



# UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Acta Sesión No. 002

Principio de  
Procedencia  
4100

Área / Proceso que realiza la reunión:	Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales				
Tema de la reunión:	SESIÓN DEL COMITÉ TECNICO ASESOR DE ASUNTOS AEROCOMERCIALES				
Lugar:	Presencial				
Fecha:	12/12/2024	Hora Inicio:	10:00 am	Hora Final:	11:00 am
Asistentes:	Ver listado de participantes y/o asistentes				

## AGENDA

### Orden del Día:

- A. Verificación de Quórum
- B. Temas audiencia pública extraordinaria 114

### DESARROLLO DE LA REUNIÓN

#### A. Verificación de quórum

Se verificó la asistencia de los miembros del Comité Técnico Asesor de Asuntos Aerocomerciales, CTAAs así:

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| • Sergio Paris Mendoza            | Director General - presidente  |
| • Rodrigo Ramon Zapata Romero     | Secretario de Autoridad Aeronáutica  |
| • Jhon Jaiver Sabogal Corredor    | Delegado de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea                |
| • Edgar Benjamin Rivera Florez    | Director de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales – Secretario Comité |
| • Rocio del Pilar Ayala Buendia   | Coordinadora Grupo Asuntos Aerocomerciales                                 |
| • Henry de Jesús Gamboa Castañeda | Coordinador Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos           |

#### Invitados.

- |                        |  |
|------------------------|--|
| • Ervin Gaitán Serrano | Director de Autoridad a los Servicios Aéreos                                 |
| • Fabio Saavedra       | Coordinador Grupo Certificaciones de Proveedores de Servicios a la Aviación. |

## B.TEMAS AUDIENCIA PÚBLICA EXTRAORDINARIA

1. **HELISTAR S.A.S.:** solicita prestar servicios como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la Modalidad Carga Externa, Operaciones de Dispersión y Tareas Especializadas con base principal en el Aeropuerto el Dorado y bases auxiliares en el aeropuerto Guaymaral, Villavicencio, Cali, Medellín, Paz de Ariporo, Yopal, Cúcuta y Santa Marta.

Servicio que será prestado con equipos MI 8/171/171 A1, EUROCOPTER BK 117-C2, BELL 412, BELL 212, AUGUSTA 139.

Mediante correo electrónico del 09 de diciembre de 2024, La Dirección de Autoridad a los Servicios Aéreos de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica emitió **concepto técnico operacional favorable**, para que la empresa HELISTAR S.A.S. proceda a realizar y participar en dicha audiencia publica extraordinaria, toda vez que la empresa se encuentra actualmente en la FASE 3 del proceso de ACTUALIZACIÓN AL RAC 121 RAC 135 Y RAC 138.

**Intervinientes en la Audiencia.** El Doctor Hernando Robles, inscrito como interviniente precisa sobre el proyecto de Helistar "No estoy aquí con el propósito de rebatir los argumentos presentados por la empresa HELISTAR." Las demás importantes consideraciones mencionadas por el Dr. Robles, fueron transcritas y se encuentran anexas a la presente ACTA.

**Decisión:** Teniendo en cuenta que, la solicitud radicada por la empresa **HELISTAR S.A.S.**, y de conformidad al objeto de la audiencia, de regularizar la situación de la carga externa en los operadores de helicópteros y en cumplimiento a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 5. para la obtención de un permiso de operación como empresa de trabajos aéreos especiales en la Modalidad de Carga Externa y de conformidad a lo expuesto en la audiencia pública frente a la relación de carga externa con la modalidad de dispersión específicamente la actividad; liberación de retardadores de fuego incluyendo agua, se recomienda **APROBAR** la modalidad carga externa y la modalidad dispersión en la actividad liberación de retardadores de fuego incluyendo agua.

En ese sentido, no se autorizará la solicitud referente a tareas especializadas y equipo de salvamento. El Presidente del CTAAC acogió la anterior recomendación.

2. **SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS S.A.S.**, solicita obtener Permiso de Operación en la Categoría: Trabajos Aéreos Especiales, en la Modalidad Carga Externa, Operaciones de Dispersión y Tareas Especializadas con base principal en el Aeropuerto Guaymaral.

La operación será prestada con equipos MI-8MTV-1 y MI-171 Series.

Mediante correo electrónico del 09 de diciembre de 2024, La Dirección de Autoridad a los Servicios Aéreos de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica emitió **concepto técnico operacional favorable**, para la empresa SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS S.A.S.

**Intervinientes en la Audiencia.** El Doctor Hernando Robles, inscrito como interviniente precisa sobre el proyecto de SIS SOLUCIONES INTEGRALES, GNSS S.A.S : " *SIS SOLUCIONES presenta un proyecto interesante e integral, en el sentido de que atendiendo la invitación que le hizo la Aeronáutica Civil presenta sus necesidades*". Las demás importantes consideraciones mencionadas por el Dr. Robles, fueron transcritas y se encuentran anexas a la presente ACTA.

