
 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 1 INTRODUCCION			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 1 de 7

INDICE


SECCION 1: GENERALIDADES.....	2
1. ANTECEDENTES.....	2
2. OBJETIVO	4
3. APLICACIÓN.....	4
SECCION 2: ESTRUCTURA DEL RAC 121 y 135.	5
1. PREAMBULO.....	5
2. SUB PARTES.....	6

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 1 INTRODUCCION			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 2 de 7

SECCION 1: GENERALIDADES


1. ANTECEDENTES

- 1.1 La República de Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago en 1944, aprobado mediante la Ley 12 de 1947, y, como tal, debe dar cumplimiento a dicho Convenio y a las normas contenidas en sus Anexos Técnicos.
- 1.2 De conformidad con lo previsto en el Artículo 37 del mencionado Convenio Internacional, los Estados Parte se comprometieron a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares y en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea, para lo cual la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adopta y enmienda las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales correspondientes, contenidos en los Anexos Técnicos a dicho Convenio, entre ellos el Anexo 6 – Operación de aeronaves, y el Anexo 8 – Aeronavegabilidad.
- 1.3 La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 47 de la Ley 105 de 1993, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 5° del Decreto 260 de 2004, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con fundamento en los referidos Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944.
- 1.4 Igualmente, es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con las disposiciones que al efecto promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional junto con sus Anexos, tal y como se estipula en el artículo 5° del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017.
- 1.5 Mediante Resolución número 2450 de 1974, modificada íntegramente por la Resolución 2617 de 1999, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia la Parte Cuarta de dichos Reglamentos, denominada “Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves”, la cual ha sido objeto de varias modificaciones parciales posteriores, desarrollando para la Colombia los estándares técnicos contenidos en los Anexos 6 y 8 al Convenio sobre Aviación

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 1 INTRODUCCION			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 3 de 7

Civil Internacional, incluyendo disposiciones sobre operación de aeronaves, sobre aeronavegabilidad y mantenimiento de las mismas, y sobre la certificación de los explotadores a cargo de su operación en servicios aéreos.

- 1.6 Para facilitar el logro del propósito de uniformidad en sus reglamentaciones aeronáuticas, según el citado Artículo 37 del Convenio de Chicago de 1944, varios Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a través de sus respectivas autoridades aeronáuticas, implementaron el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), mediante el cual vienen preparando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), también con fundamento en los Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en espera de que sus Estados miembros desarrollen y armonicen sus reglamentos nacionales en torno a los mismos.
- 1.7 La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) es miembro del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), conforme al convenio suscrito por la Dirección General de la Entidad el día 26 de julio de 2011, acordando la armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), propuestos por el Sistema a sus miembros, con lo cual se lograría, también, mantenerlos armonizados con los Anexos Técnicos promulgados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con los reglamentos aeronáuticos de los demás Estados miembros de dicha organización internacional y, particularmente, con los de los demás Estados latinoamericanos miembros del SRVSOP.
- 1.8 Mediante resolución número 06352 del 14 de diciembre de 2013, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), igualmente, adoptó una nueva metodología y sistema de nomenclatura para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, acorde con la prevista en la norma LAR 11, en aras de su armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), con lo cual, la Parte Cuarta de los RAC pasó a denominarse RAC 4, correspondiendo ahora subdividirlo en varias partes, una de ellas relativa a “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos”.
- 1.9 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) propuso a sus miembros la norma LAR 119 “Certificación de explotadores de servicios aéreos”.
- 1.10 En aras de guardar la mayor uniformidad posible entre las disposiciones sobre certificación de explotadores de servicios aéreos contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), y las contenidas en los Anexos 6 y 8 antes citados al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y ahora con las de los

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 1 INTRODUCCION			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 4 de 7

Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) y con las de los demás países miembros del SVRSOP, es necesario armonizar tales disposiciones con la norma LAR 119, adoptando e incorporando a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia una norma denominada RAC 119, similar a la norma LAR 119.

