

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|------------------------|
|  <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p> | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 1 de 23 |

Índice

| | | |
|------------|---|-----|
| 15.1 | DEFINICIONES..... | 1 |
| 15.2 | OBJETIVO..... | 3 |
| 15.3 | GENERALIDADES | 4 |
| 15.4 | ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACIÓN | 7 |
| 15.4.1 | Generalidades..... | 7 |
| 15.4.2 | Arrendamiento sin tripulación de una aeronave registrada en otros Estados. | 9 |
| 15.5 | ARRENDAMIENTO CON TRIPULACIÓN..... | 10 |
| 15.5.1 | Generalidades..... | 10 |
| 15.5.2 | Determinación de la responsabilidad del control y la seguridad operacional..... | 111 |
| 15.5.3 | Arrendamiento con tripulación a corto plazo, chárter o sub-chárter..... | 122 |
| 15.6 | SUPERVISIÓN ESTATAL OTROS ASPECTOS DE LA COOPERACIÓN ENTRE EXPLOTADORES..... | 122 |
| 15.6.1 | Arreglos de códigos compartidos | 122 |
| 15.6.2 | Franquicias..... | 143 |
| 15.6.3 | Intercambio..... | 144 |
| 15.7 | ACTIVIDADES DE LA UAEAC..... | 15 |
| 15.7.1 | Generalidades..... | 15 |
| 15.7.2 | Procedimientos para acuerdos de Arrendamiento..... | 17 |
| 15.7.3 | Procedimientos para acuerdos de Intercambio..... | 18 |
| Apéndice A | Comparación de arrendamientos..... | 20 |
| Apéndice B | Lista de Verificación para la aprobación de contratos de arrendamiento..... | 21 |
| Apéndice C | Resumen del acuerdo..... | 23 |

15.1 DEFINICIONES

Aeronave arrendada. Se entiende por aeronave arrendada, aquella que se utiliza en virtud de un arrendamiento.

Arrendador. Se refiere a la parte que arrienda la aeronave.

Arrendamiento. Un arrendamiento puede entenderse como un acuerdo contractual mediante el cual un explotador de servicios aéreos con una licencia adecuada obtiene el control comercial de una aeronave sin transferencia de titularidad; puede ser a largo o a corto plazo.

Arrendamiento sin tripulación o seco (dry lease). Es un arrendamiento en el que la aeronave se provee sin tripulación.

Arrendamiento con tripulación parcial (damp lease). Es un arrendamiento únicamente con tripulantes de vuelo y sin tripulación de cabina de pasajeros.

Arrendamiento con tripulación (wet lease). Es un arrendamiento en el que la aeronave se provee con tripulación.

| | | | | |
|--|--|---------------------|--------------------------|------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 2 de 23 |

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

Certificado de explotador de servicios aéreos (CDO). Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

Chárter. Un vuelo chárter es una operación no regular en la que se utiliza una aeronave fletada. En un chárter, una parte de la capacidad total de la aeronave está contratada o adquirida en forma privada por una o más entidades, que pueden revenderla al público. La situación en la que el fletador es otro explotador de servicios aéreos que tiene autoridad operativa y fleta la capacidad total de la aeronave, se denomina sub-chárter.

Código compartido. Es el contrato mediante el cual una aerolínea (la parte Operadora), permite a otra aerolínea (la parte Comercializadora) usar su código designador en un vuelo operado por la primera, de manera que ambas comercializan el inventario de sillas de dicho vuelo. La compartición de códigos puede tener lugar en una o varias rutas o en un segmento de dichas rutas y pueden participar explotadores aéreos nacionales o extranjeros. En la figura de código compartido, una línea aérea que actúa como comercializadora, publicita y vende los servicios de la línea Operadora como si fueran propios.

Nota.- La práctica del código compartido, en la que un explotador permite que un segundo explotador utilice su código designador de aerolínea, o en la que dos explotadores comparten el mismo código de aerolínea para un vuelo, puede llevarse a cabo de diferentes formas.

Control operacional. Es el ejercicio de la autoridad sobre la iniciación, la continuación, la desviación o cancelación de un vuelo con el propósito de mantener la seguridad de la aeronave y la regularidad y eficiencia del vuelo.

Convalidación (de un certificado de aeronavegabilidad). Es la resolución tomada por la UAEAC, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad, de aceptar el certificado concedido por cualquier otro Estado contratante, equiparándolo al suyo.

Convalidación (de una licencia). Es el reconocimiento hecho por la UAEAC de una licencia expedida por otro Estado contratante, como equivalente a la suya.

Estado de matrícula. Es el Estado en donde está registrada la aeronave.

Estado del explotador. Es el Estado en que se encuentra la oficina principal del explotador o, si no existiera dicha oficina, la residencia permanente del explotador.

Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica o que ofrece dedicarse a la explotación y operación de aeronaves.

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 3 de 23 |

Fletamento. Contrato en virtud del cual un explotador llamado fletante, cede a otra persona llamada fletador, a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por kilometraje o por tiempo, reservándose el fletante la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave. La calidad de explotador no es susceptible de transferirse al fletador en virtud de este contrato.

Franquicia. Es el otorgamiento por parte de un explotador de servicios aéreos, del derecho a utilizar algunos elementos de su identidad corporativa (por ejemplo, su código designador de vuelo, logotipo y símbolos de mercadeo) a un franquiciado, es decir, la entidad o empresa que recibe la franquicia para comercializar o proveer su producto de servicio de transporte aéreo, sujeto a las normas y controles para mantener la calidad que desea el franquiciante, es decir, la entidad que otorga la franquicia.

Intercambio. Es un servicio programado de una misma aeronave y bajo el control operacional del explotador autorizado correspondiente, que une una ruta de un explotador de servicios aéreos en el punto de intercambio, con una ruta de un segundo explotador de servicios aéreos, con la misma aeronave, pero con la tripulación de cada operador (Pilotos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros) y bajo el control operacional del explotador correspondiente.

Mantenimiento. Es la realización de las tareas necesarias para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, incluyendo cualquier combinación de revisión, inspección, reemplazo, reparación de defectos y la realización de una modificación o reparación.

Subfletamento. Se refiere al fletamento de una aeronave ya fletada hacia una tercera parte.