**Decisión:** Teniendo en cuenta que la solicitud radicada por la empresa **SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS S.A.S.**, y de conformidad al objeto de la audiencia, de regularizar la situación de la carga externa en los operadores de helicópteros y en cumplimiento a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 5 Servicios Aéreos Comerciales 3. Literal (b) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para la obtención de un permiso de operación como empresa de trabajos aéreos especiales en la Modalidad de Carga Externa y de conformidad a lo expuesto en la audiencia pública frente a la relación de carga externa con la modalidad de dispersión específicamente la actividad, liberación de retardadores de fuego incluyendo agua, se recomienda **APROBAR** la modalidad carga externa y la modalidad dispersión en la actividad liberación de retardadores de fuego incluyendo agua.

En ese sentido, no se autorizará la solicitud referente a tareas especializadas y equipo de salvamento.

El Presidente del CTAA acogió la anterior recomendación.

**3. SICHER HELICOPTERS S.A.S.:** solicita prestar servicios como empresa de Trabajos Aéreos Especiales en la Modalidad Carga Externa, Operaciones de Dispersión y Tareas Especializadas con base principal en el Aeropuerto Guaymaral y base auxiliar en Tame.

Servicio que será prestado con equipos BO105, con capacidad para 5 pasajeros y 700 kilogramos de carga.

Mediante correo electrónico del 09 de diciembre de 2024, La Dirección de Autoridad a los Servicios Aéreos de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica emitió **concepto técnico operacional favorable**, para la empresa SICHER HELICOPTERS S.A.S.

**Intervinientes:** El Doctor Hernando Robles, hizo referencias importantes no específicamente sobre el proyecto. En ese sentido se anexa la transcripción completa relativa a cada intervención.

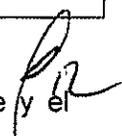
**Decisión:** Teniendo en cuenta que, la solicitud radicada por la empresa **SICHER HELICOPTERS S.A.S.**, y de conformidad al objeto de la audiencia, de regularizar la situación de la carga externa en los operadores de helicópteros y en cumplimiento a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 5, para la obtención de un permiso de operación como empresa de trabajos aéreos especiales en la Modalidad de Carga Externa y de conformidad a lo expuesto en la audiencia pública frente a la relación de carga externa con la modalidad de dispersión específicamente la actividad, liberación de retardadores de fuego incluyendo agua, se recomienda **APROBAR** la modalidad carga externa y la modalidad dispersión en la actividad liberación de retardadores de fuego incluyendo agua.

Se excluye de esta aprobación, las tareas especializadas y mercancías peligrosas que no corresponden a ninguna actividad de las modalidades descritas en el RAC 138.

El Presidente del CTAA acogió la anterior recomendación.

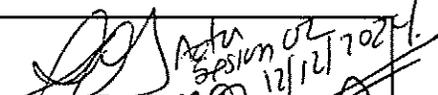
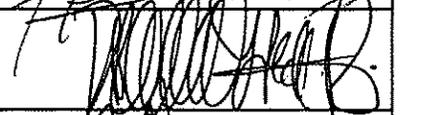
**Firmas:**

Para constancia se firma en Bogotá D.C., el 12 de diciembre de 2024, por el presidente y el secretario del Comité Técnico Asesor de Asuntos Aerocomerciales.



Nombre completo	Cargo	Firma
-----------------	-------	-------



SERGIO PARIS MENDOZA	Presidente del CTAA	
RODRIGO RAMON ZAPATA ROMERO	Secretario de Autoridad Aeronáutica	
EDGAR BENJAMIN RIVERA FLOREZ	Secretario del CTAA	

# ESPACIO EN BLANCO

Acta Sesión No 002  
2024/12/12-10:00 AM.



clave: GDIR-3.0-12-11  
Versión: 02  
Fecha: 25/01/2012  
Página: 4 de 4

### **INTERVENCION PROYECTO HELISTAR S.A.S.**

Me he inscrito para participar en esta audiencia porque el problema de los trabajos aéreos especiales, como bien lo calificaba el capitán de operaciones del HELISTAR, no es una actividad que se ejecuta solamente a partir de que nació el RAC-138, ha sido una actividad en donde se ha contribuido en muchas operaciones a través de empresas en helicópteros mentoras en el desarrollo del país, especialmente en el tema de hidrocarburos e infraestructura. No estoy aquí con el propósito de rebatir los argumentos que presenta la empresa HELISTAR.

