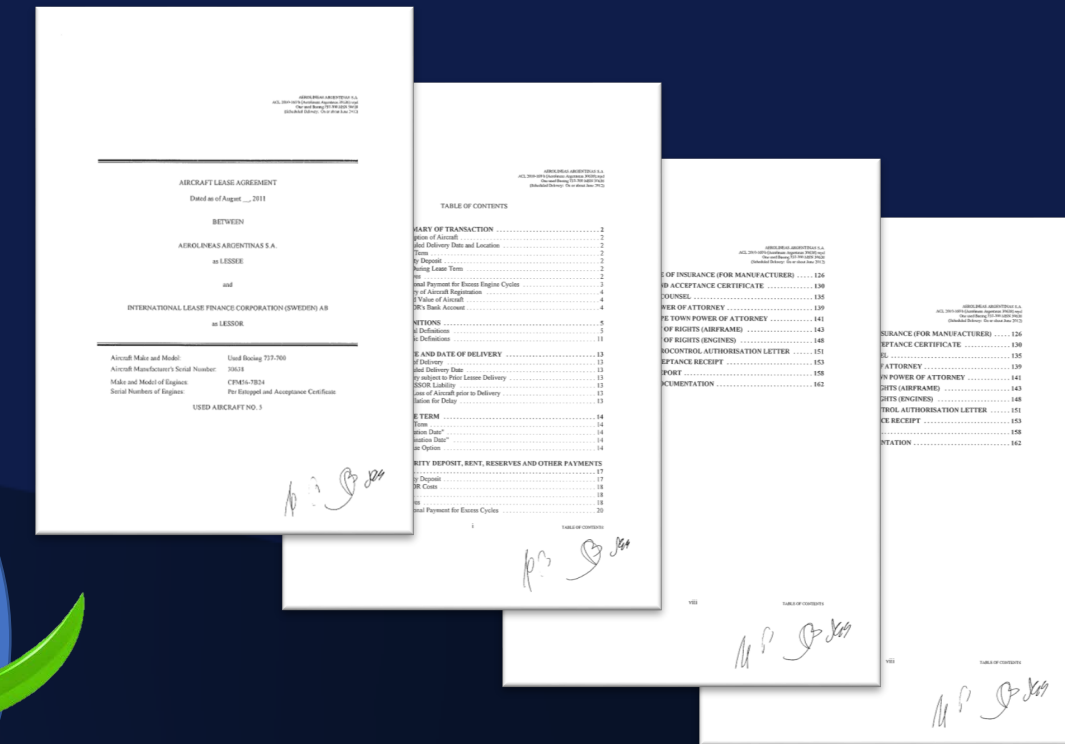
