

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 1 de 20

INDICE

SECCION 1: ANTECEDENTES	2
1. OBJETIVO	2
2. ALCANCE	2
3. GENERALIDADES	2
4. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES Y DOCUMENTACION RELACIONADA	11
SECCION 2: PROCEDIMIENTO	12
1. PRE-REQUISITOS Y REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN	12
2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS AL TRABAJO	12
3. PROCEDIMIENTO	12
1. Introducción	12
2. Evaluación	13
3. Resultados	14
4. ACTIVIDADES FUTURAS	14

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 2 de 20

SECCION 1: ANTECEDENTES

1. OBJETIVO

- 1.1 El objetivo de este capítulo es proporcionar orientación a los inspectores de la UAEAC para la evaluación y aprobación de las responsabilidades relativas al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua, ya sea Colombia como Estado del explotador o como Estado de matrícula, en la transferencia de aviones en arrendamiento, fletamento o intercambio, tomando en consideración el tipo de contrato que se haya efectuado.
- 1.2 Toda evaluación referente a los distintos tipos de arrendamiento (con tripulación, sin tripulación o únicamente con tripulantes técnicos) será coordinada con la división de operaciones de la UAEAC.

2. ALCANCE

El alcance está orientado a los siguientes aspectos:

- 2.1. Evaluar si el contrato de arrendamiento de un solicitante de un CDO o de un explotador de servicios aéreos cumple los requisitos establecidos en las Secciones RAC 121.510 o RAC 135.045 y su posterior aprobación.
- 2.2. Determinar del indicador de riesgo (IdR) de acuerdo al estado de implantación de cada requisito reglamentario a los valores pre definidos, de acuerdo a lo siguiente: Alto (2), Medio (1), Bajo (0). Estos valores estarán descritos en la casilla 14 de la lista de verificación, según sean seleccionados.

3. GENERALIDADES

3.1 Un solicitante de un CDO o un explotador de servicios aéreos que requiera utilizar aeronaves que no sean de su propiedad debe realizar un contrato de arrendamiento con el propietario de las mismas en el cual se debe especificar la parte que se hará responsable del mantenimiento de la aeronave. Los tipos de arrendamiento pueden ser; arrendamiento sin tripulación (dry lease), arrendamiento con tripulación (wet lease) y arrendamiento con tripulantes técnicos. Existen también otros tipos de acuerdo contractuales tales como el fletamento y el intercambio de aeronaves.

3.2 En un arrendamiento una persona (el arrendador) suministra una aeronave (con o sin tripulación) a otra persona (el arrendatario) a cambio de un pago en dinero y por un tiempo determinado, transfiriéndole su tenencia. El arrendatario es la parte del contrato de arrendamiento que adquiere el derecho de utilizar la aeronave mediante el pago de un precio en dinero, y el arrendador es la parte del contrato de arrendamiento que transfiere la tenencia de la aeronave y recibe como contraprestación el pago de una suma de dinero.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 3 de 20

3.3 Un contrato de intercambio de aeronaves se realiza mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, recíproco, a través del cual, dos o más explotadores de servicios aéreos se ceden recíprocamente el uso de sus respectivas aeronaves para el cumplimiento de ciertas operaciones fijadas de común acuerdo

3.4 El “dry lease” (arrendamiento sin tripulación) es un contrato de arrendamiento, en el cual, el arrendador (quien puede ser un explotador de servicios aéreos, un banco o una empresa que arrienda aeronaves) arrienda una aeronave sin tripulación a un explotador (el arrendatario) y en el cual el arrendador mantiene el control operacional, y el “wet lease” (arrendamiento con tripulación) es un contrato de arrendamiento, en el cual, el arrendador arrienda una aeronave con, al menos, un piloto a un explotador de servicios aéreos (el arrendatario) y en el cual el arrendatario mantiene el control operacional. Por control operacional con respecto al vuelo, debe entenderse el ejercicio de la autoridad para iniciar, llevar a cabo y finalizar un vuelo.

3.5 El control operacional de cualquier aeronave arrendada según un contrato de dry lease recae en el arrendatario. En la mayoría de los contratos de dry lease, el arrendador es un banco, una compañía de alquiler de aeronaves o de un holding. En estos casos, el arrendador no tiene experiencia operacional, ni instalaciones o el deseo de asumir la responsabilidad y la confiabilidad para controlar las operaciones diarias de una aeronave.

3.6 En el contrato de arrendamiento dry lease, el solicitante de un CDO o un explotador deberá presentar la siguiente información, por lo que es importante que la misma se encuentre en el contrato:

- a) tipo, modelo y número de serie de las aeronaves;
- b) nombre y dirección del propietario inscrito;
- c) Estado de matrícula y marcas de matrícula y nacionalidad;
- d) certificado de aeronavegabilidad y declaración del propietario inscrito que atestigüe que la aeronave se ajusta estrictamente a las prescripciones de aeronavegabilidad del Estado de matrícula;
- e) nombre, dirección y firma del arrendatario o de la persona responsable del control de las operaciones de la aeronave, con arreglo a lo previsto en el acuerdo de arrendamiento, incluso una declaración que atestigüe que dicha persona y las partes en el acuerdo de arrendamiento comprenden perfectamente sus responsabilidades respectivas previstas en el reglamento de aplicación;

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 4 de 20

- f) copia del acuerdo de arrendamiento o descripción de las modalidades de arrendamiento;
- g) duración del arrendamiento; y
- h) zonas de operación.