Estoy aquí es a observar la forma, como nos están citando aquí, a que presentemos unas necesidades desde tiempo atrás que se vienen manifestando alrededor del RAC-138 y la concepción del mismo en los trabajos aéreos especiales. Estoy aquí con el debido respeto porque ustedes son mis amigos y especialmente la compañía HELISTAR. Tengo un gran grado de respeto y admiración y hoy en día es un referente en los estándares en la industria de los helicópteros.

No hay que rebatirle la calidad con que hacen sus trabajos. Pero han pasado cosas alrededor de los trabajos aéreos especiales que bien vale la pena mencionar para que la Dirección General y quienes conforman hoy el nuevo comité que lo estamos estrenando, del Z, tenga criterios alrededor de la seguridad operacional que implican los trabajos aéreos especiales. Y las pocas observaciones que se dieron en su momento en la discusión del RAC-138 que no se tuvieron en cuenta y que hoy en día están generando las confusiones que hoy se presentan alrededor, por ejemplo, del caso de las operaciones de carga externa con las operaciones de dispersión.

Si no van de la mano, pues no se puede hacer extinción de incendios. Yo lo respeto mucho a todos y me ha costado bastantes problemas poder sostener una discusión alrededor del RAC-138 y enemistades al interior de la autoridad aeronáutica y bombardeos directamente hacia el propio proceso de certificación o de transición normativa de la empresa que representan. Yo encuentro que este proceso es absolutamente contradictorio y lamentablemente le pedí al señor director en repetidas oportunidades antes de la audiencia que me brindara una información precisa alrededor de lo que querían con esta audiencia.

Pero para mí la audiencia es un mar de contradicciones. Nos citaron a comienzos de noviembre para una audiencia en donde citaron a todos los operadores que podrían estar en normas transitorias del RAC-138. Súbitamente cambian el esquema y nos traen a una reunión en donde solamente pueden estar sentados quienes hayan superado la fase 2 del

---

**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsqdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



proceso de certificación, cuando el mismo señor director en su convocatoria que dilucidó no dijo eso, dijo que eran las empresas que estaban en la fase 2 del proceso de certificación.

Pero yo me pregunto ¿y por qué están en fase de certificación si la fase de certificación es posterior a esta audiencia? Y es porque ha habido un proceso inadecuado en la aeronáutica civil y consentido de permitir que las especificaciones de operación de nosotros los operadores, y me incluyo, se pusieran trabajos aéreos especiales. Las normas de trabajos aéreos especiales no son de hoy, con el RAC-138, son del RAC-4, y el RAC-4 tiene su historia y tiene su tiempo. Allí estaba la modalidad de carga externa en una figura que se llamaba labores aéreas de construcción, y todo lo atinente a la carga externa estaba allí establecido, incluso las categorías de carga externa que están haciendo.

Pero miren el mar de contradicciones y nos dejan a otros operadores que quieren competir en este ramo, porque se le dijo al señor director desde el 2023, en una audiencia con todos los gerentes de nuestras compañías de helicópteros, el mal momento en que estábamos pasando. Y se le hizo una serie de observaciones al director para construir una agenda de diálogo, la cual se retomó en abril de este año, con el compromiso de volverla a citar en agosto de este año, para ver cómo veníamos superando y cuál era nuestro comportamiento. Porque la industria ha caído en cerca del 25% en sus operaciones.

Y el mercado cambió para cada uno de nosotros y hoy en día estamos sentados aquí porque tenemos que empujar a unos nuevos nichos del mercado. No es, señor director París, que el mercado de los helicópteros con el 138 vaya a tener una profunda transformación. No, porque el RAC-4 ya tenía también los trabajos aéreos especiales y trataba la figura de similares para otras modalidades a las cuales se podía acceder.

Se le puso orden con el 138. Pero el 138, ¿cómo les parece, señores, que a su vez ha sido un desorden? Porque el 138 que se publicó inicialmente lo publicaron mal. Y se le advirtió a la Aeronáutica Civil en repetidas instancias, a lo cual se hizo caso omiso en escritos repetidos de que estaba mal publicado.

Y al estar mal publicado en el diario oficial no tenía vigencia. Pero eso creó derechos adquiridos a las empresas que teníamos en los trabajos aéreos especiales y sin la precaución debida. Publicaron el RAC en la página web de la Aeronáutica Civil y consolidó derechos que hoy en día se rompieron.

Porque hasta el año pasado volvieron a publicar el RAC-138. Es decir, estuvimos dos años o tres años sin RAC-138. Pero no hay responsables.

---

**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsqdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



Nadie dice nada al respecto. Se dieron cuenta cuando contestaron una demanda de nulidad de unos apartes del RAC-138, en una demanda que cursa en el Consejo de Estado. Entonces es un maremoto de situaciones anormales.