2. OBJETIVO


2.1. El objetivo de este capítulo es proporcionar al inspector de aeronavegabilidad la orientación adecuada en cuanto a los antecedentes que dieron lugar al desarrollo del RAC 119, la necesidad de contar con este reglamento, así como aspectos relativos a su aplicación, su estructura y partes principales que la componen. Así mismo, el inspector de aeronavegabilidad debe entender la importancia de su participación de los procesos seguidos para el otorgamiento de un CDO a un solicitante, los requisitos establecidos en los RAC 121 y 135 aplicables al personal de aeronavegabilidad referentes al control y requisitos de mantenimiento.

2.2. También brinda orientación en cuanto a los requisitos, capacitación y calificación que son necesarios para los inspectores de la UAEAC para el desempeño eficiente de sus responsabilidades.

3. APLICACIÓN.

3.1. La aplicación del RAC 121 y RAC 135, permitirá a la UAEAC establecer requisitos para el otorgamiento de un CDO a un solicitante y Para aquellos Estados participantes del Sistema SRVSOP que decidan adoptar los LAR, su aplicación permitirá el logro de los siguientes beneficios:

- a) Establecer las reglas de construcción de las LAR y la utilización de una redacción clara en su formulación, de tal manera que permita su fácil uso e interpretación por los usuarios del Sistema;
- b) la armonización de las normas, reglamentos y procedimientos nacionales inicialmente en las áreas de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal;
- c) la revisión, modificación y enmienda de estas normas conforme sea necesario; y
- d) la propuesta de normas, reglamentos y procedimientos regionales uniformes para su adopción por los Estados participantes.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 1 INTRODUCCION			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 5 de 7

3.2. Los RAC 121 y RAC 135 establecen los requisitos para la aprobación de explotadores de servicios aéreos, para los Estados participantes del Sistema que decidan adoptar los LAR. Su aplicación por parte de los Estados participantes del SRVSOP permitirá el logro de los siguientes beneficios:


- a) la aplicación de reglamentos basados en estándares uniformes de seguridad y exigencia, que contribuyen a una competencia en igualdad de condiciones entre los Estados participantes del SRVSOP;
- b) reconocimiento internacional de las certificaciones de explotadores de servicios aéreos aprobados de acuerdo a los LAR 121 y LAR 135, emitidas por cualquiera de los Estados participantes;
- c) lograr que todos los explotadores de servicios aéreos que cuentan con un AOC (CDO), que utilizan aeronaves cuyas matrículas pertenezcan a Estados miembros del Sistema, puedan realizar el mantenimiento de dichas aeronaves en organizaciones de mantenimiento aprobadas, bajo los mismos estándares de exigencia lo que permitiría elevados niveles de seguridad en las operaciones de transporte aéreo internacional; y
- d) el desarrollo de requisitos que satisfacen los estándares de los Anexos de la OACI y su armonización con los reglamentos EASA, FAR y otras pertenecientes a los Estados de la región.

3.3. El inspector de aeronavegabilidad debe tener siempre presente que todo proceso para la emisión de un CDO a un solicitante es una tarea coordinada con los inspectores de operaciones de la UAEAC y debe existir una coordinación entre los procedimientos establecidos en el MIO con los desarrollados en el MIA a fin de no realizar dualidad de inspecciones. Por ello la importancia de la coordinación constante que debe existir en estos procesos de certificación entre el personal de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad.

SECCION 2: ESTRUCTURA DEL RAC 121 y 135.