Subarrendamiento. Se refiere al arrendamiento de una aeronave ya arrendada hacia una tercera parte.

Transferencia internacional. Significa una transferencia de ciertas funciones y obligaciones entre dos o más Estados o entre explotadores de diferentes Estados de matrícula.

Transferencia doméstica. Significa cualquier arreglo de transferencia de ciertas funciones y obligaciones entre explotadores dentro de un mismo Estado de matrícula.

15.2 OBJETIVO

El presente capítulo tiene por objeto indicar a las autoridades encargadas de la certificación, los asuntos operacionales de orden jurídico y práctico que es preciso tener en cuenta antes de expedir el certificado a un explotador que se proponga utilizar aeronaves arrendadas o cuando un explotador que posee un certificado de explotador de servicios aéreos (CDO), propone actuar como arrendador o arrendatario o cooperar de cualquier otro modo con otro explotador. Estas prácticas son ventajosas para los explotadores en los aspectos económicos. Sin embargo, la autoridad de homologación, es

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|------------------------|
|  <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p> | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 4 de 23 |

decir la UAEAC, es responsable por garantizar que la prioridad por encima de toda pretensión económica del explotador sea la seguridad.

15.3 GENERALIDADES

Nota 1.- El Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9670), Volumen II — Certificación del diseño y mantenimiento de la aeronavegabilidad, contiene más información sobre los aspectos del mantenimiento de la aeronavegabilidad del arrendamiento.

Nota 2.- Información adicional se encuentra disponible en el Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc. 9626), el Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 10059) y en las circulares: Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Cir. 295) y Repercusiones de la compartición de códigos entre líneas aéreas (Cir. 269).

- a) Los contratos de arrendamiento se refieren frecuentemente a aeronaves pertenecientes a personas o empresas, que están matriculadas en un Estado y son arrendadas a explotadores de otro Estado. El término “arrendador” se refiere a la parte que arrienda la aeronave y el término “arrendatario” significa la parte a la que se arrienda la aeronave.
- b) El arrendamiento sin tripulación (dry lease) es el arrendamiento en el que la aeronave se opera en virtud del CDO del arrendatario. Habitualmente es un arrendamiento de una aeronave sin tripulación, que se opera bajo la custodia, en control operativo y comercial del arrendatario y utilizando el código designador de aerolínea y los derechos de tráfico del arrendatario.
- c) El arrendamiento con tripulación (wet lease) es aquel en que la aeronave se opera bajo el CDO (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. Algunas autoridades 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 cabina).
- d) El arrendamiento con tripulación parcial (damp lease) es el arrendamiento de una aeronave que se opera según el CDO del arrendatario y que, por ejemplo, opera con tripulación de vuelo, pero no con tripulación de cabina. Cuando la aeronave opera con tripulación de cabina ésta es provista por el arrendatario. Cuando parte o toda la tripulación es provista por el arrendatario, el explotador debe garantizar que la tripulación de vuelo y de cabina estén capacitadas para utilizar comunicaciones comunes y procedimientos de emergencia y que la tripulación de cabina reciba la capacitación adecuada tal como se detalla en el numeral 15.5.2. e) del presente capítulo.

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|------------------------|
|  <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p> | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 5 de 23 |

Nota.- En el Apéndice A se presenta una tabla de comparación de los arrendamientos sin tripulación, con tripulación y con tripulación parcial.

- e) Existen diferentes tipos de arrendamientos, que pueden ser de corto o largo plazo y en los cuales las autoridades responsables involucradas, deben abordar diversos aspectos. Los arreglos de arrendamiento con tripulación a corto plazo, también se conocen como chárter o sub chárter. También pueden presentarse casos de subarrendamiento. Estos aspectos se tratan en el numeral 15.5 del presente capítulo.
- f) Otros aspectos de cooperación entre los explotadores, a nivel nacional o internacional, deben estar sujetos a la vigilancia de las autoridades de los Estados involucrados. Dichos aspectos se refieren al código compartido, las franquicias y el intercambio que se describen en el numeral 15.6 de este capítulo.
- g) Si los arreglos entre los Estados interesados no se realizan cuidadosamente, un arrendamiento puede implicar, tanto para el Estado de matrícula de la aeronave o el Estado del explotador o para ambos Estados, complejos problemas de naturaleza jurídica, concernientes a la seguridad, a la observancia de los reglamentos y de orden práctico. Estos problemas surgen porque puede resultar difícil determinar cuál de las partes es responsable de la seguridad de las operaciones y de la aeronavegabilidad de la aeronave y cuál es la legislación estatal que debe aplicarse. La determinación de las responsabilidades es un asunto objetivo que depende de los términos del arrendamiento y otros acuerdos. Determinar qué parte del arrendamiento será responsable del control operativo y la aeronavegabilidad, aclarará el asunto de qué reglamentos estatales se aplicarán y qué responsabilidades de supervisión tiene un Estado en particular por la operación de una aeronave arrendada.
- h) Es probable que se susciten cada vez con más frecuencia problemas asociados con el arrendamiento de aeronaves, debido a la cantidad considerable de arrendatarios que se han incorporado al mercado, incluyendo:
- 1) Empresas formadas con el propósito específico de adquirir aeronaves y arrendarlas.
 - 2) Bancos y otras instituciones financieras.
 - 3) Fabricantes de aeronaves.
 - 4) Compañías aéreas.
- i) Compete a la UAEAC la responsabilidad de asegurar que toda aeronave matriculada en Colombia, sea cual fuere el país en que opere, observe cabalmente las normas técnicas y los reglamentos de seguridad del Estado del arrendador.
- j) La OACI, consciente de los problemas presentados en los casos de arrendamiento, fletamento o intercambio de una aeronave, decidió que era necesario enmendar el Convenio con objeto de eximir al Estado de matrícula de las responsabilidades que le incumben con arreglo a lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), a fin de facilitar la solución de los problemas.