Llevo 40 años en esta actividad y hay dos hechos que me han llamado la atención sobre manera cuando la autoridad se sale del cauce. Y la primera de ellas fue el sisma y la quiebra de la aviación agrícola en el Valle del Cauca, cuando la autoridad aeronáutica, sin ir a audiencia pública, dejó que los ultralivianos fumigaran sin ser aeronaves certificadas y quebraron ese sector allá. Hoy en día las que están trabajando con ultralivianos se van a quebrar porque los van a quebrar los drones.

Pero este fenómeno del RAC-138 es un fenómeno que también me ha llamado mucho la atención de la forma como se está haciendo en una forma inapropiada. ¿Cómo es posible que nos citen aquí para discutir por invitación del director del RAC-138 y resulta que no podemos hablar sino de carga externa? Cuando todos en sus estudios presentaron otras modalidades que se necesitan y son importantes. ¿Y por qué dejaron por fuera a otros operadores y si los invitaron a que siguieran en la ilegalidad certificándose? Y son hartas las normas, doctor Rivera y miembros del comité, que dicen que no se puede operar sin permiso de operación.

Hartas las normas. Nadie puede ofrecer servicios sin permiso de operación. Nadie puede realizar actividades en trabajo de la especialidad sin permiso de operación.

Y necesito muchas. Pero aquí no está pasando eso. Estamos volando de hecho.

Y sin estadísticas. Porque me refería a las estadísticas de la oficina analítica para mirar cuál era el comportamiento y no haya estadísticas. Y las que hay solamente las hay de una empresa.

El problema de la carga externa nace y dicen y sustenta la aeronáutica civil porque no hay competencia. Pero resulta que hay dos empresas certificadas en labores aéreas de construcción en proceso de transición normativa, pero resulta que eso no es lo suficientemente competente y tenemos que crear un proceso excepcional para hacer estas cosas, violando el reglamento y seguimos en esa tónica alrededor de estos asuntos. Eso está mal hecho.

---

**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsqdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



Y está tan mal hecho que la gestión gremial, que gracias a la unión de las empresas de helicópteros nos sentamos a plantearle a la dirección general y que no ha tenido la continuidad, terminó en un estudio que no sé si ustedes conozcan, que se llama el estudio del subsector de los helicópteros en Colombia. Y les quiero decir, amigos del HELISTAR, con el aprecio que les tengo, que de acuerdo con este informe ustedes están quebrados. Y se los voy a leer.

No es un invento. Aquí lo dice. Adicionalmente se resalta el cierre de operaciones o la reestructuración de dos compañías, el HELIICOL y el HELISTAR, las cuales no reportan registros para el año 2023.

¿Cómo así? Si ustedes son una empresa líder. Ustedes son un referente hoy en día en la aviación y la aeronáutica si dice que ustedes están en reestructuración económica. ¿En dónde estamos con estos estudios? ¿Cómo les parece que el estudio se hizo a través de una serie de encuestas que mandaron súbitamente a los operadores y de los operadores que decían que eran 15 resultaron siendo 18? Y de los 18 solamente 6 o 7 mandaron informe para el estudio, pero con 6 solamente, 6, menos del 50 por ciento del estudio, se formó un estudio y determinó unos derroteros para dónde va la operación de helicópteros.

Hay una empresa que no conozco que se llama HELISAS y dice que movió a 50 mil pasajeros. No sé quién es, no sé quién es. Entonces, a mí me parece que si estamos tratando de darle un nuevo espacio a los operadores de helicópteros, se necesitan darle un poquito más de seriedad y continuidad a las reuniones, a la reunión, a través de lo que nosotros necesitamos.

Porque siempre son ilusiones a las cosas. Y no les quiero leer, porque se los voy a leer más adelante en la otra de las intervenciones, porque voy a intervenir de todas para no hacerlo pesado, de la cantidad de inconsistencias en donde nos ponen a nosotros en el negocio de los helicópteros cuando lo que teníamos como agente es esperar, es un orden en el sector, unas buenas prebendas para poder funcionar. Pero el mismo estudio dice que estamos en una crisis muy grande, pero no hay necesidad de ninguna medida.

Pero ¿saben cuál es la medida que más pesa sobre nosotros? Dicho por el mismo estudio de la Aeronáutica Civil, la reglamentación. La carga más pesada para la aviación en helicópteros es la reglamentación. Lo dice el estudio.

Y me estoy dando cuenta que sí, porque si para sacar un permiso de esto toca hacer procedimientos excepcionales y no cumplir las reglas en debida forma, pues está mal. Y

---

**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



además les digo una cosa, repetidamente le vengo insistiendo al señor director y al área financiera, y ahí está en la trazabilidad de las documentaciones, de dos temas fundamentales. Uno, que estamos pagándole a fortuna una prebenda cuando no hacemos turismo.