3.7 Un contrato de alquiler wet lease, una vez registrado hace responsable al arrendatario convirtiéndole en el explotador de la aeronave.

3.8 En aquellos casos donde existan dudas o controversias respecto a quien ejerce el control operacional de una aeronave arrendada, la UAEAC siendo Colombia estado explotador deberá considerar factores adicionales tales como quien es el responsable por el mantenimiento, servicio y entrenamiento de la tripulación.

3.9 Ocasionalmente, pueden pasarse por alto detalles importantes si no se monitorea de cerca las condiciones de intercambio. Las diferencias en el equipamiento de las aeronaves pueden ser potencialmente peligrosas, a menos que, sea impartido un entrenamiento efectivo o sean tomadas acciones correctivas efectivas antes que comience la operación. Por ejemplo, las balsas salvavidas o un transmisor localizador de emergencia pueden estar incorrectamente colocados durante vuelos sobre el agua en aeronaves que no tienen previsiones para su colocación, creando así, una condición de riesgo en condiciones atmosféricas con turbulencia.

3.10. Las AAC de los estados de matrícula y del explotador deben prestar la atención a los problemas que afectan directamente a la aeronavegabilidad continuada que tienen que ser considerados cuando se produzcan dichas transferencias. Según el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Estado de matrícula puede transferir al Estado del explotador todas o parte de las funciones y obligaciones que le incumben de acuerdo con los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), de dicho Convenio. En el Apéndice A se establece un modelo de acuerdo entre al Estado de matrícula y el Estado del explotador respecto a la aplicación del Artículo 83 bis.

3.11. Las AAC deben prestar la debida atención a los objetivos de mantenimiento de la aeronavegabilidad y para la transferencia de la información requerida en:

- a) programa de mantenimiento;
- b) registros de mantenimiento;
- c) información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad continua;
- d) modificaciones y reparaciones;
- e) manual de la organización de mantenimiento;
- f) registros de las certificaciones de conformidad de mantenimiento;
- g) certificación de conformidad de mantenimiento;
- h) manual de control de mantenimiento; y

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 5 de 20

- i) responsabilidades de los Estados en materia de aeronavegabilidad continua.
- j) transferencia de la responsabilidad de la vigilancia de la seguridad operacional.

3.12. Al hacerlo, las AAC deben tener en cuenta el tipo y la duración de las transferencias y se deben desarrollar procedimientos y mecanismos administrativos existentes entre los Estados involucrados para asegurar que se mantenga el mantenimiento de la aeronavegabilidad continua de la aeronave, prestación de servicios o formación de personal, etc. y determinarse si estos arreglos producen resultados satisfactorios que permitan garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad y de otros reglamentos. Así mismo, la UAEAC verificará que se incluya la determinación de responsabilidad de certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno) y de la aeronavegabilidad de la aeronave.

3.13. Parte V del Doc. 8335 informa de problemas operativos legales y prácticos a tener en cuenta por las autoridades en la certificación de un explotador que propone utilizar aeronaves arrendadas.

3.14. Independientemente de los distintos tipos de arreglos y categorías de arrendamiento, fletamento e intercambio, este capítulo trata los siguientes temas en relación a la transferencia de aeronaves entre el Estado de matrícula y el Estado del explotador:

- a) aceptación del “diseño de tipo”;
- b) mantenimiento;
- c) aprobación para EDTO, si es aplicable;
- d) información de fallas, mal funcionamiento y defectos y otras ocurrencias;
- e) información del mantenimiento de la aeronavegabilidad obligatorio (MCAI); y
- f) distribución de la información de aeronavegabilidad obligatoria.
- g) Responsabilidades de la división o grupo de inspección de aeronavegabilidad (GIA).

3.15. Aceptación del “diseño de tipo”

3.15.1. Los reglamentos del Estado de matrícula generalmente prescriben los requisitos de aeronavegabilidad y los requisitos operacionales relacionados con el diseño de las aeronaves matriculadas en ese Estado y operadas por un explotador bajo su jurisdicción. Sin embargo, los reglamentos del Estado del explotador pueden requerir aeronaves de matrícula extranjera utilizada por sus explotadores para cumplir con los mismos requisitos de aeronavegabilidad y requisitos operacionales relacionados con el diseño aplicable a las aeronaves matriculadas en su territorio.