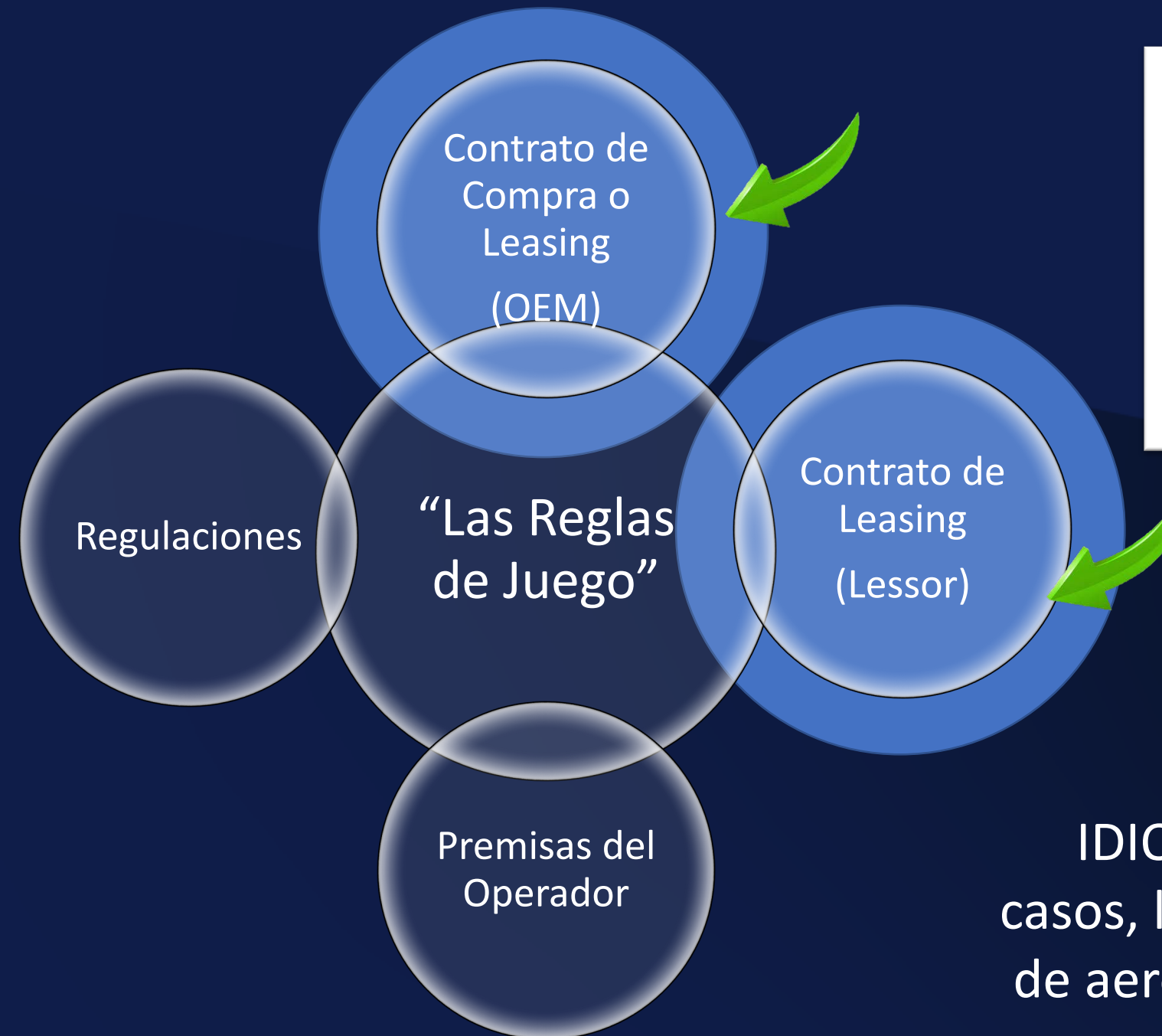