Algunos lo hacen, pero ya no lo hacen porque los en tutelaron y les cerraron la operación. Y el otro es que les estoy diciendo insistentemente que ¿por qué nos cobran derechos de aeródromos con la misma imposición que los aviones? Si nosotros no nos posamos en las pistas, ni usamos la infraestructura, y sería un gran alivio. Entonces, miren las situaciones que les quiero compartir a ustedes, amigos operadores, de a dónde nos están llevando con este tipo de situaciones.

Gracias.

#### **INTERVENCION PROYECTO SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS S.A.S**

Esta es la confusión en esta audiencia, que SIS SOLUCIONES presenta un proyecto interesante e integral, en el sentido de que atendiendo la invitación que le hizo la Aeronáutica Civil presenta sus necesidades. SIS SOLUCIONES, HELISTAR y la compañía que represento somos compañeros en el espacio aéreo en el combate a incendios forestales. Compartimos en los distintos espacios que nos dan, de acuerdo con el peso de nuestras aeronaves, el ejercicio de contribuir a ese importante trabajo que, como lo decía el señor ingeniero, viene siendo cada día más importante.

Es importante para el país y es importante para nuestros recursos naturales, pero no es importante para el Estado. Porque nosotros hacemos un trabajo profesional, con capacitación de nuestra gente, con muchos niveles y muchas instancias para hacer combate a incendios efectivos. A las tres compañías a que me refiero, la Unidad de Gestión del Riesgo nos está debiendo desde marzo mucho dinero.

Mucho dinero. Y se ha advertido en distintas instancias que nos pueden desestabilizar económicamente. Pero también anuncian una nueva temporada de incendios.

Y en la última época que hubo cuando nos debían la plata, no nos llamaron. Tal vez por vergüenza o porque caímos en el interregno de la corrupción en la Unidad de Gestión del Riesgo. Y no nos han pagado.

Y es el llamado para que nuestro ente rector, que es la aeronáutica civil, y quien debe vigilar a través de las inspecciones económicas, nuestra estabilidad económica, nos ayude como Estado, porque el Estado es uno solo. Pero lo que les quiero significar es que SIS presenta un proyecto integral por la mala convocatoria de la audiencia. Y presenta toda una serie de proyectos que también ya tuvo un traspiés y fue objeto de debate en una audiencia en el 30 de noviembre.

Y es que pidió todas las categorías en las tres categorías que le caben a los helicópteros para los trabajos aéreos especiales. Pero en cada categoría, coronel, hay una que se llama similares. ¿Y cuáles son las similares actividades que se van a desarrollar? ¿Cómo va a ser un inspector para certificar algo que no sabe qué se va a certificar y con qué reglas o bajo qué parámetros o bajo qué circular? Pero aun así se han tomado la de SIS SOLUCIONES de que eso se debe de dilucidar, es en el proceso de certificación.

Pues sí, muy bien, pero se rompe con el equilibrio de lo que es la audiencia, porque en la audiencia todos sabemos con quién vamos a competir y en qué reglas, porque para eso es la audiencia. Para que sepamos en qué reglas y en qué condiciones económicas y con qué costos vamos a operar. Yo no soy competencia de usted, capitán, ingeniero, no lo soy.

Pero lo que le quiero observar a la audiencia y al señor director es la metodología que han utilizado en esta audiencia, totalmente anormal. Mire, mi empresa no llegó a los trabajos aéreos especiales porque quiso, porque lo teníamos en las especificaciones de operación, pero el argumento no valió legalmente. Nos multaron con 80 millones de pesos por estar haciendo trabajos de fotografía aérea y nos dolieron.

Y eso motivó a la alta dirección de la compañía a certificarse. Ustedes no han tenido ese problema. Sin permiso y con especificaciones y con un espacio en el 138 amorfo de que las empresas pueden seguir operando.

¿Cómo les parece, señores, que yo no he podido cerrar la fase 2 del proceso de transición normativa en 138? Con el mismo inspector. Porque me gané la enemistad del inspector, ¿saben? Porque en la audiencia que hubo en noviembre comenté que nuestra empresa había durado cinco años y tres meses certificándose. Y lo puedo probar.

No mencioné el nombre del inspector, pero el inspector se dio por aludido. Y mi manual de operaciones en trabajos aéreos especiales de 200 páginas pasó a 500. Porque hizo meter el manual del helicóptero.

Porque hizo meter todos los SOP. El MEL en el manual de operaciones. ¿Eso es un inspector de calidad? Y no he podido pasar y ustedes ya pasaron fase 2. Y me tienen entablado en una discusión de que mi manual de operaciones tiene que cumplir los estándares de 135.