1. PREAMBULO


Los reglamentos RAC 121 y 135 tienen desarrollados los Capítulos I, W y J, respectivamente, correspondientes al “control y requisitos de mantenimiento”. Este capítulo establece los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un explotador debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronave bajo su control.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 1 INTRODUCCION			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 6 de 7

2. SUB PARTES.

Capítulos sobre control y requisitos de mantenimiento:

- 2.1 Tanto el RAC 121 y el RAC 135 tienen establecidos los requisitos aplicables al mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que deben cumplir los explotadores aéreos, los cuales deben ser declarados en su lista de cumplimiento de como un solicitante de un CDO dará cumplimiento a cada uno de los requisitos establecidos en los Capítulos aplicables y los mantendrá cumpliendo una vez que obtenga el CDO.
- 2.2 Se debe exigir a los explotadores que garanticen que cada aeronave que operan se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad. También se dispone que el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento y que el certificado de aeronavegabilidad de cada aeronave que operan los explotadores conserve su validez. Se establece además que un explotador debe:
 - a) operar una aeronave cuyo mantenimiento está a cargo de un organismo de mantenimiento reconocido (OMA) que ha otorgado el visto bueno para entrar en servicio; debe ser aceptable para el Estado de matrícula;
 - b) emplear una persona o grupo de personas para asegurar que toda labor de mantenimiento se efectúe conforme a los procedimientos y las políticas del manual para controlar el mantenimiento (MCM). El MCM debe ser aceptable para la UAEAC y el Estado de matrícula; y
 - c) velar por que el mantenimiento de sus aeronaves se lleve a cabo conforme al programa de mantenimiento, aprobado por el Estado de matrícula y aceptable para la UAEAC.
- 2.3 El Estado de matrícula debe determinar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave. A tal efecto, se pueden elaborar o adoptar requisitos para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, adoptar la información obligatoria del Estado de diseño y asegurar la transmisión al Estado de diseño de toda la MCAI originada en el Estado de matrícula. Para aviones de más de 5 700 kg y helicópteros de más de 3 175 kg PBMO existe un sistema mediante el cual se transmite información sobre fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos al organismo responsable del diseño de tipo de esa aeronave.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE IV – VOLUMEN I - CAPÍTULO 1 INTRODUCCION			
Principio de procedencia: 5103	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 03	Fecha: 20/01/2021	Página: 7 de 7

- 2.4 Entre las responsabilidades del Estado de matrícula se incluyen la aprobación del programa de mantenimiento, la adopción de los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad, la notificación de los casos de mantenimiento que ocurran y el mantenimiento de la validez del certificado de aeronavegabilidad. El Estado de matrícula también es responsable de la aceptación de los procedimientos de ejecución y certificación del mantenimiento, incluidas las modificaciones y reparaciones, los procedimientos de conformidad de mantenimiento y OMA, los procedimientos para el mantenimiento de registros y el programa de carga y centrado.
- 2.5 Es importante que durante la verificación de la documentación que le corresponde al inspector de aeronavegabilidad referente a los requisitos establecidos en el Capítulo I y W del RAC 121 o el capítulo J del RAC 135, exista una coordinación con los inspectores de operaciones a fin de dejar evidenciada dicha coordinación en evaluaciones de documentos como el listado de equipo mínimo (MEL), aprobaciones de aeronavegabilidad correspondientes a las operaciones específicas (EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS). Así mismo, debe informarse al jefe del proceso de certificación las evaluaciones de documentos como el programa de mantenimiento, manual de control de mantenimiento y todo lo relacionado con la aeronavegabilidad continua.

Nota. – *Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.*

- 2.6 A continuación, se presenta el listado de las Secciones que comprende el Capítulo correspondiente al control y requisitos de mantenimiento de los RAC 121 y 135:
- a) Aplicación;
 - b) responsabilidad de la aeronavegabilidad;
 - c) programa de mantenimiento;
 - d) sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento;
 - e) gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad;
 - f) manual de control de mantenimiento (MCM);
 - g) sistema de registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves;
 - h) transferencia de registros de mantenimiento;
 - i) certificado de conformidad de mantenimiento (CCM);
 - j) informe de la condición de la aeronavegabilidad;
 - k) requisitos de personal;
 - l) registro técnico de vuelo de la aeronave; y
 - m) Informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos.