CAPITULO XII
EVALUACION DE UN ACUERDO DE ARRENDAMIENTO/ INTERCAMBIO DE AERONAVES

SECCION 1 ANTECEDENTES

1. OBJETIVO

Este capítulo suministra una guía para evaluar los acuerdos de arriendo e intercambio de aeronaves para operadores certificados en Colombia.

2. GENERALIDADES

A. Definiciones

1) *Arrendamiento*: Es un contrato en virtud del cual el propietario de una aeronave (arrendador) cede a otra persona (arrendatario) el uso y goce de está durante un determinado periodo de tiempo a cambio de una compensación o remuneración. Esto no incluye contratos de venta de una aeronave o contratos condicionados de venta de acuerdo a la Parte Tercera de los RAC.

2) *Arriendo Seco (Dry lease)*: Cualquier acuerdo en el cual un arrendador (que puede ser un transportador aéreo, banco o compañía arrendadora) renta una aeronave sin tripulación a un transportador aéreo (arrendatario) y en el cual el arrendatario mantiene el control operacional.

3) *Arriendo Húmedo (Wet lease):* Cualquier arriendo en el cual un arrendador (únicamente un transportador aéreo) renta una aeronave con al menos un piloto para cualquier transportador aéreo, transportador extranjero o persona extranjera (arrendatario)l.

4) *Acuerdo de Intercambio*: Cualquier acuerdo entre operadores (colombianos o extranjeros) en el cual el control operacional de una aeronave es transferido por cortos periodos de tiempo de un operador a otro. Con este tipo de acuerdo el último operador asume la responsabilidad del control operacional de la aeronave hasta la siguiente transferencia.

5) *Control Operacional*: Operación de una aeronave como está definida en la Parte Primera de definiciones de los RAC para "explotador (de aeronave)"

6) *Arrendatario*: La parte que recibe y usa una aeronave bajo las condiciones de un contrato de arrendamiento.

7) *Arrendador*: La parte que da o suministra la aeronave en arriendo.

8)

B. Determinación del Control Operacional de una Aeronave bajo un Arriendo Seco: Normalmente, el control operacional de una aeronave bajo un arriendo seco reposa en el arrendatario. En la mayoría de los acuerdos de arriendo seco el arrendador es un banco o una compañía arrendadora o propietaria. En ningún caso el arrendador tendrá la experiencia operacional, las facilidades o el deseo de asumir la responsabilidad u obligación del control de las operaciones diarias de la aeronave.

C. Determinación del Control Operacional de una aeronave bajo un Arriendo Húmedo: El hecho que la Oficina de Transporte caracterice un Arriendo como Húmedo no necesariamente implica que el arrendador sea el responsable del control operacional. Transporte Aéreo determina quién tiene el control operacional y deberá informar por escrito, la Secretaria de Seguridad Aérea mantendrá esta carta en el archivo del operador.

D. Otros Factores que Determinan el Control Operacional de una Aeronave Arrendada:

1) La UAEAC debe determinar quién tiene el control operacional, considerando quien ejerce autoridad y responsabilidad para un número específico de funciones operacionales. Esto podría incluir la programación de vuelos y tripulaciones, iniciación y terminación de los vuelos.

2) En casos donde hay duda o controversia sobre quien ejerce el control operacional, la Secretaria de Seguridad Aérea puede considerar factores adicionales tales como quien es el responsable por el mantenimiento, servicios y entrenamiento de las tripulaciones.

3. ACUERDOS DE INTERCAMBIO

A. Un acuerdo de intercambio es una forma de arrendamiento en seco. Un acuerdo de

intercambio permite que dos compañías aéreas para conectar dos o más puntos en una ruta utilizando el mismo avión, pero cada operador con sus propios tripulantes de vuelo (piloto (s) y auxiliares de vuelo). Por ejemplo: El operador de "a" (el operador primario) opera una aeronave desde el punto "x" al punto "y" (el punto de intercambio). En el punto "y", operador de "b" (el operador de intercambio) asume el control operacional de la misma aeronave para volar desde el punto "y" al punto "z" con su (operador "b") propia tripulación, La marca, modelo y serie de la aeronave (M / M / S) debe estar incluido en las Especificaciones de Operación de los dos operadores (Parte F) de transporte aéreo que operan en Colombia. Los registros de matrícula de cada aeronave deben estar listados en la parte A-12 de las Especificaciones de Operación de acuerdo con la parte 4 del RAC y en la aceptación de las Especificaciones de Operación conforme con la parte 4 capítulo XXIX del transportador aéreo comercial extranjero. Cada titular de CDO debe obtener la aprobación previa de la UAEAC antes de iniciar cualquier operación de intercambio.