3.15.2. No obstante lo anterior, el Estado de matrícula y el Estado del explotador deberían, cuando prescriben los requisitos de aeronavegabilidad y los requisitos operacionales relacionados con el diseño, tener en cuenta el período de tiempo durante el cual se transfiere la aeronave.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 6 de 20

3.15.3. Como resultado de lo anterior, los siguientes aspectos deben ser considerados cuando una aeronave se transfiere del Estado de matrícula a un Estado del explotador: las diferencias entre la base de certificación de tipo del Estado de matrícula y la del Estado del explotador:

- a) las diferencias entre los requisitos operacionales relacionados con el diseño del Estado de matrícula y las del Estado del explotador; y
- b) las responsabilidades del Estado de matrícula y del Estado del explotador con respecto a la aprobación de:
 - 1. los cambios en el diseño de tipo; y
 - 2. las reparaciones que requieren una aprobación de diseño antes de su implementación.

3.15.4. El Estado de matrícula, a menos que de otro modo transfiera sus responsabilidades en virtud del Artículo 83 bis, se encarga de asegurar que la aeronave, así como cualquier modificación a la misma, se ajusta a un diseño aprobado. Para preservar esta responsabilidad, el Estado del explotador no debe aprobar la implementación de cualquier cambio sin la aprobación previa por parte del Estado de matrícula.

3.15.5. Para descargar sus funciones los Estados podrían entrar en arreglos bilaterales de transferencia de la aeronavegabilidad de las aeronaves, parte de los cuales se describen en procedimientos para:

- a) la aprobación de los cambios en el diseño de tipo;
- b) el rendimiento y la certificación de los cambios; y
- c) el mantenimiento de registros de los cambios.

3.16. Mantenimiento

3.16.1. El programa de mantenimiento es aprobado por el Estado de matrícula. La legislación de un Estado debería requerir aceptar el programa de mantenimiento de todas las aeronaves de matrícula extranjera, que sean operadas por los explotadores de ese Estado. Los Estados no deben aprobar nuevamente los datos técnicos aprobados por otro Estado; la re-aprobación de los datos técnicos ya aprobados transfiere de hecho la responsabilidad de reglamentar esos datos a los Estados de re aprobación. Si un Estado desea utilizar datos técnicos aprobados por otro Estado, el primero debe revisar los datos, determinar que los datos son aceptables para utilizarlos en su Estado y aceptar formalmente dichos datos; de esta manera, la responsabilidad de la reglamentación queda en el Estado que en un principio aprobó los datos. La UAEAC siendo Colombia estado del

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 7 de 20

explotador deberá aceptar el programa de mantenimiento de aeronaves de matrícula extranjera conforme a su reglamentación.

3.16.2. Algunos de los factores que influyen en la selección del mantenimiento para ser aplicado cuando las aeronaves son transferidas son:

- a) el período de tiempo por el cual se transfiere la aeronave;
- b) las diferencias entre los requisitos de mantenimiento del Estado de matrícula y las del Estado del explotador y la compatibilidad de sus programas de mantenimiento aprobados (Estado de matrícula) y aceptados (Estado del explotador);
- c) los requisitos diferentes en cuanto a la aprobación y aceptación del programa de mantenimiento por el Estado de matrícula y Estado del explotador respectivamente;
- d) el lugar donde se opera la aeronave y el Estado del explotador, es decir, la aeronave puede ser operado en un tercer Estado por la duración de la transferencia; y
- e) cualquier cambio en la utilización de las aeronaves o las condiciones ambientales.

3.16.3. Disposiciones y procedimientos relativos al mantenimiento, el rendimiento y la certificación del mantenimiento, incluyendo la firma de las versiones de mantenimiento y el mantenimiento de registros debe ser aceptable tanto para el Estado de matrícula como para el Estado del explotador. Estas disposiciones y procedimientos podrían desarrollarse sobre una base de caso a caso o ser objeto de aeronavegabilidad bilateral y/o transferencia de acuerdos. En la parte de aeronavegabilidad debe documentarse la evaluación de los elementos relacionados con la aeronavegabilidad:

- a) la firma de la aprobación de mantenimiento (certificación de conformidad de mantenimiento);
- b) la garantía de cumplimiento con las directrices de aeronavegabilidad (AD's);
- c) la realización de todas las tareas del programa de mantenimiento.

3.16.4. Históricamente ha habido una serie de dificultades asociadas con la transferencia y alquiler de una aeronave, usualmente causados por:

- a) Los diferentes reglamentos nacionales de aeronavegabilidad;
- b) los diferentes reglamentos nacionales operacionales;
- c) reglamentos de construcción diferente; y

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 8 de 20

d) aplicación no-reglamentaria de los ítems (a), (b) y (c).

3.16.5. La documentación debe ser proporcionada para establecer los reglamentos nacionales según los cuales el mantenimiento y la operación de la aeronave han sido llevadas a cabo. Esto también debería incluir, donde sea aplicable, los detalles de cualquier desviación o exención emitida contraria a esas reglamentaciones.

3.16.6. Para facilitar la transferencia de una manera segura y eficiente, una guía con mayor detalle de los aspectos de mantenimiento está contenida en la Parte IV, Capítulo 6, Adjunto D del Doc. 9760 de la OACI.