Normalmente conformado por personal de background técnico, puede reportar a distintas áreas según el tipo de empresa.

Gestiona los procesos de transición con todas las áreas interesadas internas y externas de la compañía.

Volviendo a las “Reglas de Juego”

En la industria se busca tener reglas de juego estandarizadas para facilitar los procesos de transición entre operadores, países y autoridades. Es importante hablar un idioma común.



IDIOMA: en la mayoría de los casos, los procesos de transición de aeronaves se llevan adelante en idioma INGLÉS

Volviendo a las Reglas de Juego: Estándares de la industria

La experiencia mostró que es necesario que todas las partes interesadas hablen el mismo idioma. Aún así, suelen surgir dificultades en la comunicación y los acuerdos en las negociaciones.

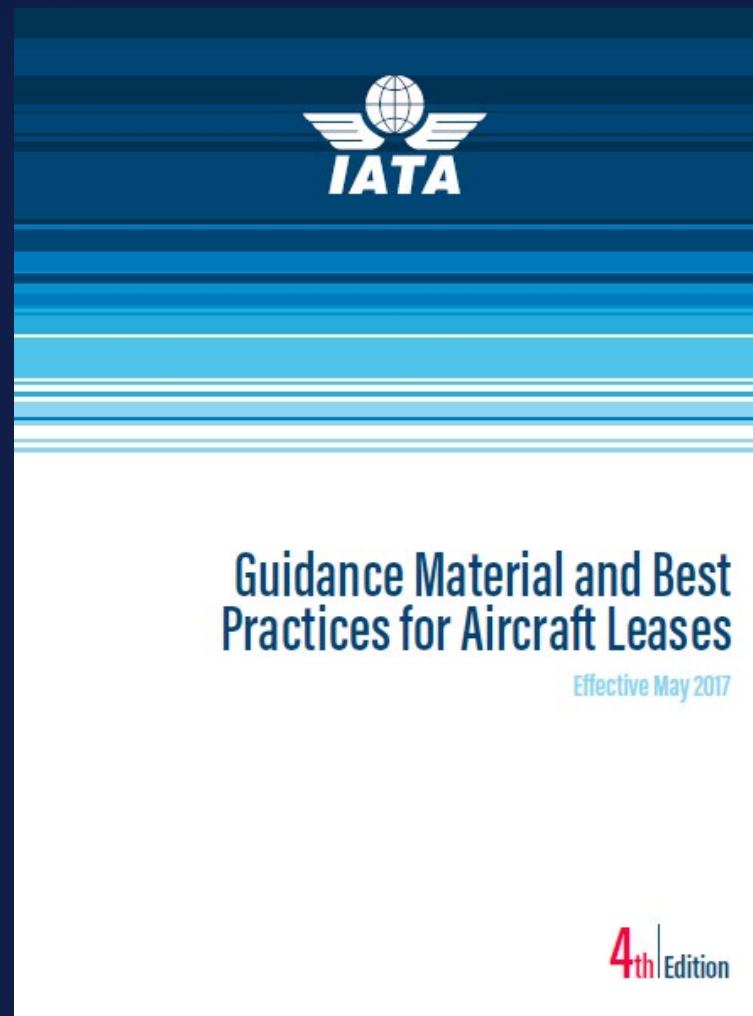
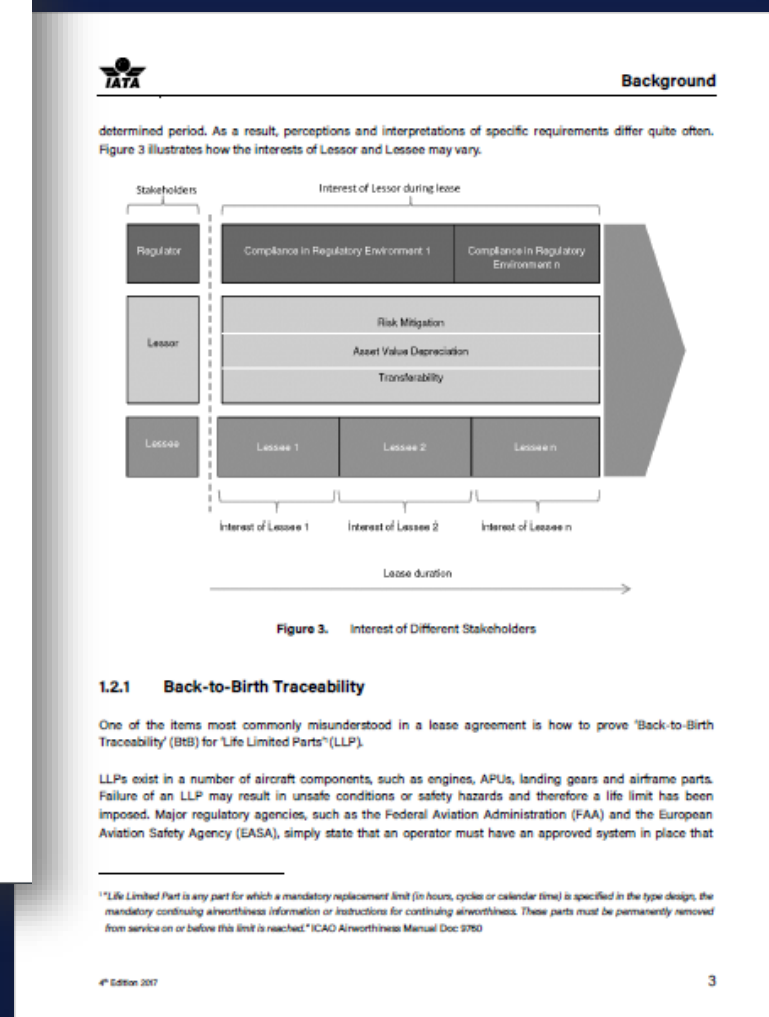
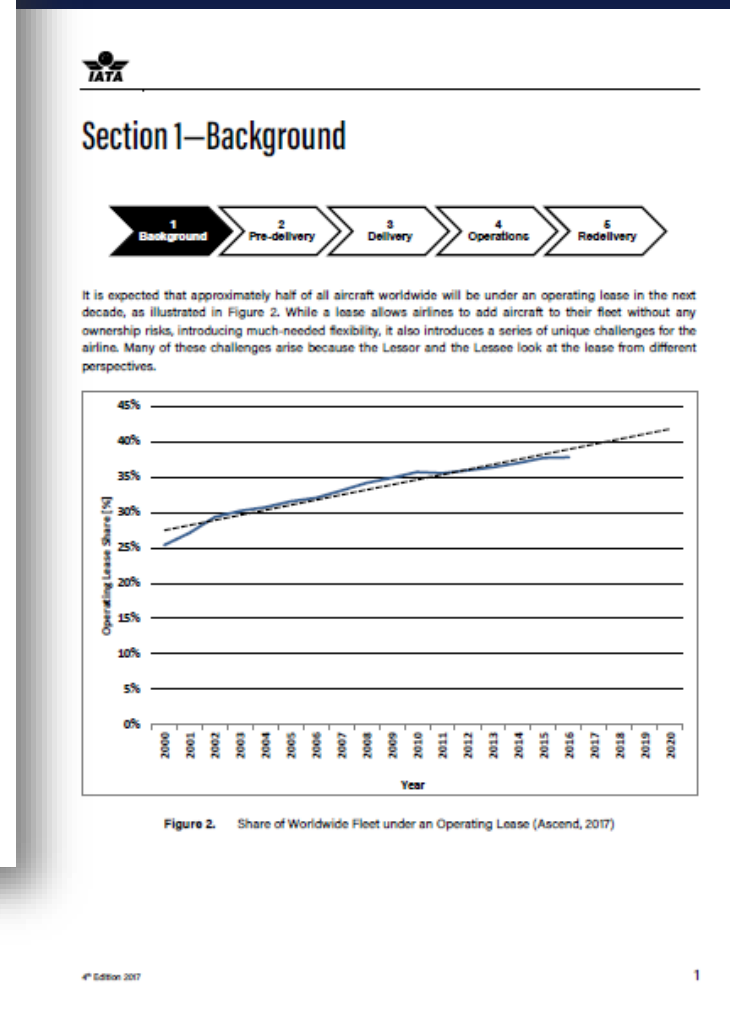
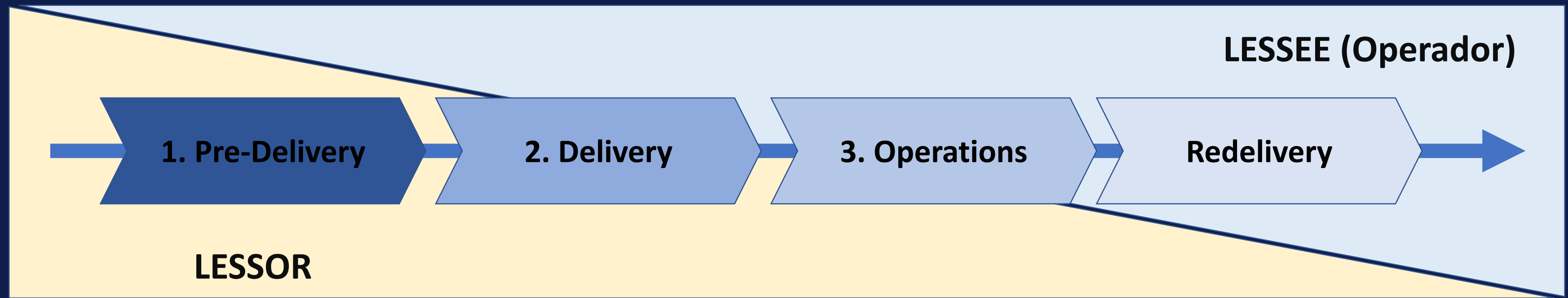