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 6 de 23 |

La siguiente es la enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue aprobada por la 23ª Sesión de la Asamblea de 1980:

Artículo 83 bis

Transferencia de ciertas funciones y obligaciones

- a) *No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.*
- b) *La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.*
- c) *Las disposiciones de los Párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.*
- k) El objetivo principal de la transferencia de ciertas funciones en virtud de un contrato Artículo 83 bis debe ser mejorar la vigilancia de la seguridad operacional mediante la delegación de la responsabilidad de la vigilancia al Estado del explotador, reconociendo que dicho Estado está en mejor posición para encargarse de dichas responsabilidades.
- l) Sin embargo, antes de aceptar la transferencia de funciones, el Estado de matrícula debe determinar que el Estado del explotador es totalmente capaz de llevar a cabo las funciones que se transferirán de acuerdo con el Convenio y las normas y métodos recomendados de la OACI. Esta determinación puede lograrse por varios medios, incluyendo una auditoría de la vigilancia de seguridad operacional, llevada a cabo por el Estado de matrícula o a través de informes de revisión de las auditorías efectuadas por la OACI, en virtud del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), o por parte de otro Estado contratante. Pueden existir circunstancias en las que los Estados no pueden llegar a un acuerdo sobre la delegación de responsabilidades según lo establece el Artículo 83 bis o cuando la delegación no es una alternativa aceptable para las partes implicadas. En dichas circunstancias, el Estado de matrícula seguirá siendo responsable por mantener la vigilancia adecuada de la aeronave en su registro, cuando se la explote en virtud de arreglos de arrendamiento bajo la autoridad de otro Estado.
- m) Cuando la delegación de responsabilidad no constituya una solución factible, el Estado de matrícula puede verse obligado a elegir entre las tres opciones siguientes:

| | | | | |
|---|--|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
|  <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p> | MANUAL | | | |
| | <p>PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p> | | | |
| <p>Principio de procedencia: 5101.</p> | <p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p> | <p>Revisión: 02</p> | <p>Fecha: 20/01/2021</p> | <p>Página: 7 de 23</p> |

- 1) Enmendar su legislación y/o sus reglamentos nacionales, con el objeto de anular su propio registro en el caso de aeronaves arrendadas a explotadores cuyos Estados se nieguen a aceptar la delegación de responsabilidad o cuyos programas de seguridad se estimen insuficientes para aceptar tal delegación.
 - 2) Enmendar su legislación y/o sus reglamentos nacionales de modo que estipulen que las aeronaves inscritas en su registro que estén arrendadas, deben explotarse con arreglo a los reglamentos del Estado del explotador.
 - 3) Obtener personal técnico y créditos suplementarios con el objeto de mantener una supervisión aceptable de la explotación de las aeronaves de su registro arrendadas a explotadoras de otros Estados.
- n) Los contratos o arreglos para la transferencia de responsabilidades en virtud de los términos del Artículo 83 bis deben registrarse ante la OACI.

Nota.- En la Circular 295 y el Documento 10059 de OACI “Orientación sobre la Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, se encuentra el Modelo de Acuerdo sobre la aplicación del Artículo 83 bis.

- o) Las aeronaves que operen bajo un acuerdo en virtud del Artículo 83 bis concertado entre el Estado de matrícula y el Estado del explotador, debe llevar una copia auténtica del resumen del acuerdo.
- p) Un resumen del acuerdo en virtud del Artículo 83 bis debe estar disponible a bordo de las aeronaves, para los inspectores de la AAC que realicen actividades de vigilancia, para determinar las funciones y obligaciones que, conforme al acuerdo, el Estado de matrícula ha transferido al Estado del explotador en el idioma original y en idioma Inglés.

15.4 ARRENDAMIENTO SIN TRIPULACIÓN

15.4.1 Generalidades

- a) La mayoría de los acuerdos de arrendamiento estipulan 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 operacional de la aeronave arrendada en virtud del contrato de arrendamiento, la UAEAC o la autoridad responsable, según aplique, debe evaluar cuidadosamente los arreglos a fin de garantizar que la explotación puede ser realizada con un nivel adecuado de seguridad operacional de acuerdo con los reglamentos correspondientes.
- b) Cuando un solicitante de un CDO o un explotador existente desee utilizar una aeronave arrendada sin tripulación, el solicitante o explotador debe proporcionar la siguiente información:

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|------------------------|
|  <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p> | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 8 de 23 |

- 1) Tipo, modelo y número de serie de las aeronaves.
 - 2) Nombre y dirección del propietario inscrito.
 - 3) Estado de matrícula, marcas de matrícula y nacionalidad.
 - 4) Certificado de aeronavegabilidad y declaración del propietario inscrito que certifique que la aeronave se ajusta estrictamente a las prescripciones de aeronavegabilidad del Estado de matrícula.
 - 5) 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 certifique que dicha persona y las partes en el acuerdo de arrendamiento comprenden perfectamente sus respectivas responsabilidades previstas, en el reglamento aplicable.
 - 6) Copia del acuerdo de arrendamiento o descripción de las modalidades de arrendamiento.
 - 7) Duración del arrendamiento.
 - 8) Zonas de operación.
- c) Después de haber examinado detenidamente el acuerdo de arrendamiento y, de ser necesario, consultar a las demás autoridades competentes, la UAEAC debe determinar cuál de las partes en el acuerdo de arrendamiento es la responsable de la explotación, para lo cual debe tener en cuenta las responsabilidades que incumben a las partes en el acuerdo de arrendamiento, en lo concerniente a:
- 1) Licencias e instrucción de los miembros de la tripulación de vuelo.
 - 2) Formación de los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros.
 - 3) Aeronavegabilidad y mantenimiento de la aeronave.
 - 4) Firma de la conformidad de mantenimiento.
 - 5) Control operacional, incluyendo el despacho y seguimiento de vuelos.
 - 6) Horarios de la tripulación de vuelo y de cabina de pasajeros.
- d) Si el arreglo establece el arrendamiento sin tripulación, de aeronaves con certificados válidos de matrícula y de aeronavegabilidad expedidos por el Estado del explotador, el cumplimiento de los reglamentos de seguridad del Estado del explotador no plantea dificultad alguna, ya que es posible supervisar satisfactoriamente la ejecución de las operaciones de vuelo de las aeronaves. Si el arrendamiento sin tripulación es aceptable para la UAEAC, el manual de operaciones y/o las especificaciones relativas a las operaciones, deben modificarse para proporcionar como mínimo los siguientes datos:
- 1) Nombres de las partes en el acuerdo de arrendamiento y duración del acuerdo.
 - 2) Nacionalidad y marcas de matrícula de cada aeronave incluida en el acuerdo.

| | | | | |
|--|---|---------------------|--------------------------|------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 9 de 23 |

- 3) Tipos de aeronaves que han de utilizarse.
- 4) Zonas de operación.
- 5) Reglamentos aplicables a la operación.

Nota.- Las OpSpecs deben proporcionar los datos solicitados en 3) y 4) de este párrafo. La información de 1), 2) y 5) puede incluirse en el Manual de Operaciones (MO) o en las OpSpecs en la casilla No 19 “Otros”, de “Autorizaciones Especiales”.

15.4.2. Arrendamiento sin tripulación de una aeronave registrada en otro Estado.

- a) Para el uso de aeronaves arrendadas sin tripulación, el explotador arrendatario, debe suministrar a la UAEAC la información que exige el Párrafo 15.4.1. b)
- b) Cuando el Estado de matrícula no es el Estado del explotador, es conveniente que el Estado de matrícula y el Estado del explotador lleguen a un acuerdo para la transferencia a este último de la totalidad o parte de las funciones, obligaciones o responsabilidades que incumben al Estado de matrícula, con arreglo a lo dispuesto en el Convenio OACI de 1944 y a su legislación nacional. Cuando el Estado de matrícula no puede llevar a cabo sus funciones de vigilancia de acuerdo con el Convenio y no puede llegar a un acuerdo satisfactorio con el Estado del explotador sobre la transferencia de sus funciones de vigilancia en virtud del Artículo 83 *bis*, NO se deben utilizar las aeronaves en el marco de arreglos de arrendamiento sin tripulación. Si llegan a un acuerdo, el arrendatario o el arrendador pueden inscribir la aeronave arrendada en el registro del Estado del explotador del arrendador. Este cambio de matrícula de la aeronave arrendada ayudará a garantizar que se aplica un nivel adecuado de vigilancia de la seguridad operacional a la explotación de la aeronave arrendada.
- c) En el RAC 119.300, se especifica el registro de aeronaves arrendadas sin tripulación pertenecientes a personas o empresas de nacionalidad distinta de la del Estado del explotador; en estos casos se debe asegurar que:
 - 1) La aeronave estará sometida a los procedimientos de certificación, mantenimiento e inspección de aeronavegabilidad del Estado del explotador como el Estado de matrícula.
 - 2) La responsabilidad o custodia de la aeronave y el control de todas las operaciones corresponderán al arrendatario.
 - 3) La responsabilidad por la aeronavegabilidad y el mantenimiento de la aeronave corresponderán al arrendatario.
 - 4) La duración del arrendamiento debe especificarse claramente; y
 - 5) 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 del Estado de matrícula y el Estado del

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p> | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 10 de 23 |

explotador, los términos o condiciones especificados en el CDO (AOC), en las correspondientes OpSpecs y conforme a los manuales de operaciones y de mantenimiento.

- d) Cuando se acuerda un arrendamiento sin tripulación, pero no se ha acordado la delegación de responsabilidades entre los Estados implicados, e independientemente de la matrícula de la aeronave arrendada, debe exigirse que el arrendatario demuestre que:
- 1) Los miembros de la tripulación de cabina de mando son titulares de los pertinentes certificados o licencias válidos, expedidos o convalidados por el Estado de matrícula.
 - 2) El mantenimiento de la aeronave se efectuará con arreglo a las prescripciones de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; y
 - 3) La aeronave se utilizará de conformidad con la reglamentación apropiada del Estado de matrícula y del Estado del explotador, el CDO, las correspondientes especificaciones de operaciones, el MO y MCM.
- e) Para satisfacer los requisitos del Artículo 32 (a) del Convenio de Chicago y los requisitos de mantenimiento de aeronavegabilidad, el operador debe utilizar una tripulación de vuelo y personal de mantenimiento que posea certificados actuales o licencias emitidas o convalidadas por el Estado de matrícula.
- f) Una vez expedidos los certificados, licencias o validación de licencias, se debe determinar si el Estado de matrícula o el Estado del explotador es el responsable de vigilar que los interesados satisfagan las exigencias del Estado de matrícula, en cuanto a experiencia reciente y mantenimiento de la capacitación prevista en la licencia, con arreglo a la reglamentación del Estado de matrícula.
- g) El Estado del explotador debe evaluar cuidadosamente todos los aspectos de un arreglo de arrendamiento sin tripulación, antes de autorizar a un explotador a utilizar las aeronaves bajo su jurisdicción. Una vez que haya concedido su autorización, es importante que el Estado del explotador controle cuidadosamente las operaciones y el mantenimiento de las aeronaves arrendadas. Si tiene razones para creer que el explotador no se ajusta a los reglamentos pertinentes del Estado de matrícula, debe informarse a la autoridad competente de dicho Estado y solicitar que se investigue el asunto.
- h) Si el Estado del explotador ha aceptado la delegación de responsabilidad del Estado de matrícula, el Estado del explotador debe garantizar que el explotador cumple totalmente con su reglamento con respecto a la aeronave arrendada sin tripulación.
- i) Fundamentalmente, se trata de determinar si el Estado de matrícula puede o acepta asumir la responsabilidad de la operación y el mantenimiento de las aeronaves arrendadas sin tripulación o si el Estado del explotador puede ejercer apropiadamente estas responsabilidades cuando se las delega el Estado de matrícula.

| | | | | |
|---|--|----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
|  <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p> | MANUAL | | | |
| | <p>PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p> | | | |
| <p>Principio de procedencia: 5101.</p> | <p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p> | <p>Revisión: 02</p> | <p>Fecha: 20/01/2021</p> | <p>Página: 11 de 23</p> |

15.5 ARRENDAMIENTO CON TRIPULACIÓN

15.5.1. Generalidades

- a) En los arrendamientos con tripulación, el arrendador se encarga normalmente del control operacional de la aeronave, la cual debe explotarse bajo un CDO expedido por la autoridad competente 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.
- b) Las autoridades responsables del control de la operación de la aeronave arrendada con tripulación, deben examinar los arreglos de arrendamiento real y otra información relevante. La determinación final de responsabilidad por el ejercicio del control operacional dependerá de un cuidadoso examen de todos los factores en la situación particular.
- c) Cuando las partes de un arrendamiento con tripulación son titulares de un CDO y son de diferentes Estados, se deben resolver todas las inquietudes antes de comenzar las operaciones que impliquen el uso de la aeronave arrendada con tripulación.

15.5.2. Determinación de la responsabilidad del control y la seguridad operacional

- a) Normalmente, la decisión sobre si el arrendador o el arrendatario es responsable por la seguridad de las operaciones recaerá en la UAEAC o un representante designado para supervisar las operaciones que lleva a cabo el arrendatario. La decisión que debe tomarse es si la aeronave debe explotarse bajo el CDO y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones del arrendador o si debe explotarse bajo la autoridad del arrendatario.
- b) Por regla general, 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 del Estado del explotador del arrendatario. El control de las operaciones de la aeronave debe 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, etc. serán prestados por el arrendatario.
- c) En caso de que se determine que el arrendatario será el explotador de una aeronave arrendada con tripulación, la autoridad responsable debe determinar si el arrendatario puede mantener efectivamente el control operacional de la aeronave. Si resultara evidente que el arrendatario no podrá mantener un control operativo efectivo en virtud del contrato, la UAEAC debe exigir que se modifiquen dichos términos, de lo contrario, la autoridad no debe aprobar el arrendamiento con tripulación.

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 12 de 23 |

- d) En el caso de un subarrendamiento, el control operacional recae en el explotador titular del CDO en virtud del cual se explota la aeronave. El Estado del explotador es responsable por la vigilancia de la seguridad operacional.
- e) Las operaciones de arrendamiento con sólo la tripulación de cabina de mando, requieren de una capacitación adicional de acuerdo al programa aprobado del arrendador, con respecto a sus funciones y responsabilidades durante emergencias, en una aeronave en particular y demás funciones que requieran coordinación con la tripulación de cabina de pasajeros. Además, es posible que no conozcan los requisitos del Estado del operador del arrendador con respecto a las limitaciones de tiempo de vuelo y servicio y las disposiciones de períodos de descanso, así como el cumplimiento de sus obligaciones y responsabilidades a bordo de la aeronave arrendada con tripulación.

15.5.3. Arrendamiento con tripulación a corto plazo, chárter o sub-chárter

- a) 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. Es posible que los arrendadores puedan ser de otro Estado y deben realizarse acuerdos entre los Estados involucrados.
- b) Para facilitar las operaciones y dichos arrendamientos, el Estado debe solicitar a sus explotadores la información acerca de este tipo de necesidad, de manera que puedan establecerse arreglos tales que permitan la rápida aprobación de un arrendamiento con tripulación o chárter.
- c) En el caso de un arrendamiento con tripulación a corto plazo, chárter o sub chárter, el arrendador asumirá todas las responsabilidades y el control operacional.
- d) *Exclusión de acuerdos de transferencia para aeronaves en fletamento.* Dado que de acuerdo con lo previsto en el artículo 1893 del Código de Comercio de Colombia (Legislación aeronáutica básica), la calidad de explotador no es susceptible de transferirse al fletador mediante el contrato de fletamento, Colombia no celebrará acuerdos transfiriendo o recibiendo funciones y obligaciones respecto de aeronaves fletadas o cedidas total o parcialmente bajo cualquier modalidad contractual que no trasladen enteramente la calidad de explotador sobre la misma; en consecuencia, este tipo de acuerdos se pactarán únicamente respecto de aeronaves en arrendamiento con o sin tripulación en leasing, intercambio o cualquier otro contrato que inequívocamente transfiera la condición de explotador a quién recibe la aeronave.

15.6 SUPERVISIÓN ESTATAL DE OTROS ASPECTOS DE LA COOPERACIÓN ENTRE EXPLOTADORES

15.6.1 Arreglos de códigos compartidos

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 13 de 23 |

- a) El código compartido es un acuerdo comercial en el que una aerolínea asigna su código designador a un vuelo operado por otra aerolínea y vende y emite pasajes para dicho vuelo. Los explotadores de todo el mundo continúan formando alianzas de código compartido para fortalecer o expandir su presencia en el mercado y su capacidad para competir. El código compartido puede darse entre explotadores del mismo Estado o explotadores de diferentes Estados.
- b) Al autorizar un acuerdo de código compartido, el Estado del explotador puede tener en cuenta si el arreglo es de interés público. Cuando el código compartido involucra a un explotador de otro Estado, las determinaciones de interés público deberán incluir consideraciones de si las operaciones del explotador cumplen con un nivel aceptable de seguridad. Al hacer tales determinaciones de seguridad, la autoridad responsable debe considerar si dicho explotador realizará las operaciones de acuerdo con las normas que cumplan o excedan las normas internacionales mínimas.
- c) Al considerar la seguridad de un arreglo de código compartido propuesto, en el que participa un explotador de otro Estado, la autoridad responsable debe considerar la posibilidad de solicitar una auditoría de las normas que cumple el operador al llevar a cabo sus operaciones. Dicho sistema de auditoría del arreglo de código compartido debe establecer los criterios para determinar resultados de auditoría satisfactorios. La auditoría inicial deberá estar seguida de auditorías periódicas durante el período de validez del arreglo de código compartido. Si la auditoría revela que un explotador no mantiene un nivel de seguridad satisfactorio, la autoridad responsable deberá retener o retirar su aprobación del arreglo de código compartido.
- d) A discreción de la autoridad responsable, un tercero podrá realizar una auditoría de las normas que mantiene un operador de otro Estado, utilizando uno de los sistemas de evaluación reconocidos internacionalmente que han sido diseñados para evaluar los sistemas operativos de gestión y control del explotador.

Nota.- El programa de Auditoría de la Seguridad Operacional de la IATA (IOSA), es un sistema de auditoría reconocido internacionalmente.