Nota: Se recomienda que el IA revise este adjunto del Doc. 9760.

3.17. Aprobación de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO)

3.17.1. La autorización para realizar EDTO aplica para un explotador individual y para una combinación específica aeronave-motor de la flota del explotador. La aprobación, en general, no es transferible con la aeronave y la EDTO con una aeronave transferida deberá ser objeto de una aprobación por parte de la UAEAC siendo Colombia el estado del explotador.

3.17.2. Cuando una aeronave se transfiere desde un explotador EDTO a un explotador con experiencia limitada EDTO y viceversa, los siguientes factores deberán ser considerados:

- a) El grado en que el explotador original, sigue siendo responsable de los elementos de operación EDTO con respecto a la aeronave que está siendo transferida;
- b) la experiencia del explotador con las combinaciones específicas de avión-motor;
- c) el nivel de experiencia adquirido por la tripulación de vuelo del explotador y el personal de mantenimiento; y
- d) los procedimientos utilizados para garantizar que solo una aeronave certificada EDTO será despachada en un segmento EDTO.

Nota: Para mayor detalle en el proceso de aprobación EDTO referirse a la Parte IV, Volumen I, Capítulo 18 relacionado a operaciones con el tiempo de desviación extendido (EDTO). Así mismo, revisar el Adjunto D del Anexo 6, Parte I.

3.17.3. Las modalidades y procedimientos relativos a la aprobación de EDTO con un avión transferido debe principalmente ser aceptable para el Estado del explotador. Donde sea aplicable, la experiencia del Estado de matrícula del operador puede ser utilizada para aprobar al nuevo operador EDTO que debe estar claramente identificado en los acuerdos de transferencia.

3.18. Información sobre las fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 9 de 20

3.18.1. UAEAC o la AAC del Estado de Matrícula en caso de ser diferente a la UAEAC, se asegurará de que exista un sistema por el cual la información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos se transmite a la organización responsable del diseño de tipo. Además, el Estado establecerá que tipo de información será reportada por el explotador a la organización responsable del diseño de tipo, y a las organizaciones de mantenimiento.

3.18.2. De lo anterior se desprende que la UAEAC o la AAC del Estado de Matrícula en caso de ser diferente a la UAEAC, es responsable de asegurar la transferencia de información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos a la organización responsable del diseño de tipo. Para un explotador de una aeronave objeto de una transferencia, puede no ser apropiado, conveniente o efectivo reportar fallas, mal funcionamientos, defectos y otros sucesos de acuerdo al sistema del Estado de matrícula. Por lo tanto, los acuerdos específicos entre el Estado de matrícula en caso de no ser matrícula colombiana y la UAEAC siendo Colombia el estado del explotador deben desarrollarse para asegurar que la información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos de la aeronave se transmiten a la organización responsable del diseño de tipo.

3.18.3. Al momento que la aeronave es transferida, las dos autoridades y los explotadores implicados deberán decidir que sistemas y procedimientos de información se aplicarán, para garantizar que la información será transmitida a la organización responsable del diseño de tipo y a la UAEAC o la AAC del Estado de Matrícula en caso de ser diferente a la UAEAC.

3.18.4. Algunos de los factores que influyen en la selección del sistema que se utilizará para la presentación de información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos, cuando las aeronaves se transfieren, son:

- a) El período de tiempo durante el cual se transfiere la aeronave;
- b) la compatibilidad/diferencias entre el sistema de información del Estado de matrícula y el Estado del explotador;
- c) la ausencia de un sistema de información en el Estado del explotador y/o Estado de matrícula; y
- d) los requisitos reglamentarios de los Estados involucrados.

3.19. Información del mantenimiento de la aeronavegabilidad obligatorio (MCAI)

3.19.1. Generalmente, la UAEAC o la AAC del Estado de Matrícula en caso de ser diferente a la UAEAC tiene responsabilidad reglamentaria primaria por la aeronavegabilidad de la

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 10 de 20

aeronave. Si el Estado de matrícula es también el Estado de diseño, este normalmente será el originador del MCAI, tal como las directrices de aeronavegabilidad (AD's).

3.19.2. Si el Estado de matrícula no es el Estado de diseño, este deberá tener procedimientos para responder a una MCAI recibida del Estado de diseño y debe decidir si la información se convertirá en obligatoria en su Estado. Cuando se hace obligatoria, el Estado de matrícula emitirá su propia información obligatoria o exigirá el cumplimiento con la emitida por el Estado de diseño.

3.19.3. A pesar de 3.17.1 y 3.17.2, La UAEAC o la AAC del Estado de Matrícula en caso de ser diferente a la UAEAC, sin ser el Estado de diseño, podrá emitir una MCAI aplicable a las aeronaves matriculadas en su Estado.

3.19.4. Del mismo modo, La UAEAC siendo Colombia el Estado del explotador puede, en virtud de un acuerdo con el Estado de matrícula, solicitar una MCAI emitida para ser aplicable a las aeronaves operadas en su Estado. En tales casos 3.16.4 debe ser considerado antes de la aplicación de la información.