Oiga, pero si me estoy certificando el 138, ¿qué tiene que ver el 135? Y lo decimos en todas las instancias y no pasa nada. ¿Cómo les parece, señores, que ustedes tienen un privilegio por yo cumplir las normas de que yo ya no puedo adicionar en mi trabajo de 138 equipos? Porque sacaron una resolución el 12, el 11 de noviembre, en donde dice que las empresas que no hemos llegado a tal fase del proceso de certificación no pueden hacerlo. Y si no llego a febrero del 2025 me suspenden.

Y a ustedes no. Ustedes pueden seguir operando libremente. Sin permiso, con especificaciones, sin certificación.

Y lo pueden hacer, los felicito. Yo lo que les quiero mostrar es cómo nos tratan aquí con distintos raseros. Esa es la objetividad de nuestra autoridad.

Esa es la imparcialidad con que se miran las cosas. Parece que aquí no se puede ser crítico y crítico constructivo, porque yo soy un crítico constructivo, de que las cosas se hagan bien y se hagan en igualdad de condiciones. Pero eso no funciona, señores.

Un manual de 200 a 500 páginas y no puedo cerrar la fase. Porque el señor me llenó de documentos diciendo cosas innecesarias que eran verdaderas. Y no pasa nada.

Miren la diferencia de las reglas del juego de estar con especificaciones de operación y estar con permiso. Señor, les quiero decirles que nuestra empresa rompió un hito. En el sentido de que logramos que en su momento los helicópteros pudieran usarse con fines multipropósito.

Por eso duramos cinco años. Para que se creara el ambiente que después vino a reproducirse en el RAC 5 de los permisos multipropósito para optimizar el uso del helicóptero. Porque nos tenían amarrados de que yo tenía que tener helicópteros para cada modalidad.

Y no podía hacer ambulancia aérea porque era un proceso de contaminación y no sé qué cosas. Pero me ha costado sudor y sangre. Y creo que no voy a llegar.

---

**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



Por cumplir. Ojalá ustedes tengan suerte. Corrija, ingeniero, el tema de que no puede abarcar todo.

Hay que hacerlo con la moderación porque de todas maneras se le puede enredar su proceso. Seguramente le debe estar pasando a Hangar 29 que hizo una presentación igual a la suya en noviembre del año pasado. No sé si la han resuelto porque pedí que me informaran si le habían dado luz verde y a qué otras actividades similares si no he podido obtener respuesta hace meses.

Entonces, señores, éxito en el proceso. Me parece que el país necesita de las operaciones de ustedes, especialmente en el tema de los incendios. Y en cierta medida, si se trata de hablar aquí de competencia, pues precisamente en los helicópteros pesados, pues ahí se alivia la competencia.

Muchas gracias.

#### **INTERVENCION PROYECTO SICHER HELICOPTERS S.A.S.**

Los amigos de SICHER, nuestros clientes, los apoyamos en el área de mantenimiento. Nunca les hemos negado un apoyo, no obstante que somos competidores, que sería una práctica real no ayudarlos. Siempre nos ayudamos y nos contamos cosas cuando las necesitamos.

Pero quiero contarles que el declive del negocio de los helicópteros en Colombia, de acuerdo con el informe de la Aeronáutica Civil, dice que se refuerza con el comportamiento del mercado que se contrajo el 13.19 entre el 2022. Y aquí hay algo pues muy paradójico y contradictorio. Para las empresas reportadas en el área aerocomercial y el 25.05% para las empresas del sector identificadas.

O sea, tenemos dos cifras de decrecimiento. No sé a cuáles sectores de empresas se refiere. Lo que les quiero mostrar es que necesitamos realmente medidas para poder solventar nuestra situación.

Y acuérdense, si no quiero intervenir en política, pero nuestro principal nicho y ha sido todo, y todos me lo pueden confirmar, ha sido el sector petrolero y minero. Petrolero y minero en donde este gobierno no se caracteriza por buscar la inversión. Entonces, pues para sobrevivir tenemos que volcarnos a otros nichos de mercado.

Y si miramos estas cifras, pues bienvenida realmente la competencia. De todos. Pero amigos, ¿estamos compitiendo lealmente? Yo he perdido negocios por \$500 el kilo, transportado en carga externa, o en empresas sin permiso.

¿Eso es leal? Dice el numeral 5, la sección. 555. Competencia entre explotadores aéreos.

Cualquier explotador que considere que otro lo está haciendo competencial de algo ruinoso podrá pedir a la aeronáutica que se lleve un estudio del caso para recomendar las medidas y sean aconsejables. Pues no puedo recurrir a ella. Desde el año 2022 se lo dijeron al doctor Rivera, en ese entonces el secretario de la autoridad, el señor Francisco Ospina, en un concepto, y aquí lo tengo, donde él dice que nadie puede operar sin permisos de operación.