- e) Una autoridad puede considerar la posibilidad de requerir que un explotador controle de manera continua a un socio de otro Estado, con quien tiene un arreglo de código compartido; dicho control debe incluir los siguientes factores:
- 1) Tasas de accidentes/incidentes.
 - 2) La situación financiera del explotador, titularidad y situación económica.
 - 3) La administración del operador, historial operativo, organización actual, tecnificación y estabilidad del explotador (incluyendo la rotación del personal clave, huelgas, etc.).
 - 4) Antigüedad de los equipos (pedidos y devueltos).
 - 5) Capacidad operativa (por ej. el servicio internacional comparado con solo el servicio nacional) y la infraestructura establecida (por ej. las instalaciones de mantenimiento y reparación aprobadas y los dispositivos de capacitación para simulación de vuelo).

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 14 de 23 |

6) La interfaz y cooperación entre socios de código compartido, incluyendo la familiaridad con el personal, compartir datos mediante reuniones, conferencias, etc.

15.6.2. Franquicias

- a) La franquicia de aerolínea es un acuerdo comercial que implica a un operador conceder una franquicia o el derecho a utilizar algunos de sus elementos de identidad corporativa (como su código designador de vuelo, logotipo y símbolos de mercadeo) a un franquiciado, para comercializar o proveer su producto de servicio de transporte aéreo, en general sujeto a las normas y controles para mantener la calidad que desea quien concede la franquicia. En general, esta práctica es cada vez más común y consiste en una aerolínea de gran tamaño, que franquicia parte de su red de corta y mediana distancia a explotadores menores.
- b) Los arreglos de franquicia son independientes, pero pueden coexistir con los acuerdos de código compartido.
- c) *Identificación del explotador en caso de franquicia.* De acuerdo con las disposiciones del Anexo 6, un explotador de servicios aéreos es responsable de llevar a cabo las operaciones comerciales de acuerdo con el CDO emitido por el Estado del explotador. Por lo tanto, los vuelos franquiciados se llevan a cabo bajo la responsabilidad del explotador que opera el vuelo independientemente del logotipo de la aeronave o número de vuelo. La supervisión de dichos vuelos en general está a cargo del Estado del explotador. Sin embargo, si el explotador utiliza aeronaves registradas en un Estado que no sea el del explotador, el Estado de matrícula puede requerir supervisión si no hay un contrato de acuerdo al Artículo 83 bis o un contrato bilateral entre los Estados involucrados.
- d) Un arreglo de franquicia permite que una aerolínea que toma la franquicia, utilice el nombre o la imagen pública de una aerolínea que concede la franquicia ya sea de otro o del mismo Estado. Mientras que dichas alianzas pueden servir para dar a conocer la identidad económica de una operación, también pueden agregar complejidad al ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional por parte de los Estados. Los Estados involucrados deben tener claras sus responsabilidades de vigilancia de las operaciones con aeronaves, incluyendo aquellas bajo arreglos cooperativos comerciales, como las franquicias.

Nota.- El Documento 9626 de OACI “Manual sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional”, proporciona mayor información sobre los contratos de franquicia.

15.6.3 Intercambio

- a) Un intercambio de aeronaves es un servicio programado de una misma aeronave que une una ruta de un explotador de servicios aéreos en el punto de intercambio, con la ruta de un segundo explotador de servicios aéreos con la misma aeronave, pero con la tripulación de cada operador (Pilotos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros) y bajo el control operacional del explotador autorizado correspondiente. Por ejemplo: El operador “A” (operador primario) opera una aeronave desde el punto “x” al punto “y” (punto de intercambio). En el punto “y”, el operador “B” (el operador

| | | | | |
|--|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 15 de 23 |

de intercambio) asume el control operacional de la misma aeronave, para volar del punto “y” al punto “z” con su propia tripulación.

- b) El intercambio ofrece a los pasajeros el beneficio de un servicio en una única aeronave por medio de una operación entre líneas aéreas y puede proporcionar beneficios adicionales a los explotadores involucrados en lo que se refiere a una mejor utilización de las aeronaves.
- c) Las operaciones de intercambio pueden involucrar explotadores de dos Estados del explotador, ninguno de los cuales puede ser el Estado de matrícula de la aeronave involucrada. Por lo tanto, es necesario que los Estados tengan claras sus respectivas responsabilidades

15.7 ACTIVIDADES DE LA UAEAC

15.7.1 Generalidades

- a) La revisión y aprobación de las especificaciones de operación (OpSpecs) es responsabilidad de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil (SSOAC), para lo cual se debe revisar la asignación específica del control operacional en los acuerdos de arriendo/intercambio de la SSOAC.
- b) La revisión del acuerdo de **arriendo/intercambio** de una aeronave, para determinar si están descritas todas las responsabilidades del arrendador/arrendatario. El inspector debe asegurarse que el arriendo/intercambio contiene todas las fechas efectivas y disposiciones requeridas por la regulación. Los ítems no requeridos por la regulación deben ser revisados para determinar su aplicación y compatibilidad con los requerimientos regulatorios.
- c) La revisión del Manual de Operaciones (MO) del arrendador para verificar lo siguiente:
 - 1) El Programa de entrenamiento para el personal de vuelo y de mantenimiento.
 - 2) Los procedimientos de abastecimiento de combustible a la aeronave.
 - 3) Las disposiciones para el uso de un listado de Equipo Mínimo (MEL).
 - 4) Las disposiciones para el arrendamiento de la aeronave al arrendatario.
 - 5) El programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada para la aeronave, motores, hélices (sí aplica) y componentes, así como el programa de confiabilidad, si aplica.
 - 6) El método para establecer las altitudes mínimas de vuelo.
 - 7) El método para determinar los mínimos de utilización de aeródromo.
 - 8) El tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, y períodos de descanso.