3.19.5. Cuando una aeronave es transferida desde el Estado de matrícula al Estado del explotador, independientemente del hecho de que ninguno de los Estados podría ser el Estado de diseño, costos innecesarios pueden surgir si el Estado de matrícula y el Estado del explotador imponen diferentes MCAI en la misma aeronave. Por ello se recomienda que:

- a) Las autoridades del Estado de matrícula y del Estado del explotador, en consulta con el propietario de la aeronave matriculada y el explotador de servicios aéreos de las aeronaves transferidas, deben determinar cuál de la MCAI de los Estados se aplicarán a las aeronaves transferidas, antes de entrar en un acuerdo de transferencia; y
- b) los Estados involucrados en la transferencia de aeronaves deberán desarrollar procedimientos administrativos para este efecto.

3.19.6 La intención de 3.17.5 puede ser conseguida por un acuerdo general o un acuerdo sobre la transferencia de aeronaves entre los Estados o autoridades involucradas o por acuerdos individuales al momento de la transferencia.

3.20. Distribución de la información del mantenimiento de la aeronavegabilidad obligatorio. La MCAI expedida por el Estado de matrícula en forma de directrices de aeronavegabilidad (AD's), o equivalente, o emitidos por el Estado de diseño y declarado obligatorio por el Estado de matrícula, debe ponerse a disposición de los explotadores afectados por el Estado de matrícula. Algunos Estados difunden esta información obligatoria directamente a cada propietario de una aeronave registrada en sus registros y se basan en el propietario registrado de la aeronave para transmitir la información al explotador. Otros Estados hacen

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 11 de 20

que la información esté disponible en las oficinas de las autoridades de aeronavegabilidad o también publican la información y hacen ésta disponible por suscripción.

3.20.1. Como se describe en 3.17.4 anterior, la MCAI emitida, en ciertas circunstancias, por el Estado del explotador, y hecha obligatoria en las aeronaves matriculadas en otro Estado y operadas en su Estado (Estado del explotador), deberá estar disponible para los explotadores afectados por el Estado del explotador.

3.20.2. Cuando una aeronave se transfiera a otro Estado, la distribución de una MCAI por el Estado de matrícula se puede lograr haciendo que los documentos obligatorios estén disponibles para el propietario de la aeronave registrado, quién deberá ser el responsable de su transmisión al explotador. Si el Estado de matrícula tiene un acuerdo con el Estado del explotador para proporcionar vigilancia y asistencia, o si el Estado del explotador desea que se le informe con respecto a las aeronaves transferidas y operadas por sus explotadores, entonces el Estado de matrícula deberá también transmitir los documentos MCAI al Estado del explotador.

3.21. Responsabilidad del grupo de inspección de aeronavegabilidad (GIA) de la UAEAC. Antes de la aprobación de un arrendamiento de una aeronave el GIA se asegurará de que se haya tomado en cuenta la firma de la aprobación de mantenimiento y se haya definido quién es el responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave. Así mismo, debe asegurarse de que se documente la evaluación de los elementos del arrendamiento relacionados con la aeronavegabilidad:

- a) Certificación de conformidad de mantenimiento;
- b) Cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad (AD's);
- c) Cumplimiento de todas las tareas establecidas en el programa de mantenimiento; y
- d) Vigilancia de la seguridad operacional.

4. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES Y DOCUMENTACION RELACIONADA

Cada inspector deberá utilizar la lista de verificación GCEP-1.0-12-212 referenciada en el apéndice “B” del MIA durante la evaluación del contrato de arrendamiento de aeronaves, considerando como referencia el tema contenido en este capítulo y las Secciones RAC 121.510 (c)(d) y 135.045 (b)(c) y (d), según corresponda.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 12 de 20

SECCION 2: PROCEDIMIENTO

1. PRE-REQUISITOS Y REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN

A. Pre-requisitos

- Conocimiento de los requerimientos regulatorios del RAC 121 / 135.
- Terminación exitosa del curso de adocctrinamiento para inspectores de seguridad operacional y de la aviación civil.

B. Requerimientos de coordinación: Estas tareas requieren coordinación entre los inspectores de seguridad operacional y de la aviación civil para conformar en caso de ser necesario un equipo certificador.

2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS AL TRABAJO

A. Referencias

- MIA.
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC 121 / 135.
- Manual de control de Mantenimiento (MCM).
- Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)
- CI N°024 clave GCEP-1.0-22-005 (MAC y MEI).
- Anexo 6
- Documento 9760.

