 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA	CIRCULAR INFORMATIVA N° 005		
	CONTROL, INFORME, REGISTRO Y SEGUIMIENTO DE LOS TIEMPOS DE VUELO Y SERVICIO DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y DESPACHADORES DE AERONAVES		
Principio de Procedencia 5101.082	Versión: 01	Fecha: 14/11/2017	Página: 1 de 6

## 1. PROPÓSITO

La presente Circular tiene como propósito, mejorar la seguridad operacional, a través de directrices para el cumplimiento y control de las asignaciones, tiempos de servicio y descansos establecidos en la normatividad aeronáutica para tripulantes de vuelo y despachadores, así como la forma informar, registrar, efectuar seguimiento y aplicar medidas correctivas, ante eventos que resulten en el exceso de dichas limitaciones.

## 2. APLICABILIDAD

Esta Circular aplica a todas las empresas aeronáuticas que efectúan operaciones de vuelo o de despacho de aeronaves, a los tripulantes de vuelo, a los despachadores de aeronaves, y a los Inspectores de Seguridad Aérea del Nivel Central y de las Direcciones Regionales de Aerocivil.

## 3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

**Actividad máxima de los tripulantes:** Límite máximo que se establece a los tiempos de vuelo y tiempos de servicio, los cuales deben ser cumplidos por las tripulaciones y los explotadores en la programación de las asignaciones de los tripulantes, siendo responsabilidad de ambos su cumplimiento.


**Empresa aeronáutica:** Toda actividad económica organizada para la producción, transformación, circulación, o administración de bienes (productos aeronáuticos) o para la prestación de servicios (servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales; de mantenimiento de aeronaves, de instrucción aeronáutica, de apoyo terrestre a la operación de aeronaves, o de operación de infraestructura aeronáutica). Dicha actividad se realiza a través de uno o más establecimientos de comercio (establecimientos aeronáuticos).

**Exceso:** Extensión de tiempo, más allá de lo establecido en la normatividad aeronáutica, en uno o varios límites relacionados con los tiempos de servicio de los tripulantes de vuelo o despachadores, tiempos de vuelo, número de sectores de vuelo, así como disminución o interrupción de los períodos de descanso por fuera de los parámetros fijados por la misma normatividad.

**Limitaciones al tiempo de servicio:** Limitaciones al tiempo de servicio que se ajustarán a las máximas horas señaladas en las tablas que se encuentran relacionadas en el numeral 4.17.1.8 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y el Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, capítulo 3.

**POI:** Inspector Principal de Operaciones

**Tiempo de descanso:** Es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio, y que se aplica de acuerdo a lo establecido en el numeral 4.17.1.13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>CONTROL, INFORME, REGISTRO Y SEGUIMIENTO DE LOS TIEMPOS DE VUELO Y SERVICIO DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y DESPACHADORES DE AERONAVES</b>		
<b>Principio de Procedencia 5101.082</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha: 14/11/2017</b>	<b>Página: 2 de 6</b>

**Tiempo de servicio:** Todo periodo de tiempo durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse una hora y media antes de la iniciación programada de los vuelos internacionales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de contar al finalizar el vuelo.

Se considera también como tiempo de servicio:

- a) El transcurrido en calidad de reserva.
- b) El necesario para transportarse, por cualquier medio, hacia un lugar diferente a la base de residencia del tripulante y el regreso por cualquier medio a la misma, o el que de cualquier modo implique su traslado en condición de tripulante adicional (tripadi).

**Tiempo libre:** Es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio y que se aplica de acuerdo a lo establecido en el numeral 4.17.1.17 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

**Tiempo programado:** Es el que aparece programado en los itinerarios oficiales de las respectivas empresas o en el respectivo plan de vuelo. El tiempo programado no debe exceder los límites establecidos para tiempo de vuelo y tiempo de servicio.

**Tiempo de vuelo de la tripulación:** Es el tiempo transcurrido desde el momento en que la aeronave empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo (de «cuña a cuña»).


#### 4. ANTECEDENTES

Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia establecen varias limitaciones a los tiempos de vuelo y de servicio de los tripulantes, así como unos períodos mínimos de descanso, con el fin de proveer a las operaciones un entorno libre de fatiga que puede constituir un riesgo para las operaciones aéreas.

Dichas limitaciones están detalladas en Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, título 2 y la Parte Cuarta de los RAC, las cuales son de obligatorio cumplimiento por parte de los tripulantes de vuelo y de las empresas aéreas.

A su vez, la Parte Treceava de los RAC contempla sanciones a las empresas, a los directivos de las empresas y a los tripulantes que incumplan el régimen de tiempos de servicio, de vuelo y de descanso.