Table of Contents	
List of Figures	vii
List of Tables	ix
Abbreviations	xi
Scope	xv
Introduction	xvi
Section 1—Background	1
1.1 Maintaining Asset Value	2
1.2 Common Misunderstandings	2
1.2.1 Back-to-Birth Traceability	3
1.2.2 Repairs	4
1.2.3 Records Presentation	5
Section 2—Pre-Delivery	6
2.1 Letter of Intent	6
2.2 Representations and Warranties	7
2.3 Conditions Precedent	8
2.4 Insurance	9
2.4.1 Hull Insurance	9
2.4.2 Liability Insurance	10
2.5 Payment and Security	10
2.5.1 Security Deposit	11
2.5.2 Commitment Fee	11
2.5.3 Rent	12
2.5.4 Supplemental Rent or Maintenance Reserves (if applicable)	12
2.5.5 Maintenance Reserve Deposit	15
2.5.6 End of Lease Compensation	15
2.5.7 Letter of Credit	16
2.6 Cape Town Convention	16
Section 3—Delivery	18
3.1 Delivery Conditions	18
3.1.1 Technical Aspects for Delivery	18
3.1.2 Delivery of New Aircraft	19
3.1.3 Delivery of Used Aircraft	20



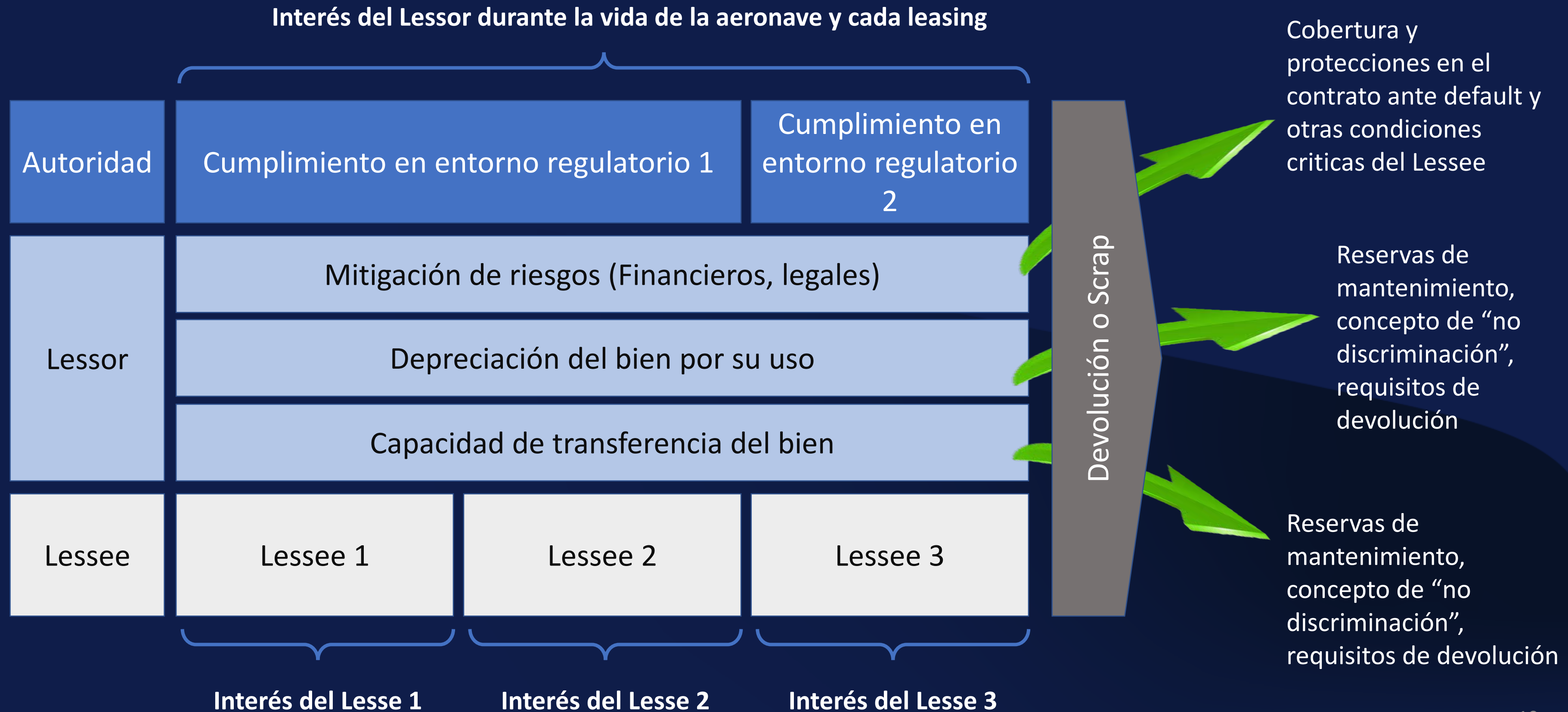
Background y conceptos importantes: Lessor Vs. Lessee