B. Formas. Lista de verificación “EVALUACION DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO” GCEP-1.0-12-212.

C. Ayudas al trabajo. Ninguna

3. PROCEDIMIENTO.

1. Introducción

En la práctica, el proceso de evaluación del contrato de arrendamiento de aeronave debe darle la seguridad al IA de que el mantenimiento de la aeronavegabilidad será mantenido y la aeronave será capaz de volar con seguridad. El inspector tiene que estar consciente que los procedimientos detallados en esta sección son una guía de temas que se recomienda considerar durante la evaluación de un contrato de arrendamiento

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 13 de 20

de aeronave. Adicionalmente se debe determinar el indicador de riesgo (IdR) a los valores predefinidos de acuerdo al estado de implantación de cada requisito reglamentario, si bien es cierto que el solicitante de un CDO debe demostrar el cumplimiento de los requisitos reglamentario de manera satisfactoria antes de la certificación; lo que le dará un indicador de riesgo (IdR) bajo (0), esta valoración inicial se empleará para priorizar las inspecciones de la vigilancia posterior a la certificación.

2. Evaluación.

Durante la evaluación del contrato de arrendamiento de aeronave del solicitante de un CDO, verifique los siguientes aspectos:

- 2.1 Responsabilidades de arrendador y el arrendatario. - El inspector debe verificar que se el contrato de arrendamiento se encuentre inscrito legalmente y estén estipuladas las responsabilidades de ambas partes en relación a lo correspondiente al mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, el detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem B de la Lista de verificación GCEP-1.0-12-212.
- 2.2 Procedimientos relacionados a los contratos de mantenimiento. - El inspector debe verificar que se hayan desarrollado procedimientos que aseguren que cualquier aeronave arrendada cubrirá los requisitos del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem C de la Lista de verificación GCEP-1.0-12-212.
- 2.3 Autoridad operacional. - El inspector debe verificar que el contrato establezca las reglas según las cuales la aeronave será operada, el detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem D de la Lista de verificación GCEP-1.0-12-212.
- 2.4 Documentos con los que es entregada la aeronave por el arrendador. - El inspector debe verificar que adjunto al contrato debe existir una copia de los documentos con los que estuvo operando la aeronave antes de su arrendamiento, el detalle de los aspectos a verificar se encuentra en el ítem E de la Lista de verificación GCEP-1.0-12-212.
- 2.5 Control operacional. - El inspector debe verificar los documentos de registro (log books) que serán mantenidos, manuales, resúmenes del estatus actual y registros de mantenimiento de la aeronave que serán mantenidos por el arrendador, los detalles de los aspectos a verificar se encuentran en los Ítems F, G, H y I de la lista de verificación GCEP-1.0-12-212. Adicionalmente verificar si no está en marcha ninguna transferencia del control operacional ni de la responsabilidad en materia de aeronavegabilidad (por ejemplo, en caso de arrendamiento con tripulación); o por el contrario se transfieren a otro explotador esta responsabilidad (por ejemplo, un contrato de arrendamiento sin tripulación).

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 14 de 20

3. Resultados.

3.1 Terminada la evaluación, el IA encargado de la evaluación del contrato de arrendamiento de aeronaves, determinará si el solicitante de un CDO o el explotador de servicios aéreos cumple con los requisitos del RAC 121.510 y 135.045. Si existen constataciones, deben ser comunicadas al solicitante del CDO o al explotador de servicios aéreos, según sea aplicable, con la definición del indicador de riesgo del resultado de la inspección del cumplimiento de los requisitos reglamentarios y de ser el caso asesorarlo en aquellas partes que necesitan acciones correctivas. Corregidas las constataciones, el IA coordinará con el inspector de operaciones de la UAEAC para proceder a la aprobación correspondiente.

3.2 Conservar todos los documentos generados en el archivo del solicitante del CDO o del explotador de servicios aéreos que se encuentra en las instalaciones de la UAEAC.

4. ACTIVIDADES FUTURAS

Actividades de vigilancia a los explotadores de servicios aéreos, de acuerdo con el programa de vigilancia de los diferentes procesos aplicables donde esté involucrado la revisión de contratos de arrendamiento de aeronaves al explotador de servicios aéreos.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 15 de 20

Apéndice A

MODELO DE ACUERDO

[texto obtenido de Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Cir. 295)]

Modelo de acuerdo entre [Estado 1] y [Estado 2] sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio

CONSIDERANDO que el Protocolo relativo al Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) (en adelante, “el Convenio”), en el que [Estado 1] y [Estado 2] son Partes, entró en vigor el 20 de junio de 1997;

CONSIDERANDO que el Artículo 83 bis, con miras a intensificar la seguridad operacional, prevé la posibilidad de transferir al Estado del explotador todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula previstas en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), del Convenio;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Doc. 9760 (Manual de aeronavegabilidad), Volumen II, Parte B, Capítulo 10, y a la luz del Doc. 8335 (Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones), Capítulo 10, es necesario establecer con precisión las obligaciones y responsabilidades internacionales de [Estado 1] (Estado de matrícula) y de [Estado 2] (Estado del explotador) de conformidad con el Convenio;

CONSIDERANDO que, con referencia a los Anexos al Convenio pertinentes, en el presente Acuerdo se establece la transferencia de [Estado 1] a [Estado 2] de las responsabilidades normalmente llevadas a cabo por el Estado de matrícula, como se indica más adelante en los párrafos 3 y 4;

El Gobierno de [Estado 1], representado por su [Administración de aviación civil], y