No obstante, el numeral 4.17.1.18. Disposiciones Adicionales, literal b. de los mismos Reglamentos, establece que: *“Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio, el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio del tripulante o tripulantes no hubieren excedido en más de dos (2) horas, en vuelos*

 <b>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</b>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>CONTROL, INFORME, REGISTRO Y SEGUIMIENTO DE LOS TIEMPOS DE VUELO Y SERVICIO DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y DESPACHADORES DE AERONAVES</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> <b>5101.082</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha: 14/11/2017</b>	<b>Página: 3 de 6</b>

*internacionales o una (1) en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.”*

Se requiere, por lo tanto, recalcar el cumplimiento de las normas sobre tiempos de servicio y de descanso, establecer un procedimiento estandar de reporte y de registro cuando se presenten excesos, así como definir, por parte de la UAEAC, acciones que resulten del análisis de los informes de excesos.

## **5. REGULACIONES RELACIONADAS**


- 5.1. Parte Cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, a saber:
  - a. Capítulo 17: Limitaciones de tiempo de vuelo, servicio y descanso en empresas de transporte público regular y no regular
  - b. Numeral 4.17. Limitaciones de tiempo para tripulantes y personal de operaciones
  - c. Numeral 4.17.1.19. Normas adicionales para operaciones en transporte público no regular, aviación corporativa y civil del Estado.
  - d. Numeral 4.21.1.5.2. Tiempos de Vuelo en Aeronaves de Ala Fija.
  - e. Numeral 4.21.1.5.3. Tiempos de Vuelo en Aeronaves de Ala Rotatoria.
  - f. Numeral 4.22.15. Limitaciones de tiempo para pilotos, hasta el numeral 4.22.26., Disposiciones especiales para pilotos de helicóptero.
- 5.2. Parte Treceava de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, numerales 13.600, 13.625, 13.660 y 13.690
- 5.3. Decreto 2742 del 24 de julio de 2009
- 5.4. Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, título 2.

## **6. OTRAS REFERENCIAS**

Artículo 64 del Código Civil de Colombia.

## **7. MATERIA**


- 7.1. Con el fin de llevar a cabo un control efectivo de las asignaciones de los tripulantes de vuelo y despachadores, la empresa aeronáutica debe:
  - a. Mantener actualizados los registros correspondientes de cada tripulante incluyendo los tiempos de servicio, de vuelo, periodos de descanso, vacaciones e incapacidades.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>CONTROL, INFORME, REGISTRO Y SEGUIMIENTO DE LOS TIEMPOS DE VUELO Y SERVICIO DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y DESPACHADORES DE AERONAVES</b>		
<b>Principio de Procedencia 5101.082</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha: 14/11/2017</b>	<b>Página: 4 de 6</b>


- b. El registro del que trata el literal anterior, debe ser enviado mensualmente al POI asignado a la empresa, con dos (2) días de anticipación al inicio de su ejecución, teniendo en cuenta que el número de asignaciones en días consecutivos, las normas sobre “tripadi”, la doble asignación en un mismo día, los tiempos máximos de servicio y de vuelo, el número de sectores a volar en un día, los períodos de descanso, las condiciones del descanso, y otras restricciones y exigencias, estén acordes con lo establecido en los RAC.
- 7.2. En caso que se incurra en las causales previstas en el numeral 4.17.1.18. Disposiciones Adicionales, literal b. de los RAC, que obliguen a prolongar el tiempo máximo de servicio, de vuelo u otro factor relacionado con las limitaciones establecidas, la empresa aeronáutica dará cuenta escrita a la UAEAC, a través del Inspector Principal de Operaciones, POI, de la empresa, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, sobre el exceso en que se incurrió y las causas que lo originaron.

NOTA: Para calificar una circunstancia como fuerza mayor o caso fortuito, debe tenerse en cuenta la definición consignada en el Artículo 64 del Código Civil, subrogado por el Artículo 1° de la Ley 95 de 1890: “*Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto o que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc.*”. Se debe tener en cuenta, que en la ocurrencia de hechos constitutivos no basta alegar caso fortuito o fuerza mayor para librarse de la responsabilidad, ya que resulta obligatorio probar la ocurrencia del evento y los elementos que permitan afirmar, que no obstante haber obrado de manera prudente y diligente, concurren circunstancias que, escapando a las predicciones normales, hicieron imposible evitar el resultado.