Nota: El RAC parte XXIX numeral 4.2911 a) (5) requiere que las marcas de nacionalidad y matrícula de cada aeronave de registro extranjero autorizada para operar en Colombia, deben estar incluidas en las especificaciones de Operación del transportador aéreo comercial.

Nota: Debido a que un acuerdo de intercambio es una forma de contrato de arrendamiento en seco (dry lease), cada operador debe cumplir con todas las regulaciones aplicables para aeronaves arrendadas en dry lease.

Procedimientos de aprobación. Los asuntos que son comunes en las operaciones normales de una compañía aérea con frecuencia presentan problemas importantes en un intercambio de aeronaves. Por lo tanto, se debe hacer especial énfasis en la revisión, aprobación, y seguimiento de este tipo de operaciones. Cuando se recibe una solicitud para un intercambio de aeronaves es importante seguir la siguiente directriz:

1. Presentar una solicitud. Cada parte en un acuerdo de intercambio presentará una solicitud de modificación de sus Especificaciones de Operación ante la Secretaría de Seguridad Aérea. Una copia del acuerdo de intercambio o un memorando escrito de sus términos, se debe adjuntar a la solicitud.

2. Revisión de la solicitud. Los inspectores asignados revisarán la solicitud y llevarán a cabo las evaluaciones y/o las inspecciones necesarias para garantizar el cumplimiento con los RAC. Los resultados de estas revisiones e inspecciones serán coordinados entre el inspector principal de operaciones (POI), y el inspector principal de mantenimiento (PMI), y el inspector principal de aviónica (PAI) que tienen competencia para conocer las Especificaciones de Operación de las partes que hacen parte del acuerdo de intercambio.

3. Inspección de la aeronave. Todos los aspectos de la operación de intercambio propuesta deben ser cuidadosamente analizados, por ejemplo: Los medios para exhibir el nombre o el número de certificado del titular del certificado que opera la aeronave. La inspección de la aeronave que se utilizará en el intercambio puede relevar las diferencias de equipamiento y arreglos de cabina no estándar de los interruptores, los instrumentos y los controles que puedan constituir un peligro para el operador de intercambio a menos que sea necesario poner en práctica u programa de entrenamiento, o adoptar otros cambios correctivos diseñados para tratar estas inquietudes.

4. Autorización de ETOPS. El operador primario tiene el control de mantenimiento de las aeronaves en intercambio. El operador de intercambio debe cumplir con el programa de mantenimiento del operador primario, incluida la autorización ETOPS.

   - El operador de intercambio también debe tener la autorización para la operación ETOPS.
   - Si una compañía aérea certificada en Colombia explota una aeronave de matrícula extranjera en virtud de un acuerdo de intercambio, entonces debe cumplir con la parte 4 numeral 4.5.4.2 (c)) y (d).
   - Si el operador primario como el de intercambio son compañías aéreas de Colombia, la aeronave debe estar autorizada en las Especificaciones de Operación de ambas compañías para operar ETOPS.

5. Modificación de las Especificaciones de Operación.

   La modificación de las Especificaciones de Operación incluirá:

1. Los nombres de las partes involucradas. Cuando todos los elementos han sido considerados satisfactorios, las Especificaciones de Operación, tanto de los operadores primarios y de intercambio deben ser modificados para la emisión de la parte F

de las Especificaciones de Operación de cada operador. El operador primario, es el operador que normalmente estaría operando el avión si un acuerdo de intercambio no estaba en vigor. El operador de intercambio es la otra parte en el acuerdo de intercambio para el operador (es) nacional o extranjero (s) que presta servicio a Colombia, los nombres de cada parte se consignarán en la columna correspondiente de la parte F de las Especificaciones de Operación de cada parte.

***Nota**: Las empresas aéreas extranjeras y colombianas certificadas no deben realizar las operaciones bajo cualquier otro acuerdo de intercambio que no figure en las Especificaciones de Operación en la parte F y en la parte que corresponda a las especificaciones de Operación del operador extranjero*.

2. Las aeronaves. Los aviones M / M / S, se anotarán en la columna correspondiente de la parte F de las Especificaciones de Operación. Si el operador primario es una de las compañías aéreas colombianas, entonces también tendrán que ser enumerados los aviones en el párrafo A-12 como operador primario.