Estas son las típicas etapas del ciclo de transición **desde el punto de vista de la transacción comercial entre un Lessor y un Lessee (Operador)**.

El estándar está confeccionado sobre este proceso. Alrededor de esto, cada operador deberá gestionar los procesos internos propios y otros procesos externos como el de Matriculación, Inspección de Conformidad para la Emisión del Certificado de Aeronavegabilidad Estándar Original, inducción de la aeronave a su flota/sistemas, etc.

Background y conceptos importantes: Lessor Vs. Lessee



Background y conceptos importantes: ¿Quién es responsable por la operación?

Un Leasing tanto financiero como operativo, traslada toda la responsabilidad de la operación, el mantenimiento y la aeronavegabilidad del Lessor al Lessee, junto con la responsabilidad legal y la obligación de mantener los seguros necesarios durante el Lease Term.

Código Aeronáutico (Ley N 17.285)

- ✈ **Artículo 68:** El contrato de locación de aeronaves produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario.
- ✈ **ARTICULO 65:** Este código denomina explotador de la aeronave, a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro.
- ✈ **ARTICULO 66:** El propietario es el explotador de la aeronave salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.
- ✈ **ARTICULO 67:** La inscripción del contrato mencionado en el artículo anterior, libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte contratante. En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave

Background y conceptos importantes: Típicos puntos de dolor

Hay algunas áreas particulares que suelen ser los “puntos de dolor” en un proceso de Delivery / Redelivery, y que son donde se ponen en juego importantes costos:

**Trazabilidad al Origen
(Back to Birth Traceability)**

Landing Gears, Airframe y Motores



Reparaciones Estructurales



**Estándar y Presentación
de los records**



Conceptos contractuales principales: Foco en las condiciones técnicas

El contrato de Lesasing es el documento principal que colecta todas las condiciones técnicas, comerciales y legales que rigen un contrato de leasing.

LESSOR Draft 15 June 2011

DATED _____, 2011

BANCO DE LA UTN FRH, NATIONAL ASSOCIATION
(not in its individual capacity, but solely as an Owner Trustee)

as LESSOR

and

GESTIÓN AEROCOMERCIAL SERVICIOS AEREOS

as LESSEE

AIRCRAFT LEASE AGREEMENT
[A340-300; MSN 12344]

Aircraft Make and Model : Airbus A340-300
Passenger Aircraft

Aircraft Manufacturer's Serial Number: : 1234

Aircraft Registration Mark : [B-HXN]

Contract No. [_____]

COUNTERPART NO. ___ OF 6 SERIALY NUMBERED, MANUALLY EXECUTED COUNTERPARTS. TO THE EXTENT THAT THIS AIRCRAFT LEASE AGREEMENT CONSTITUTES CHATTEL PAPER UNDER THE UNIFORM COMMERCIAL CODE IN THE UNITED STATES OR ANY CORRESPONDING LAW IN ANY FOREIGN JURISDICTION, NO SECURITY INTEREST IN THIS AIRCRAFT LEASE AGREEMENT MAY BE CREATED THROUGH THE TRANSFEROR OR POSSESSION OF ANY COUNTERPART HERETO OTHER THAN COUNTERPART NO. 1.

