

**UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL
RESPUESTAS A LOS CIUDADANOS CAMPAÑA "ESTADO SIMPLE", "COLOMBIA ÁGIL"**

Nombre del trámite	Entidad ante la que presenta el trámite	¿Por qué considera que el trámite es engorroso/difícil?	¿De qué forma podríamos mejorar el trámite?	Se requiere incrementar sustancialmente el presupuesto	Realizar una reforma legal	Actualizar una o más normas de carácter reglamentario	Derogar una o más normas de carácter reglamentario	Automatizar procedimiento de un trámite	Ajustar procedimiento de un trámite	Se puede incluir en la planeación institucional sin que implique alguna de las	No es competencia de la Entidad.	Otra	Dependencia que respondió la observación	TEMATICAS	RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES
Licencias Personal Aeronáutico	Aeronáutica Civil	A pesar de que ahora se escanean los documentos no se revisan todos y los devuelven más de una vez. Adicionalmente se puede demorar hasta 30 días hábiles	Mejor revisión de la documentación y menor tiempo de espera. Agilidad	NO	NO	Revisar requisitos del trámite y procedimientos internos	NO	SI	SI	SI	SI	NA	Grupo de licencias	Es uno de trámites con mayor volumen de solicitudes, se automatizó pero persisten, demoras en la expedición y las devoluciones por documentación incompleta.	Se automatizará completamente el trámite, y se realizará una campaña al personal aeronáutico, orientando al usuario en el proceso de licenciamiento, requisitos a cumplir y los pasos a seguir para lograr un proceso eficiente y exitoso.
Licencias aeronáuticas/aeronáutica Aereocivil	Aeronáutica Civil	Primero cómo se pueden hacer estos trámites en Bogotá lo cual dificulta el seguimiento y elaboración. Esta totalmente entorpecido y agotado es ineficiente, engorroso y largo debido en gran medida a los pocos funcionarios que lo manejan. Solicitar un certificado toma a veces hasta 3 meses.	Hacerlo eficiente, digital y descentralizado.	NO	NO	Revisar requisitos del trámite y procedimientos internos	NO	NO	SI	SI	SI	NA	Grupo de licencias	Es uno de trámites con mayor volumen de solicitudes, se automatizó pero persisten, demoras en la expedición y las devoluciones por documentación incompleta.	Se automatizará completamente el trámite, y se realizará una campaña al personal aeronáutico, orientando al usuario en el proceso de licenciamiento, requisitos a cumplir y los pasos a seguir para lograr un proceso eficiente y exitoso.
Registros y evaluación de cheques de vuelo	Aeronáutica Civil	Porque cada vez que cambian de funcionario cada uno entra poniendo criterios propios y no se apegan a la norma. El gobierno nacional debería poner a disposición una línea de quejas ante estos trámites a fin de poder denunciar directamente las anomalías que se presentan al momento de evaluar los documentos que pertenecen al chequeo de vuelo. En definitiva están pidiendo cosas que la norma no establece y esto jurídicamente es ilegal.	Adaptando las plataformas a la norma RAC	NO	NO	Actualización del trámite de acuerdo a la nueva reglamentación.	NO	NO	NO	SI	SI	NA	Grupo de licencias	Actualización del trámite de acuerdo a la nueva reglamentación. La entidad en su página web cuenta con un link, para radicar la FORSD	Se actualiza el trámite una vez se publique la reglamentación
Cheques anuales para Pilotos Comerciales, por tipo individual de aeronave, en aviones de peso menor a 12,500 lbs / 5,700 kg. Único país en el mundo con dicha exigencia.	Aeronáutica Civil	En aviación General, en todo el mundo, se considera que el Piloto debe presentar un chequeo de Proficiencia o habilitación anual en cualquier Aeronave menor a 12,500 lbs para quedar vigente en cualquier aeronave que se encuentre dentro de esa categoría de peso, pues se considera que son aeronaves bastante similares y que un piloto que tenga el chequeo o habilitación anual con inspector de la autoridad esta perfectamente capacitado para volar estas aeronaves, en el entendido además de que ya sea el Piloto Comercial a destajo, quien puede volar a la vez varias aeronaves, o si es una empresa comercial éstas tienen por lo general tres, cuatro o mas tipos de aeronaves diferentes, para poder ofrecer a sus clientes la opción que mas se les acomode, en mucha mayor medida que las aerolíneas que suelen tener mas uniformidad en su flota, por lo que exigir a estas empresas pequeñas o medianas que sus pilotos tengan chequeo en cada equipo sería imposibilitar su desempeño financiero, y si consideramos al Piloto a destajo quien vuelva aviones privados por año. En Colombia tenemos el agravante de que la UAEAC debido a unos delitos cometidos en su Oficina de Licencias Principal radicada en el CEA en Bogotá, en el que participaron tambien algunas personas ajenas a la UAEAC, en donde se expedia toda suerte de licencias técnicas, Pilotos Comerciales, Técnicos etc., sin el cumplimiento de todos los requisitos o en ausencia total los mismos sin efectuar ningun curso de piloto, o entrenamiento o chequeo etc., situación de extrema gravedad imputable única y exclusivamente a quienes cometieron tales delitos, azoradamente la UAEAC decidió subreptitamente para prevenir la repetición de dichas conductas delictivas, castigar a toda la comunidad de Pilotos del País y exigir que todos los trámites a partir de ese hecho, deban gestionarse para estopir de la comunidad Área Única y exclusivamente en la única oficina de todo el país en donde se cometieron los ilícitos, en la Oficina de Licencias localizada en el CEA en Bogotá, en donde debe estudiarse, autorizarse, emitir la aprobación para iniciación de curso recurrente, el que una vez presentado habilitara para que se le autorice la iniciación del entrenamiento, todo esto centralizado en Bogotá, y que una vez cumplido todo lo anterior se debe solicitar de nueva a Bogotá la asignación de un inspector POI de la UAEAC para efectuar el chequeo, el cual sin importar que en la regional en donde se solicita haya un POI, puede ser nombrado otro de cualquier lugar del país, obviamente con vísticos pagos por el Piloto o Empresa interesada, asignación que puede tardar una, dos, tres semanas o mas de acuerdo al turno que exista. Si promediáramos los casos mas ágiles con los mas lentos la habilitación anual para un piloto puede tomar entre uno y dos meses, entonces si el piloto vuela por decir un caso seis equipos distintos, para toda su vida tramitando su habilitación anual. Esta absurda y su generis exigencia de la UAEAC genera necesariamente la sobrecarga lógica sobre el grupo de inspectores POI de la UAEAC, al qual que le que se genera en la oficina principal de licencias, de nueva única autorizada para todo trámite en el país y es ancia para el desarrollo normal y competitivo de la aviación Colombiana en el ámbito internacional	Es muy fácil, simplemente implementar un sistema similar al de FAA, exigir al piloto que opere naaves por debajo de las 12,500 lbs o 5670 kg un chequeo o habilitación anual (proficiency) que lo autorizará a volar cualquier equipo por debajo de ese peso limite, aliviando la carga de tramitología no solo al interesado para principalmente a la misma entidad, que al verse liberada de esa abarata carga también podría implementar la vigilancia por parte de los POI en asuntos de verdadera importancia.	NO	NO	Revisar requisitos del trámite y procedimientos internos	NO	SI	SI	SI	SI	NA	Grupo de licencias	Es uno de trámites con mayor volumen de solicitudes, se automatizó pero persisten, demoras en la expedición y las devoluciones por documentación incompleta.	Se automatizará completamente el trámite, y se realizará una campaña al personal aeronáutico, orientando al usuario en el proceso de licenciamiento, requisitos a cumplir y los pasos a seguir para lograr un proceso eficiente y exitoso.
Duplicado de una Licencia de Piloto	Aeronáutica Civil	Hace ya casi 2 meses complete el trámite por internet para expedición de un duplicado de mi licencia PTL. Presento todos los documentos exigidos por el sistema SIGA. Tengo ya casi 2 meses y no opano nada. Esta hecha la identificación biométrica.	Bonita pregunta	NO	NO	Revisar requisitos del trámite y procedimientos internos	NO	SI	SI	SI	SI	NA	Grupo de licencias	Es uno de trámites con mayor volumen de solicitudes, se automatizó pero persisten, demoras en la expedición y las devoluciones por documentación incompleta.	Se automatizará completamente el trámite, y se realizará una campaña al personal aeronáutico, orientando al usuario en el proceso de licenciamiento, requisitos a cumplir y los pasos a seguir para lograr un proceso eficiente y exitoso.
Cheques de vuelo para pilotos	Aeronáutica Civil	Porque solicitar la autorización para efectuar un chequeo anual puede tomar mas de un mes, solo para que lo autoricen. Todo el trámite se puede tomar de dos a tres meses.	Permitiendo que la autoridad Aeronáutica en sus regiones pueda efectuar el proceso sin el centralismo actual que es un enorme cuello de botella	NO	NO	Revisar requisitos del trámite y procedimientos internos	NO	SI	SI	SI	SI	NA	Grupo de licencias	Es uno de trámites con mayor volumen de solicitudes, se automatizó pero persisten, demoras en la expedición y las devoluciones por documentación incompleta.	Se automatizará completamente el trámite, y se realizará una campaña al personal aeronáutico, orientando al usuario en el proceso de licenciamiento, requisitos a cumplir y los pasos a seguir para lograr un proceso eficiente y exitoso.
Cualquiera en la Aerocivil	Aeronáutica Civil	Cuando revisan los documentos no lo hacen completo, tan pronto falta algo lo devuelven. Al volver a radicar los devuelven por otra razón. Y así hasta cuatro veces. Deben revisar la documentación completa y así un corrigé TODO antes de volver a radicar.	Que los inspectores revisen TODA la documentación antes de devolver un trámite. Por otro lado se volvió un trámite completamente impersonal. Debería de poderse chatar con el funcionario.	NO	NO	Con la revisión y actualización del RAC No. 3 ACTIVIDADES AERÉAS CIVILES	Modificación del RAC 3	NO	SI	SI	SI	NA	Dirección de estándares de vuelo	El trámite para obtener el permiso de operación de una empresa, esta definida en fase y tiempo, que pueden afectar al final la culminación exitosa del proyecto.	Se adelantará la revisión y actualización del RAC No. 3 ACTIVIDADES AERÉAS CIVILES, se encuentra publicado en la página de la entidad www.aerocivil.gov.co, en etapa de socialización para que el ciudadano lo revise y haga sus comentarios previo a la aprobación definitiva y su publicación. Se tiene definido que este aprobado para el mes de febrero de 2019.
concepto sobre las alturas de las construcciones	Aeronáutica Civil	Los tiempos de respuesta son muy largos y las exigencias de documentos extensas, técnicas y en ocasiones difíciles de cumplir. Trámite costoso.	Emitir un plano actualizado de zonas de aproximación del aeropuerto que permita rápidamente identificar las alturas permitidas.	NO	NO	Revisar requisitos del trámite y procedimientos internos	NO	SI	SI	SI	SI	NA	Grupo gestion de afluencia de tránsito aereo y capacidad	Es uno de los trámites con mayor volumen de solicitudes, persisten las demoras en la expedición de certificaciones, por las consultas para concepto que deben atender dependencias diferentes a la responsable del trámite. Adicionalmente se carece de personal técnico suficiente para disminuir los tiempos.	Se adelantará la revisión del procedimiento interno, para disminuir tiempo en la automatización de conceptos y mecanismo para automatizar el trámite.

NORMAS ALTO IMPACTO

Nombre del trámite	Entidad ante la que presenta el trámite	¿Por qué considera que el trámite es engorroso/difícil?	¿De qué forma podríamos mejorar el trámite?	Se requiere incrementar sustancialmente el presupuesto	Realizar una reforma legal	Actualizar una o más normas de carácter reglamentario	Derogar una o más normas de carácter reglamentario	Automatizar procedimiento de un trámite	Ajustar procedimiento de un trámite	Se puede incluir en la planeación institucional sin que implique alguna de las	No es competencia de la Entidad.	Otra	Dependencia que respondió la observación	RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES
Circular 2 - 2015	Aeronáutica Civil	¿Cuál es la problemática que ha identificado en esa norma? Es un absurdo que haya casi imposible desarrollar programas o utilizar drones para recreación. Exigen seguros que solo grandes conglomerados pueden pagar, evita que camorragas internacionales puedan desarrollar eventos sobre Colombia, genera monopolios y elimina la libre competencia ¿Considera que esta norma tiene vacíos que facilitan hechos de corrupción? ¿Cuáles? Pues limita la competencia para la educación y para la utilización profesional de drones	Aligerar los sistemas de registro, disminuir el costo de pólizas o escalonadas según tipos de equipos y usos, disminuir requisitos para poder ser operador de pas										Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Reglamentación uso RPAS (Drones) Se adelantará la actualización de la CIRCULAR REGLAMENTARIA No. 02 Requisitos Generales de Aeronavegabilidad y Operaciones para RPAS (Drones)

NORMAS OBSOLETAS

Nombre del trámite	Entidad ante la que presenta el trámite	¿Por qué considera que el trámite es engorroso/difícil?	¿De qué forma podríamos mejorar el trámite?	Se requiere incrementar sustancialmente el presupuesto	Realizar una reforma legal	Actualizar una o más normas de carácter reglamentario	Derogar una o más normas de carácter reglamentario	Automatizar procedimiento de un trámite	Ajustar procedimiento de un trámite	Se puede incluir en la planeación institucional sin que implique alguna de las	No es competencia de la Entidad.	Otra	Dependencia que respondió la observación	RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES
Resolución 7499 - 2009	Aeronáutica Civil	¿Por qué razón debe eliminarse la norma? Resulta innaplicable cuando contrasta o impacta negativamente la realidad social, económica, cultural, política o tecnológica del país.											Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	La respuesta la proyecta el área responsable del trámite de permiso para operar drones y en los siguientes terminos. Actualizar la reglamentación. Se adelantará la revisión de la CIRCULAR REGLAMENTARIA No. 02 Requisitos Generales de Aeronavegabilidad y Operaciones para RPAS (Drones)
Circular 2 - 2015	Aeronáutica Civil	¿Por qué razón debe eliminarse la norma? Resulta innaplicable cuando contrasta o impacta negativamente la realidad social, económica, cultural, política o tecnológica del país. Indicar cuál norma fue la que originó la derogatoria tácita. Se requiere la modernización de la circular ya que la actual no permite materializar el potencial que ofrecen las aeronaves pilotadas a distancia. RPAs en sectores como agroindustria, logística, salud, comercio, entre otros.											Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	La respuesta la proyecta el área responsable del trámite de permiso para operar drones y en los siguientes terminos. Actualizar la reglamentación. Se adelantará la revisión de la CIRCULAR REGLAMENTARIA No. 02 Requisitos Generales de Aeronavegabilidad y Operaciones para RPAS (Drones)