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 16 de 23 |

- 9) Las operaciones EDTO.
 - 10) Las operaciones de la navegación basada en la performance (PBN).
 - 11) Las operaciones RVSM.
 - 12) Los procedimientos para la gestión de datos electrónicos de navegación.
 - 13) Los programas de instrucción para los miembros de la tripulación de vuelo.
 - 14) La zona, rutas y operaciones en que se ha desempeñado el piloto al mando y su competencia en los diferentes aeródromos.
 - 15) El empleo de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.
- d) La revisión del MO del arrendatario para verificar lo siguiente:
- 1) Si los manuales estipulan procedimientos y guías adecuadas para incorporar una aeronave arrendada en su sistema de operaciones.
 - 2) El programa de entrenamiento del personal de vuelo que sea adecuado para contemplar las diferencias de configuración, si la aeronave es mantenida bajo el programa de entrenamiento del arrendador.
 - 3) Los procedimientos para el suministro de combustible a la aeronave.
 - 4) Las disposiciones para el uso del MEL.
 - 5) El programa de inducción de empresa para el personal de vuelo.
 - 6) Manejo del MO por el personal de operaciones.
 - 7) El programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada del arrendador para la aeronave, motores, hélices (sí aplica) y componentes, así como el programa de confiabilidad, si aplica.
 - 8) El método para establecer las altitudes mínimas de vuelo.
 - 9) El método para determinar los mínimos de utilización de aeródromo.
 - 10) El tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, y períodos de descanso.
 - 11) Las operaciones EDTO.

| | | | | |
|---|--|----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
|  <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p> | MANUAL | | | |
| | <p>PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p> | | | |
| <p>Principio de procedencia: 5101.</p> | <p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p> | <p>Revisión: 02</p> | <p>Fecha: 20/01/2021</p> | <p>Página: 17 de 23</p> |

- 12) Las operaciones de la navegación basada en la performance (PBN).
- 13) Las operaciones RVSM.
- 14) Los procedimientos para la gestión de datos electrónicos de navegación.
- 15) Los programas de instrucción para los miembros de la tripulación de vuelo.
- 16) La zona, rutas y operaciones en que se ha desempeñado el piloto al mando y su competencia en los diferentes aeródromos.
- 17) El empleo de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.

e) Las inspecciones de conformidad a 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 mediante enmiendas a las especificaciones de operación (OpSpecs) del arrendatario y revisiones al Manual de Control de Mantenimiento (MCM) del arrendatario.
- 2) La configuración de la aeronave cumple con los requisitos de la regulación de acuerdo con la operación a realizar.

15.7.2 Procedimientos para acuerdos de Arrendamiento

a) Solicitar una copia del contrato de arriendo:

Determinar el Inspector de Operaciones y/o Aeronavegabilidad, involucrados en la evaluación del acuerdo de arrendamiento y cuando haya un grupo de inspectores asignados, nombrar el Inspector responsable.

b) Revisar el contrato y asegurarse que:

- 1) El arrendador y el arrendatario están plenamente identificados en el contrato.
- 2) El contrato está firmado por las personas apropiadas tanto de la organización del arrendador como de la organización del arrendatario.
- 3) Cualquier cláusula, enmienda y corrección deben estar firmadas con las iniciales de 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.

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 18 de 23 |

- 5) Las fechas efectivas del contrato de arrendamiento están identificadas.
- 6) El control operacional está específicamente designado.
- 7) Las responsabilidades de realizar mantenimiento están específicamente designadas.
- 8) Las responsabilidades por la conservación de los registros de mantenimiento están específicamente designadas.
- 9) Los programas de Mantenimiento (del arrendador o del arrendatario) que serán utilizados están establecidos.

c) Revisar los Manuales del Arrendatario y asegurarse que incluya lo siguiente:

- 1) Procedimientos adecuados para incorporar la aeronave arrendada en su sistema de operación, por ejemplo: chequeo de aceptación de aeronaves, etc.
- 2) Disposiciones para que en el programa de entrenamiento de tripulantes, se 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 existentes 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) Revisar los registros de mantenimiento.

e) Realizar una inspección de conformidad de la aeronave para verificar que las diferencias entre la aeronave arrendada y las aeronaves en operación están identificadas e indicadas en las especificaciones de operación y en el Manual de Control de Mantenimiento del arrendatario.

15.7.3 Procedimientos para acuerdos de Intercambio

a) Revisar el acuerdo y asegurarse 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 y los tiempos efectivos del intercambio estén identificados.

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 19 de 23 |

- 4) El control operacional esté específicamente designado.
 - 5) La responsabilidad de la ejecución del mantenimiento esté específicamente designada.
 - 6) La responsabilidad de la conversión de los registros de mantenimiento esté específicamente designada.
 - 7) El programa de mantenimiento a ser utilizado está indicado.
 - 8) Todas las cláusulas, enmiendas y correcciones estén firmadas con las iniciales de ambas partes del acuerdo.
 - 9) El acuerdo de intercambio contempla todos los requerimientos de operación y mantenimiento para todas las configuraciones de las aeronaves de ambos operadores.
- b) Revisar el MO del Operador arrendador y verificar:
- 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 vuelo de la aeronave.
 - 4) Procedimientos de suministro de combustible de la aeronave.
 - 5) Disposiciones para el uso de un MEL aprobado.
 - 6) Disposiciones para arrendamiento de la aeronave al arrendatario.
- c) Revisar el MO del Operador arrendatario y verificar:
- 1) Que el manual provee procedimientos adecuados y guías para incorporar una aeronave arrendada dentro de su sistema de operaciones.
 - 2) Los procedimientos para el uso del programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada del arrendador para la aeronave, motores, hélices (si aplica) y componentes.
 - 3) Los procedimientos para el uso del programa de confiabilidad, si aplica.
 - 4) Los 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.

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 20 de 23 |

- 5) Los procedimientos que contemplen las diferencias de configuración en el programa de entrenamiento del personal de vuelo y otros tripulantes.
- 6) Procedimientos de suministro de combustible a la aeronave.
- 7) Disposiciones para el uso de un MEL aprobado.

Nota.- En la Circular 295 de OACI y el Documento 10059 de OACI “Orientación sobre la Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, se encuentra el Modelo de Acuerdo sobre la aplicación del Artículo 83 bis.