TABLE OF CONTENTS

	Page
ARTICLE 1 DEFINITIONS	1
1.1 General Definitions	1
1.2 Specific Definitions	7
ARTICLE 2 CONDITIONS PRECEDENT TO DELIVERY; PLACE AND DATE OF DELIVERY; RECONFIGURATION	8
2.1 Conditions Precedent to Delivery	8
2.2 Place of Delivery	9
2.3 Scheduled Delivery Date	9
2.4 Total Loss of Aircraft prior to Delivery	10
2.5 Reconfiguration Work	10
ARTICLE 3 LEASE TERM AND PURCHASE OPTION	12
3.1 Lease Term	12
3.2 Expiration Date	12
3.3 Purchase Option	12
3.4 Fair Market Value Appraisal	12
ARTICLE 4 SECURITY DEPOSIT, RENT AND OTHER PAYMENTS	13
4.1 Security Deposit	13
4.2 Rent	13
4.3 LESSOR's Bank Account	14
4.4 [Default Interest	15
4.5 No Deductions or Withholdings for Taxes	15
4.6 Net Lease	15
4.7 Currency Indemnity	16
4.8 LESSOR's Performance of LESSEE's Obligations	16
ARTICLE 5 ACCEPTANCE CONDITIONS	16
5.1 Delivery of the Aircraft to LESSEE	17
5.2 Delivery Condition	17
ARTICLE 6 SELECTION, INSPECTION, ACCEPTANCE FLIGHT AND DEREGISTRATION OF AIRCRAFT	17
6.1 LESSEE Selection of Aircraft	17
6.2 LESSEE Inspection of Aircraft	17
6.3 Acceptance Flight	17
6.4 LESSEE Acceptance of Aircraft	18
6.5 LESSOR Deregistration of Aircraft	18
ARTICLE 7 PRE-DELIVERY, DELIVERY AND POST-DELIVERY DOCUMENTARY AND OTHER REQUIREMENTS	18
7.1 Pre-Delivery Requirements	18
7.2 Delivery Requirements	19
7.3 Post-Delivery Requirements	19
ARTICLE 8 OPERATION OF AIRCRAFT	19
8.1 Costs of Operation	20
8.2 Compliance with Laws	20
8.3 Training	20
27.2 LESSOR Performance for LESSEE	59
27.3 Application of Payments	59
27.4 Delegation by LESSOR	59
27.5 Rights of LESSOR	59
27.6 Time	60
27.7 Further Assurances	60
27.8 Use of Word "including"	60
27.9 Headings	60
27.10 Invalidity of Any Provision	60
27.11 Amendments in Writing	60
27.12 Expenses	60
27.13 Illegality	61
27.14 Restructuring	61
27.15 Cooperation	61
27.16 Entire Agreement	61
27.17 Binding Effect	61
27.18 Execution	61
27.19 LESSOR	62
27.20 Usury Savings; True Lease	62
EXHIBIT A PART I: AIRCRAFT DESCRIPTION	A-1
EXHIBIT A PART II: AIRCRAFT SYSTEMS EQUIPMENT	A-2
EXHIBIT A PART III: AIRCRAFT DOCUMENTATION	A-4
EXHIBIT B INSURANCE REQUIREMENTS	B-1
EXHIBIT C BROKER'S LETTER OF UNDERTAKING	C-1
EXHIBIT D DELIVERY CONDITIONS	D-1
EXHIBIT E PART I: TECHNICAL ACCEPTANCE CERTIFICATE	E-1
EXHIBIT E PART II: ACCEPTANCE CERTIFICATE	E-4
EXHIBIT E PART III: RECONFIGURATION ACCEPTANCE CERTIFICATE	E-5
EXHIBIT F RETURN CONDITIONS	F-1
EXHIBIT G RETURN ACCEPTANCE CERTIFICATE	G-1
EXHIBIT H PART I: COMPENSATION CALCULATION	H-1
EXHIBIT H PART II: LLP LIST	H-2
EXHIBIT I MAINTENANCE RESERVES	I-1

Veamos en detalles las secciones relativas a las condiciones de entrega de una aeronave en un contrato real.