El Gobierno de [Estado 2], representado por su [Administración de aviación civil],

en adelante, “las Partes”, basándose en los Artículos 33 y 83 bis del Convenio, han acordado lo siguiente:

Artículo — Alcance

Sección 1. [Estado 1] quedará relevado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones transferidas a [Estado 2], una vez que se haya hecho público o notificado debidamente el presente Acuerdo según lo dispuesto en el apartado b) del Artículo 83 bis.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 16 de 20

Sección 2. El alcance del presente Acuerdo se limitará a [tipos de aeronaves] matriculadas en el registro de aeronaves civiles de [Estado 1] y explotadas en virtud de un arreglo de arrendamiento por [explotador], cuya oficina principal está situada en [Estado 2]. En el Adjunto 1 se reproduce la lista de aeronaves en cuestión, indicándose su tipo, número de matrícula y número de serie, así como la duración de cada arreglo de arrendamiento.

Artículo II — Responsabilidades transferidas

Sección 3. En virtud del presente Acuerdo, las Partes convienen en que [Estado 1] transfiere a [Estado 2] las funciones y obligaciones, incluyendo la vigilancia y el control de los elementos pertinentes que figuran en los correspondientes Anexos al Convenio, que se indican a continuación:

Anexo 1 — Licencias al personal, otorgar y convalidar licencias.

Anexo 2 — Reglamento del aire, hacer cumplir las normas y reglamentos aplicables relacionados con el vuelo y las maniobras de las aeronaves.

Anexo 6 — Operación de aeronaves (Parte I — Transporte aéreo comercial internacional Aviones), para todas las responsabilidades que normalmente incumben al Estado de matrícula. En caso de conflicto entre las responsabilidades previstas en el Anexo 6, Parte I, y las previstas en el Anexo 8 — Aeronavegabilidad, en el Adjunto 2 se indican las responsabilidades concretas asignadas.

Sección 4. En virtud del presente Acuerdo, aunque de conformidad con el Convenio, [Estado 1] conservará la plena responsabilidad respecto a la vigilancia y el control normativos del Anexo 8 C Aeronavegabilidad, la responsabilidad relativa a la aprobación de las estaciones de línea utilizadas por [explotador], situadas fuera de su base principal, se transfiere a [Estado 2]. Los procedimientos relacionados con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves que [explotador] deberá aplicar figurarán en el Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador. En el Adjunto 2 se describen las responsabilidades de las Partes respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

Artículo III — Notificación

Sección 5. De conformidad con el Artículo 83 bis, b), incumbe a [Estados 2], como Estado del explotador, notificar directamente la existencia y el contenido del presente Acuerdo a todo Estado interesado, si es necesario. [Estado 1], como Estado de matrícula, o [Estado 2], como Estado del explotador, registrarán el presente Acuerdo y todas sus enmiendas en la OACI, según lo dispuesto en el Artículo 83 del Convenio y de conformidad con el Reglamento aplicable al registro, en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos (Doc. 6685).

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 17 de 20

Sección 6. Se conservará a bordo de cada aeronave a la que se aplique el presente Acuerdo una copia auténtica certificada del mismo, [en cada idioma]. Sección

7. Se conservará a bordo de cada aeronave una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) otorgado a [explotador] por [Estado 2], en el que se enumerarán y designarán debidamente las aeronaves de que se trate.

Artículo IV — Coordinación

Sección 8. Se celebrarán reuniones trimestrales entre [la CAA de Estado 1] y [la CAA de Estado 2] para analizar las cuestiones relacionadas con las operaciones y con la aeronavegabilidad que resulten de las inspecciones llevadas a cabo por los respectivos inspectores. Con miras a intensificar la seguridad operacional, dichas reuniones tendrán por objeto resolver las discrepancias que las inspecciones hayan revelado y asegurarse de que todas las partes interesadas están plenamente informadas acerca de las operaciones de [explotador]. En dichas reuniones se examinarán, entre otros, los asuntos siguientes:

- operaciones de vuelo
- mantenimiento de la aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves
- procedimientos del Manual de control de mantenimiento (MCM) del explotador, si corresponde
- instrucción y verificación de las tripulaciones de vuelo y de cabina
- todo otro asunto importante que surja de las inspecciones

Sección 9. Con sujeción a un aviso razonable, se permitirá a [la CAA de Estado 1] tener acceso a la documentación de [la CAA de Estado 2] relativa a [explotador] a fin de cerciorarse de que [Estado 2] está cumpliendo sus obligaciones respecto a la vigilancia de la seguridad operacional transferidas por [Estado 1].

Sección 10. Durante la aplicación del presente Acuerdo, y antes de que una aeronave sujeta al mismo sea objeto de un subarrendamiento, [Estado 2], que continúa siendo el Estado del explotador, informará a [Estado 1]. Ninguna de las obligaciones y funciones transferidas de [Estado 1] a [Estado 2] puede ser llevada a cabo bajo la autoridad de un tercer Estado sin el acuerdo expreso de [Estado 1] dado por escrito.