- 7.3. El documento mediante el cual se reporta al POI aquellos sucesos en los que se excedieron una o varias limitaciones establecidas en la normatividad aeronáutica, debe contener como mínimo la siguiente información:
- Nombre de la empresa o razón social.
  - Cargo del tripulante.
  - Nombres y apellidos del tripulante o despachador.
  - Número de la Licencia (PTL, PCA, TCP, DPA) del tripulante o despachador.
  - Fecha y hora de inicio de la asignación en el formato: día/mes/año; y hora local en fomato de 24 horas.
  - Fecha y hora final de la asignación en el formato: día/mes/año; y hora local en fomato de 24 horas.
  - Tiempo total de vuelo y de servicio.
  - Tiempo total del exceso.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</b>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>CONTROL, INFORME, REGISTRO Y SEGUIMIENTO DE LOS TIEMPOS DE VUELO Y SERVICIO DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y DESPACHADORES DE AERONAVES</b>		
<b>Principio de Procedencia 5101.082</b>	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha: 14/11/2017</b>	<b>Página: 5 de 6</b>

- i. Si aplica, descripción de otro tipo de exceso, por ejemplo, número de sectores volados, días extras de asignación, descansos incompletos, etc.
  - j. Causas concretas y motivo por el cual se excedió la limitación, o excedieron las limitaciones.
  - k. Acciones correctivas y preventivas para evitar futuros sucesos por la misma causa
- 7.4. El Inspector Principal de Operaciones de la empresa analiza el informe y determina, si es el caso con el apoyo del Coordinador de Grupo de Inspección de Operaciones, si el tripulante, los tripulantes, el Director de Operaciones, y/o alguna otra instancia de la empresa, obró (aron) bajo *circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito*, que lo(s) libere de la responsabilidad que en principio se le(s) podría imputar, una vez este(os) acredite(n) la imprevisibilidad e imposibilidad de resistir las circunstancias que originaron el exceso.
- 7.5. Si del análisis que hace el POI resultase que, en efecto, se presentaron *circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito*, que justifican el exceso, el POI hace entrega de una copia del informe enviado por la empresa, al Grupo de Inspección de Operaciones, para el registro, análisis, control y acciones subsiguientes.
- 7.6. Por el contrario, si del análisis que hace el POI resultase que no existieron *circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito*, que justifiquen el exceso, el POI notifica formalmente el caso al Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones Técnicas, GISIT.
- Así mismo, en este caso, el POI hace entrega de una copia del informe enviado por la empresa, al Grupo de Inspección de Operaciones, para el registro, análisis, control y acciones subsiguientes.
- 7.7. El Grupo de Inspección de Operaciones elabora y mantiene un registro general de los informes de excesos rendidos por las empresas aéreas, con los mismos datos establecidos en el numeral 7.3, de manera que sea posible determinar indicadores, estadísticas, tendencias, etc., como por ejemplo:
- a. Número de excesos: número total, por empresa aeronáutica, por tipo de tripulante, por ruta, etc.
  - b. Tasas de excesos: comparación entre el número de excesos y horas de vuelo o número de salidas.
  - c. Tiempos (horas, minutos) de los excesos: promedios, mínimos, máximos.
  - d. Causas de los excesos.
  - e. Excesos que han sido tramitados a GISIT.
  - f. Otros datos e indicadores que se consideren de interés.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA</b>	<b>CIRCULAR INFORMATIVA N° 005</b>		
	<b>CONTROL, INFORME, REGISTRO Y SEGUIMIENTO DE LOS TIEMPOS DE VUELO Y SERVICIO DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y DESPACHADORES DE AERONAVES</b>		
<b>Principio de Procedencia</b> 5101.082	<b>Versión: 01</b>	<b>Fecha: 14/11/2017</b>	<b>Página: 6 de 6</b>

- 7.8. El Grupo de Inspección de Operaciones presenta a la Secretaría de Seguridad Aérea, semestralmente, en los meses de Julio y Febrero, un informe en el cual se analicen los datos obtenidos del registro de los excesos, con las conclusiones y recomendaciones a que haya lugar.
- 7.9. No obstante, en cualquier momento, el Grupo de Inspección de Operaciones debe tomar las medidas preventivas y correctivas del caso, si alguna empresa aeronáutica muestra un aumento en el número de excesos, justificados o no, o si se presenta un exceso que revista alguna importancia particular para la seguridad operacional.

## 8. VIGENCIA




La presente Circular informativa rige a partir de la publicación en la página Web de la Aeronáutica Civil.

## 9. CONTACTO PARA MAYOR INFORMACIÓN

Para cualquier consulta adicional respecto a la presente Circular, dirigirse a:

Grupo de Atención al Ciudadano: [atencionalciudadano@aerocivil.gov.co](mailto:atencionalciudadano@aerocivil.gov.co)

  
**Ingeniero EDGAR LUCIANO CADENA CAÑÓN**  
 Secretario de Seguridad Aérea (e)

Proyectaron: Capitán Jorge Salazar, Contratista GIO   
 Capitán Samuel Roiter, Contratista GIO   
 Revisó: Coronel (r) Miguel Camacho, Coordinador Grupo Inspección de Operaciones   
 Aprobó: Ingeniero José L. Vallejo, Director de Estándares de Vuelo (e) 