Que debe venir audiencia, pero eso no se cumplió. ¿Qué garantías tiene uno de ir a pedir que le vigilen la competencia? Si la misma que ha creado el desorden en el sector nos ha puesto a competir entre nosotros en una manera que no es la pertinente, porque todos debemos ser prósperos y todos debemos trabajar para conservar nuestro empleo y crear país, pero nos están llevando a unas situaciones en donde competir lealmente no es una práctica buena. Mire, la primera regla de la competencia del leal que señala la norma que habla sobre competencia del leal indica que es una práctica de competencia del leal la violación de la norma.

Se considera leal que efectivamente realizando en el mercado haga uso de una ventaja competitiva frente a otros competidores mediante infracción a las normas jurídicas y no tener un permiso de operación es una violación a las normas jurídicas, pero aquí no lo es. Si vamos a competir, compitamos bien.

Con profesionalismo, con estándares de seguridad, porque todos ustedes lo tienen. Y no me estoy refiriendo a ustedes. Hay otro sector de los operadores de helicópteros de los medianos que hacen esas prácticas.

¿Y cómo les parece que les hacen inspecciones económicas y no se dan cuenta qué es lo que están haciendo? Pero a otros sí nos cae el rigor de la ley y el reglamento. Y se permiten prácticas como actos de descrédito, que es una competencia del leal. Hablar mal de la gente en el mundo de los negocios y en el mundo del comercio, el descrédito es una práctica desechada y calificada como desleal.

¿Saben qué? La ruptura contractual también. Y es que tenemos un problema, que son pocos los pilotos en la práctica de la carga externa y estamos jugando a quitárnoslos y a pagarles más. Eso no es leal.

Eso no es seguro. Eso es la ruina de todos. Por eso aquí le quiero traer la propuesta al señor director, que si realmente queremos hacer un buen ejercicio de esta transición a 138 y que sería algo que en cierta medida nos hemos acabado los unos con los otros y que lo tiene previsto el RAC5, no sería este el momento para controlar esas competencias desleales que nos fijaran una tasa piso a las tarifas.

Piso. Porque todos pagamos el mismo valor del combustible. Todos pagamos las mismas tasas de seguros.

Todos pagamos similares gastos en funcionamiento. Todos compramos los repuestos en los mismos sitios a los mismos valores. No será el momento de ordenar y por lo menos ver una medida que realmente uno diga y a través de las inspecciones económicas se controle la facturación y hagamos un ejercicio sano de competir con tareas que realmente nos comprometan en hacer un ejercicio comercial adecuado y garanticemos la seguridad operacional.

Señores, la inadecuada vigilancia de la aeronáutica civil llevó a tres accidentes aéreos en donde le costó la vida a una persona por permitir operaciones sin los permisos de operación y sin haber verificado en los procesos de certificación que para eso son que se mire si uno tiene la realidad, la capacidad técnica para prestar el servicio que ofrece. El primer suceso de caída de carga externa le pasó a Vertical de Aviación en Transan, Antioquia. Se le rompió la linga y cayeron tubos de redes eléctricas sobre un caserío que le costó la imputación de una pierna a una señora.

¿Qué pasó? No pasó nada. Vieron ustedes el informe de la investigación. No tienen en cuenta ni siquiera si el piloto tenía la habilitación en carga externa.

Dicen que tenía experiencia, pero no hay en las bitácoras de los pilotos experiencia para demostrar la acreditación de los trabajos en carga externa, porque no hay el espacio. El mismo sistema de la aeronáutica civil pone las normas y no habilita en los sistemas al día la posibilidad de subir los sistemas, subir las licencias con las habilitaciones en las licencias, como lo dice el reglamento el 2 y el 61 hoy en día también. Porque eso es la forma de demostrar profesionalismo y seguridad.

Después vino otro accidente en donde un helicóptero le cayó encima a uno que estaba rescatando en el Cauca y le cayó encima el helicóptero al técnico. ¿Y qué pasó? Hicieron una investigación en donde haya responsables por violar el RAC 13. No pasó.

Y le costó la vida a una persona que estaba haciendo señales en medio de la nubosidad. Y ahí tengo el video para que lo vean y sus departamentos, como el nuestro de Seguridad Operacional, evalúen esas circunstancias para que no se repitan. Pero le costó la vida a una persona porque se lo dejaron hacer.

¿Por qué inspector que no conozca el reglamento deja poner en unas especificaciones de operación trabajadores especiales si sabe que esa no es la regla? Si la autoridad aeronáutica es el responsable también de un sistema de seguridad operacional como proveedor de servicios, ¿cómo tolera eso? ¿A la autoridad quién la ronda? Hace tiempo no veía, y lamentablemente me cogen el ocaso de la vida, situaciones que creía abolidas en la autoridad que hoy en día están volviendo a tener auge y que no ayudan al desarrollo de nuestro sector. Es triste que no lo oigan a uno, que lo desatiendan, que engaveten las peticiones, y no de mi empresa, sino las de dirigente gremial que muchos de ustedes me dieron para debatir temas y plantear temas. Nuestros espacios de tiempo con la autoridad son larguísimos.