Artículo V — Cláusulas finales

Sección 11. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma y finalizará, en el caso de las aeronaves enumeradas en el Adjunto 1, al concluir los respectivos arreglos de arrendamiento en virtud de los cuales se explotan. Toda modificación al Acuerdo exigirá el consentimiento escrito de las Partes. Sección

12. Todo desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se resolverá mediante consultas entre las Partes.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 18 de 20

Sección 13. En testimonio de lo cual, los Directores de aviación civil de [Estado 1] y [Estado 2] firman el presente Acuerdo.

Por el Gobierno de [Estado 1]

Por el Gobierno de [Estado 2]

[Firma]

[Firma]

[Nombre y apellidos, título, lugar y fecha]
fecha]

[Nombre y apellidos, título, lugar y

Adjuntos: Adjunto 1 — Aeronaves afectadas por el presente Acuerdo
Adjunto 2 — Responsabilidades de [Estado 1] y de [Estado 2] respecto a la
aeronavegabilidad — —

Adjunto 1

AERONAVES SUJETAS AL PRESENTE CONTRATO

Tipo de aeronave	Número de matrícula	Número de serie	Período de arrendamiento
			[fecha]
			[fecha]
			[fecha]
			[fecha]

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 19 de 20

Adjunto 2

RESPONSABILIDADES DE [Estado 1] Y DE [Estado 2] RESPECTO A LA AERONAVEGABILIDAD

Doc. de la OACI	Asunto	Responsabilidades del Estado de matrícula ([Estado 1])	Responsabilidades del Estado del explotador ([Estado 2])
Anexo 8, Parte II, Capítulo 4; Doc. 9760, Volumen II, Parte B, Capítulo 8	Información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad	Asegurarse de que [la CAA de Estado 2] y [explotador] reciben toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad que se aplique.	Asegurarse de que [explotador] cumple con la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad transmitida por [la CAA de Estado 1].
Anexo 6, Parte I, 5.2.4	Explotación de la aeronave de conformidad con su certificado de aeronavegabilidad (C de A)		Asumir la responsabilidad del Estado de matrícula según lo dispuesto en el párrafo 5.2.4 del Anexo 6, Parte I.
Anexo 6, Parte I, 8.1.2 Anexo 6, Parte III, 6.1.2	Responsabilidades de mantenimiento del explotador	Aprobar los organismos de mantenimiento usados por [explotador], salvo las estaciones de línea fuera de la base principal del explotador.	Aprobar las estaciones de línea fuera de la base principal de [explotador].
Anexo 6, Parte I, 8.2.1 a 8.2.4 Anexo 6, Parte III, 6.2.1 a 6.2.4	Manual de control de mantenimiento del explotador (MCM)		Asegurarse de que la orientación figura en el MCM, aprobar este último y transmitir una copia a [la CAA de Estado 1].
Anexo 6, Parte I, 8.4.1 a 8.4.3	Registros de mantenimiento	Inspeccionar cada seis meses los registros y documentos de mantenimiento.	Asegurarse de que los registros se conservan de conformidad con los párrafos 8.4.1 a 8.4.3 del Anexo 6, Parte I, y efectuar inspecciones de conformidad con los requisitos del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).
Anexo 6, Parte I, 8.5.1 y 8.5.2 Anexo 6, Parte III, 6.5.1 y 6.5.2	Información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad	Asegurarse de que [la CAA de Estado 2] y [explotador] conocen los requisitos de aeronavegabilidad de [Estado 1].	Asegurarse de que se cumplen los requisitos de aeronavegabilidad de [Estado 1] y [Estado 2] y que se han incorporado procedimientos adecuados en el MCM.
Anexo 6, Parte I, 8.6; Anexo 6, Parte III, 6.6 Doc. 9760, Volumen II,	Modificaciones y reparaciones	Asegurarse de que los Estados de diseño y de fabricación las han	Asegurarse de que los requisitos figuran en el MCM y aprobar

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 19 EVALUACIÓN DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES DE UN SOLICITANTE DE UN CDO			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 20 de 20

Doc. de la OACI	Asunto	Responsabilidades del Estado de matrícula ([Estado 1])	Responsabilidades del Estado del explotador ([Estado 2])
Parte B, Capítulo 10, Apéndice 10-A		aprobado previamente.	este último.
Anexo 6, Parte I, Párrafos 8.7 y 8.8 Anexo 6, Parte III, 6.7	Organismo de mantenimiento reconocido y aprobación del mantenimiento	Aprobar la organización y los procedimientos de mantenimiento de la base de [explotador] de conformidad con los párrafos 8.7 y 8.8 del Anexo 6, Parte I, o 6.7 del Anexo 6, Parte III, y comunicar a [la CAA de Estado 2] los procedimientos correspondientes que deben incluirse en el MCM.	Aprobar los arreglos de mantenimiento de línea de [explotador] fuera de la base. Asegurarse de que los procedimientos figuran en el MCM y aprobar este último.