APÉNDICE A Comparación de arrendamientos

| Tipo de arrendamiento | Sin tripulación (dry) | Con tripulación (wet) | Con tripulación parcial (damp) |
|---|------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| Con el CDO / AOC del.....» | Arrendatario | Arrendador | Arrendador |
| Bajo control operacional del.....» | Arrendatario | Arrendatario o Arrendador | Arrendatario o Arrendador |
| Utiliza el código designador y derechos de tráfico de.....» | Arrendatario | Arrendatario | Arrendatario |
| Utiliza tripulaciones provistas por...» | Arrendatario | Arrendador | Arrendatario o Arrendador |

| | | | | |
|---|---|---------------------|--------------------------|-------------------------|
|  AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | MANUAL | | | |
| | PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES | | | |
| Principio de procedencia: 5101. | Clave: GIVC-1.0-05-005 | Revisión: 02 | Fecha: 20/01/2021 | Página: 21 de 23 |

APÉNDICE B

Lista de verificación para la aprobación de contratos de arrendamiento

| LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LA APROBACIÓN DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO | | | | |
|--|----------------------|--|----|---------------|
| 1. Nombre del explotador/operador: | | 2. Fecha de revisión del contrato: | | |
| 3. Nombre del arrendador: | | 4. Matrícula de la aeronave: | | |
| 5. Marca, tipo y modelo de aeronave: | | 6. Tipo de arrendamiento: Con tripulación <input type="checkbox"/> Sin tripulación <input type="checkbox"/> | | |
| REVISADO / APROBADO | | | | |
| POI Responsable de la revisión | | PMI Responsable de la revisión | | |
| S: SATISFACTORIO | NS: NO SATISFACTORIO | NA: NO APLICABLE | | |
| PARA TODAS LAS MODALIDADES DE ARRENDAMIENTO, VERIFICAR QUE ESTEN INCLUIDOS CLARAMENTE LOS SIGUIENTES ITEMS | | | | |
| ITEM | S | NS | NA | Observaciones |
| A. CONTRATO | | | | |
| 1. La aeronave específica que es objeto del contrato (Marca, modelo, serial, incluyendo de los motores). | | | | |
| 2. El tipo de arrendamiento. | | | | |
| 3. El plazo del arrendamiento. | | | | |
| 4. El arrendador. | | | | |
| 5. El arrendatario. | | | | |
| 6. El propósito del arrendamiento. | | | | |



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MANUAL

PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES.

MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES

Principio de procedencia:
5101.

Clave: GIVC-1.0-05-005

Revisión: 02

Fecha: 20/01/2021

Página: 22 de 23

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| 7. Quien tiene la responsabilidad por el control operacional. | | | | |
| 8. Quién tiene la responsabilidad por el mantenimiento. | | | | |
| 9.Cuál es el programa de mantenimiento que se va a seguir. | | | | |
| 10. Quién tiene la responsabilidad por la gestión y custodia de los registros de mantenimiento. | | | | |
| 11. Las rutas a ser operadas o el área de operación. | | | | |
| 12. Ningún aspecto del contrato afecta negativamente la seguridad de las operaciones. | | | | |
| 13. Programa de entrenamiento de tripulantes que contenga diferencias entre la configuración de las aeronaves. | | | | |
| B. MANUALES DEL ARRENDATARIO | | | | |
| 1. Procedimientos para incorporar una aeronave arrendada (chequeo de aceptación de aeronave, etc). | | | | |
| 2. Procedimientos en el programa de entrenamiento que contenga las diferencias entre la configuración de la aeronave arrendada y las aeronaves del arrendatario. | | | | |
| 3. Un programa que sea adecuado y estipule las diferencias de configuración existentes, si la aeronave va a ser mantenida bajo el programa de mantenimiento del arrendatario. | | | | |
| 4. Un MEL que sea aplicable a la aeronave arrendada. | | | | |
| 5.Revisión del Manual de Operaciones (MO) | | | | |
| 6. Revisión de las Especificaciones de Operación (OpSpecs), incluyendo aprobaciones específicas como EDTO/RNAV/RVSM/CAT II/II | | | | |
| OBSERVACIONES: | | | | |



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MANUAL

PARTE II CAPÍTULO 15 - ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES.

MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES

Principio de procedencia:
5101.

Clave: GIVC-1.0-05-005

Revisión: 02

Fecha: 20/01/2021

Página: 23 de 23

APÉNDICE C

RESUMEN DEL ACUERDO

| | | | |
|---|-----------------------------------|----------------------|--|
| Título del acuerdo: | | | |
| Estado de matrícula: | | Coordinador: | |
| Estado del explotador/Estado del establecimiento principal de un explotador de la aviación general (PLG): | | Coordinador: | |
| Fecha de la firma ¹ : | Por el Estado de matrícula: | | |
| | Por el Estado del explotador/PLG: | | |
| Duración ¹ : | Fecha de entrada en vigor: | Fecha de expiración: | |
| Idiomas del acuerdo: | | | |
| Número de registro en la OACI: | | | |
| Acuerdo general (si lo hubiera) con número de registro en la OACI: | | | |

| Convenio de Chicago | Anexos de la OACI afectados por la transferencia de la responsabilidad con respecto a ciertas funciones y obligaciones al Estado del explotador/PLG | | |
|--|---|----|--|
| Artículo 12: Reglas del aire | Anexo 2, todos los capítulos | Si | |
| | | No | |
| Artículo 30 a): Equipo de radio de las aeronaves | Licencia de estación de radio | Si | |
| | | No | |
| Artículos 30 b) y 32 a): Licencias del personal | Anexo 1, Capítulos 1, 2, 3 y 6 y Anexo 6 Parte I, Radioperador o Parte III, Sección II, Composición de la tripulación de vuelo (radioperador) y/o Parte II, Cualificaciones y/o otorgamiento de licencias a miembros de la tripulación de vuelo o Parte III, Sección III, Cualificaciones | Si | |
| | | No | |
| Artículo 31: Certificados de aeronavegabilidad | Anexo 6, Parte I o Parte III, Sección II | Si | |
| | | No | [Especificar Parte y capítulos] ² |
| | Anexo 6, Parte II o Parte III, Sección III | Si | |
| | | No | [Especificar Parte y capítulos] ² |
| | Anexo 8, Parte II, Capítulos 3 y 4 | Si | |
| | | No | [Especificar capítulos] ² |

Aeronaves afectadas por la transferencia de responsabilidades al Estado del explotador/PLG

| Marca, modelo, serie de la aeronave | Marcas de nacionalidad y de matrícula | Número de serie | AOC # (Aviación comercial) | Arrendamiento /Fletamento/ Intercambio a partir de la fecha ¹ | Arrendamiento /Fletamento/ Intercambio hasta la fecha ¹ |
|-------------------------------------|---------------------------------------|-----------------|----------------------------|--|--|
| | | | | | |