3. Procesos de Incorporación de una aeronave

Delivery Schedule: Cronograma de incorporación

La secuencia típica para la incorporación de una aeronave usada bajo contrato de Leasing suele repetirse en cuanto a sus etapas. Sin embargo, cada proyecto, cada aeronave es un caso particular que tiene imprevistos y situaciones particulares que hay que gestionar sobre bases de conocimientos técnicos sólidos.



Firma LOI

Inspección Preliminar

Firma Contrato

Inspección Predelivery

Technical Acceptance Certificate

Ferry Flight

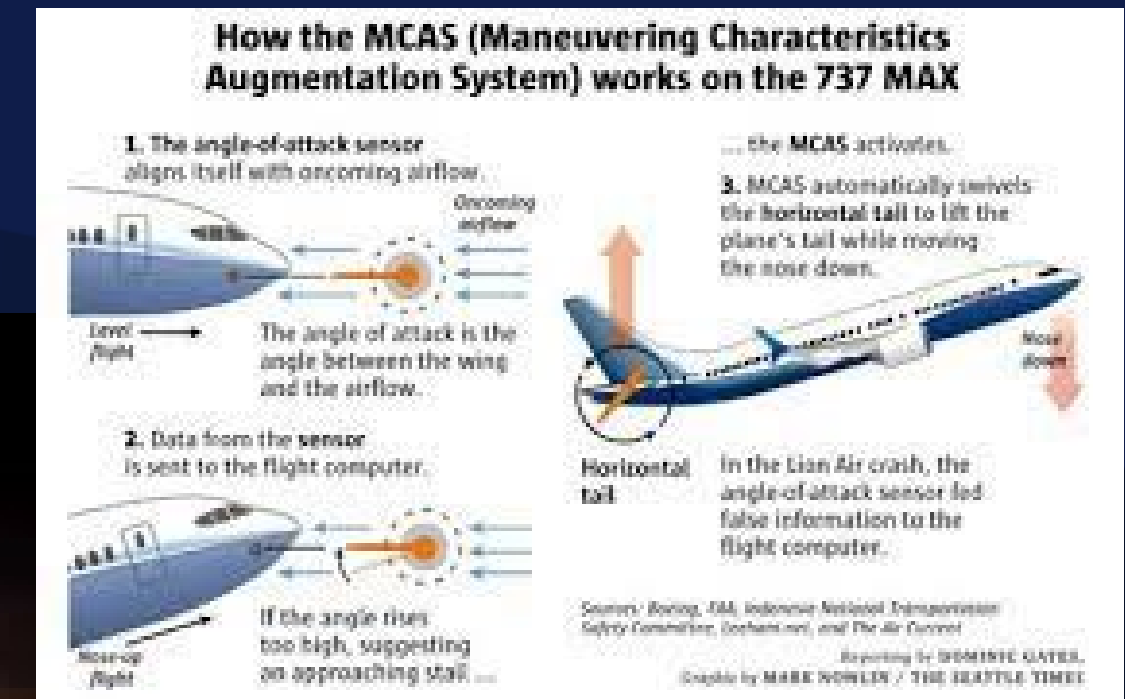
Matriculación / CAEO

Afectación Comercial

Programación Comercial

Casos particulares: El Caso B737-MAX

Siguiendo dos accidentes fatales de las empresas Lion Air y Ethiopian, la flota B737-8 MAX se vió obligada a dejar de operara hasta tanto se completó la investigación, se determinaron las causas del accidente y se implementaron las mejoras en la industria. El impacto en la relación operador-Lessor-Fabricante.



Muchas gracias