Nota: *El punto de intercambio para las compañías aéreas extranjeras o personas extranjeras que operan exclusivamente fuera de Colombia, debe estar fuera de Colombia y no se expiden Especificaciones de Operación.*

3. Programa de Mantenimiento y Lista de Equipo Mínimo (MEL). El acuerdo de intercambio debe especificar que el programa de mantenimiento y el MEL es del operador primario y los procedimientos asociados, deben ser utilizados durante la operación de intercambio. El operador primario debe ser responsable del control de mantenimiento de la aeronave en todo momento. El operador de intercambio es la otra parte en el acuerdo de intercambio. Las diferencias en los programas de mantenimiento, MEL y procedimientos asociados deben conciliarse antes de la emisión de las Especificaciones de Operación, si el intercambio involucra:

   - Una compañía colombiana y una compañía aérea extranjera y la compañía colombiana es el operador primario, entonces sería el Estado del explotador de la compañía aérea extranjera quien revisa y emite una autorización apropiada.
   - Una compañía colombiana y una compañía aérea extranjera y la compañía aérea extranjera es el operador primario, entonces la UAEAC debe revisar y emitir la autorización apropiada.
   - Dos compañías aéreas de Colombia, entonces la UAEAC debe revisar y emitir una autorización correspondiente para el operador de intercambio.

4. Puntos de intercambio. Los puntos de intercambio deben introducirse en la columna correspondiente del apartado de las Especificaciones de Operación del operador primario y del intercambio. La transferencia de las tripulaciones de vuelo y de control operacional (ejercicio de la autoridad sobre la iniciación, la realización o terminación de un vuelo) la responsabilidad debe tener lugar sólo en los aeropuertos especificados en los "puntos de intercambio" columna del párrafo A029 de cada una de las Especificaciones de Operación.

5. Detalles adicionales. Condiciones adicionales, limitaciones y requisitos relacionados con la seguridad deben ser incluidos en las Especificaciones de Operación del operador primario y en el de intercambio.

B. Ocasionalmente detalles importantes pueden ser pasados por alto a menos que las condiciones del intercambio sean estrechamente monitoreadas. Las variaciones en equipamiento pueden ser potencialmente peligrosas a menos que se tenga un efectivo entrenamiento o se tomen acciones correctivas antes de iniciar las operaciones. Por ejemplo, los botes salvavidas o un radio de emergencia pueden estar inadecuadamente almacenados durante vuelos sobre agua en aeronaves que no están en condiciones para almacenarlos, creando así una condición peligrosa cuando exista turbulencia.

4. RESPONSABILIDADES DE LA UAEAC

A. *Determine la responsabilidad de la regional*: La aprobación de las especificaciones de operación es responsabilidad de la Secretaria de Seguridad Aérea por intermedio del inspector asignado al operador que ejerce el control operacional de la aeronave. Esta determinación se debe hacer revisando la asignación específica del control operacional en los acuerdos de arriendo/intercambio.

B. *Revisión del Contrato*: Un acuerdo de arriendo/intercambio de una aeronave es revisado para determinar si todas las responsabilidades del arrendador/arrendatario están descritas. El inspector debe asegurarse que el arriendo/intercambio contiene todas las fechas efectivas y provisiones requeridas por la regulación. Los ítems no requeridos por la

regulación deben ser revisados para determinar su aplicabilidad y compatibilidad con los requerimientos regulatorios.

C. *Manual del operador arrendado*r: Este manual debe ser revisado para verificar lo siguiente:

1) El programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada para la aeronave, motores, hélices (sí aplica) y componentes.

2) El programa de confiabilidad del mantenimiento, si aplica

3) Programa de entrenamiento para el personal de mantenimiento de la aeronave.

4) Procedimiento de abastecimiento de Combustible de la aeronave.

5) Provisiones para el uso de una lista de Equipo Mínimo (MEL) aprobada.

6) Provisiones para el arrendamiento de la aeronave al arrendatario.

D. *Manual del Operador Arrendatario*: El manual del arrendatario debe ser revisado para verificar lo siguiente:

1) Determinar si los manuales estipulan procedimientos y guías adecuadas para incorporar una aeronave arrendada en su sistema de operaciones.

2) Procedimientos para el uso del Programa de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad Continuada del arrendador para la aeronave, motores, hélices (si aplica) y componentes.

3) Procedimientos para el uso del programa de confiabilidad, si aplica.