Recién llegada esta administración le entregué un paquete de solicitudes contenidas de carácter general para el sector de la aviación en enero del 2023, esperando respuestas. No hay respuesta. Hay respuestas como estas, de una audiencia en donde se rompieron todas las reglas.

El RAC-5 se rompió el manual de trámites, no hubo publicación en audiencias, no hay costos, no se sabe nada. Pero bueno, si esa es la nueva regla, pues toca aceptarla y a competir. Y ahí viene también el otro reto que propongo.

Y es que hace necesario cambiar el RAC-13 para poner en el RAC-13 que quien contrate servicios, quien contrate servicios, con empresas que no tengan permiso de operación, sean multadas. Porque no les pasa nada. Y a veces nosotros somos objeto de la manipulación de nuestros clientes.

Porque la corrupción también la hay en el sector privado. Y se manipulan las cotizaciones. Y nos ponen a competir indebidamente, a bajar precios, siempre filtrando la información.

No, que es que el otro dice que le baje, que es que tiene el kilo más barato. ¿A qué costo? ¿A qué sacrificio en la seguridad? Pero eso no lo ve la autoridad. Esto es una crítica constructiva, doctor Sergio, porque hacía rato no hablábamos.

Porque hacía rato no nos convocaban, nos dijeron que en agosto nos reuníamos. Y yo esperaba que el informe que usted muy amablemente le ha entregado al sector sobre la operadora de helicópteros, pues se lo entregara al sector. No lo retroalimentara para que cada uno de nosotros diera nuestras opiniones y realmente las medidas son.

Mire, director, una de las recomendaciones que nos hacen es que tenemos que incursionar en el sector de la búsqueda y rescate. Bueno, yo no he visto que se pierda tanta gente últimamente, como para estarla buscando. O que debemos incursionar tremendamente en el sector de las ambulancias.

Amigos del HELISTAR, ustedes tienen ambulancia. Yo tengo ambulancia. Ustedes la tienen porque su negocio lo demanda.

Porque sus operaciones offshore, por las necesidades de la operación y los estándares de las petroleras, requieren ese servicio. Lo hacen y se lo pagan. Le pagan disponibilidad.

Pero váyase al sector de la CPS. Tres vuelos en cinco años. Y la mayoría gratuitos.

Para salvarle la vida a la gente. Entonces, ¿cuál es el referente de este estudio que diga que ese es el potencial para nosotros salvar la operación? Le insistí permanentemente que en el plan de desarrollo se pusiera como un nicho y una posibilidad de mercado general para el sector que las concesiones viales tuvieran helicópteros para el rescate. Que el SOA pudiera hacer rescate en helicópteros para salvar la vida de la gente y aminorar los costos de los tratamientos médicos.

Porque la Organización Mundial de la Salud así lo dice. Pero no prestan atención. ¿Cómo se puede hacer política pública a un sector que le está diciendo que se está muriendo? Y lo que va a terminar es en procesos de monopolización de las empresas.

Porque hay empresas agresivas comercialmente que vienen comprando empresas y otra empresa y otra empresa. Algo está pasando. El llamado, director, directivos, es a que construyan una política pública seria y hagamos las cosas cumpliendo y todos estemos en el mismo talante.

---

**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsodea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



Ahí les dejo dos retos que les propongo. Si ustedes quieren evitar un caos y un desorden, venga, estudiemos. Yo no les estoy pidiendo que lo hagan.

Estudien. Hagamos un plan piloto. Ahí lo tiene el RAC previsto que sí pueden controlar las tarifas de los no regulares.

Y denos herramientas para que quien contrate el servicio no abuse de nosotros y nos ponga por la necesidad del flujo de cajas de nuestras compañías a que le vendamos el servicio. Por una tarifa o por mover los recursos para poder cumplir nuestras obligaciones. Eso es lo que necesitamos.

Y más diálogo. Puede que uno no sea monedita de oro para que le caiga bien a todo el mundo, pero somos ciudadanos. Y esta es una democracia participativa.

Y guste a quien no le guste, tenemos derecho a hablar y a expresar nuestras opiniones con respeto. Y a obtener pronta respuesta de lo que uno plantea porque lo hace es en el bienestar de la seguridad operacional y del bienestar de las empresas a ellas. Y no jugar a quedarse callados porque el silencio también es cómplice.

Les pido una política más transparente en la aeronáutica civil. Les pido más control. Les pido más transparencia.

Les pido que quiten esas prácticas demoledoras que están acabando con la industria. Eso no es hacer aviación. Gracias.

---

**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsqdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