4) Si la aeronave es mantenida bajo el programa de mantenimiento del arrendador, los procedimientos en el programa de entrenamiento del personal de mantenimiento deben ser adecuados para contemplar las diferencias de configuración.

5) Procedimientos de suministro de combustible a la aeronave.

6) Condiciones para el uso de un MEL aprobado.

E. *Registros de mantenimiento de la aeronave*:

El arrendador deberá mantener los registros de mantenimiento y asegurar que los ítems requeridos para inspección, reparación u Overhaul son incluidos en dichos registros.

F. *Inspecciones de conformidad de la aeronav*e:

Las inspecciones de conformidad de la aeronave se efectúan para asegurar que:

1) Las diferencias entre las aeronaves existentes de la flota del arrendatario y la aeronave a ser arrendada sean identificadas. Estas diferencias deben ser identificadas con:

- Enmiendas a las especificaciones de operación del arrendatario
- Revisiones al Manual General de Mantenimiento del arrendatario

2) La configuración de la aeronave cumple con los requisitos de la regulación de acuerdo con la operación a realizar.

SECCION 2. PROCEDIMIENTOS

1. PRE-REQUISITOS Y REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN

A. Pre-requisitos

- Conocimiento de los requerimientos regulatorios de los RAC Parte 4 capítulos II, V y VI.
- Culminación exitosa del curso de adoctrinación para Inspectores de Aeronavegabilidad.

B. Coordinación: esta tarea requiere coordinación entre inspectores de Aeronavegabilidad y/o Aviónica y operaciones.

2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS DE TRABAJO

A. Referencias

- Guía del inspector de Aeronavegabilidad volumen 2 parte 4 capitulo XI: Evaluación récords de Mantenimiento del Operador
- Guía del Inspector de Aeronavegabilidad Vol. 2, Parte 4 Capítulo XXIV, Especificaciones de Operación

B. Formas

- Forma RAC8400-8 Especificaciones de Operación

C. Ayudas de trabajo

- Especificaciones de Operación, listas de chequeo y hojas de trabajo.

3. PROCEDIMIENTO PARA ACUERDOS DE ARRENDAMIENTO.

A. Determine si ha habido un acuerdo de arrendamiento: Solicite una copia del contrato de arriendo:
   1) Determine cuáles son los inspectores (Aeronavegabilidad y/o operaciones), que deben ser involucrados en la evaluación del acuerdo de arrendamiento
   2) Determine el inspector responsable. Si hay más de un inspector involucrado, determine quién debe ser responsable de aprobar las partes de operaciones y mantenimiento de las especificaciones de operación.

B. Revise el contrato, asegúrese de que:
   1) El arrendador y el arrendatario están plenamente identificados en el contrato.
   2) El contrato esté firmado por las personas apropiadas tanto de la organización del arrendador como de la organización del arrendatario.
   3) Cualquier cláusula, enmendadura y corrección deben estar firmadas por ambas partes, el arrendador y el arrendatario.
   4) Las aeronaves sujetas al acuerdo de arrendamiento deben estar identificadas por marca y modelo, número de registro o matrícula y número de serie.
   5) Las fechas efectivas del contrato de arrendamiento estén identificadas.
   6) El control operacional esté específicamente designado
   7) Las responsabilidades de realizar mantenimiento están específicamente designadas.

      El inspector deberá asegurarse que el contrato de arrendamiento se encuentra firmado y que el arrendamiento defina claramente quien es el responsable del cumplimiento del programa de mantenimiento y de las directrices de aeronavegabilidad, asi mismo, verificar si incluyen la determinación de responsabilidad de la firma de la conformidad (visto bueno) de mantenimiento y de la aeronavegabilidad de la aeronave
   8) Las responsabilidades de archivo de los registros de mantenimiento estén específicamente designadas.
   9) Los programas de Mantenimiento (del arrendador o del arrendatario) que serán utilizados estén indicados

C. Revise los Manuales del Arrendatario: Asegúrese que el manual incluya lo siguiente:
   1) Procedimientos adecuados para incorporar la aeronave rentada en su sistema de operación, por ejemplo: chequeo de aceptación de aeronaves, etc.
   2) Condiciones para que en el programa de entrenamiento en mantenimiento estipule cualquier diferencia entre la configuración de la aeronave arrendada y las aeronaves existentes de la flota del arrendatario.
   3) Un programa que sea adecuado y estipule las diferencias de configuración, si la aeronave va a ser mantenida bajo el programa de mantenimiento del arrendatario.
   4) Un MEL que sea aplicable a la aeronave arrendada.

D. Revise los registros de mantenimiento (ver Vol. 2 parte IV Capitulo XI Procedimientos para la evaluación de récords de mantenimiento)

E. Realice una inspección de conformidad de la aeronave: Después de ejecutar la inspección, revise los resultados para asegurar que las diferencias entre la aeronave arrendada y las aeronaves en operación estén identificadas y sean indicadas en las especificaciones de operación y en el Manual General de Mantenimiento del arrendatario.

4. PROCEDIMIENTOS PARA ACUERDOS DE INTERCAMBIO

A. *Revise el acuerdo*: Asegúrese de que:
   1) El operador suministrará una copia escrita del contrato o documentación sobre el contrato de intercambio.
   2) Las aeronaves sujetas al acuerdo de intercambio estén identificadas por marca y modelo, número de registro o matrícula y número de serie.
   3) Las fechas/tiempos efectivos del intercambio estén estipulados.
   4) El control operacional está específicamente designado
   5) La responsabilidad de la ejecución del mantenimiento esté específicamente designada
   6) La responsabilidad del archivo de los registros de mantenimiento esta específicamente designado.
   7) El programa de mantenimiento a ser utilizado está indicado
   8) Todas las cláusulas, enmendaduras y correcciones estén firmadas por ambas partes del acuerdo
   9) El acuerdo de intercambio debe contemplar todas las diferencias de la configuración de las aeronaves debido a requerimientos de

operación y mantenimiento de ambos operadores.

B. *Revise el Manual del Operador arrendador*: Revise lo siguiente:

1) El programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada para la aeronave, motores, hélices (si aplica) y componentes.

2) El programa de confiabilidad, si aplica.

3) El programa de entrenamiento para el personal de mantenimiento de la aeronave.

4) Procedimientos de suministro de combustible de la aeronave.

5) Condiciones para el uso de un MEL aprobado.

6) Provisiones para arrendamiento de la aeronave al arrendatario.

C. *Revise el Manual del Operador Arrendatario*: Revise lo siguiente:

1) Determine si el manual provee procedimientos adecuados y guías para incorporar una aeronave rentada dentro de su sistema de operaciones.

2) Procedimientos para el uso del programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada del arrendador para la aeronave, motores, hélices (si aplica) y componentes.

3) Procedimientos para el uso del programa de confiabilidad, si aplica.

4) Procedimientos en el programa de entrenamiento de mantenimiento que sean adecuados para contemplar las diferencias de configuración, si la aeronave es mantenida bajo el programa de mantenimiento del arrendador.

5) Procedimientos de suministro de combustible a la aeronave

6) Provisiones para el uso de un MEL aprobado.

D. *Análisis de las Discrepancias*: Evalúe todas las deficiencias para determinar que correcciones serán requeridas.

E. *Programe una reunión*: si se descubren deficiencias durante la evaluación informe al operador/solicitante. Programe una reunión con el operador/solicitante para discutir áreas con problemas, si es necesario.

5. RESULTADOS DE LA TAREA

A. Diligencie el formulario de evaluación

B. La terminación de esta tarea traerá como resultado lo siguiente:

1) Aprobación del acuerdo llevado a cabo, con lo siguiente:

- Enviando una carta al operador aceptando el acuerdo
- Aprobación de las especificaciones de operación de acuerdo con el Vol. 2, parte 4, Cap. XXIV. Especificaciones de Operación.

2) No aprobación del acuerdo con envío de una carta al operador/solicitante listando las razones para la no aprobación.

C. Documente la Tarea

Archive todos los papeles de soporte en la carpeta del operador/solicitante en el archivo de la oficina

6. ACTIVIDADES FUTURAS:

Vigilancia normal.

EVALUACION DE UN ACUERDO DE ARRENDAMIENTO/ INTERCAMBIO DE AERONAVES

Operador/Proveedor:	**Fecha:**	**Lugar:**

Área de Evaluación			

3A1		3C2		4A8		4C5	
3A2		3C3		4A9		4C6	
3B1		3C4		4B1		4D	
3B2		3D		4B2		4E	
3B3		3E		4B3		5A	
3B4		4A1		4B4		5B1	
3B5		4A2		4B5		5B2	
3B6		4A3		4B6		5C	
3B7		4A4		4C1		6	
3B8		4A5		4C2			
3B9		4A6		4C3			
3C1		4A7		4C4			

ANOTACIONES INDIQUE LAS ACCIONES TOMADAS:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

NOMBRE Y FIRMA DEL INSPECTOR