



Bogotá D.C., 03 de mayo de 2021

Asunto: Consulta sobre normas aplicables a las actividades de aviación civil del Estado y su certificación.

Habiendo recibido consulta de la referencia por conducto de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, al estar está referida mayoritariamente a asuntos relativos a la interpretación y aplicación de normas aeronáuticas, lo cual compete a este Grupo de Normas Aeronáuticas; nos permitimos a continuación emitir un concepto en los siguientes términos:

Sea lo primero precisar que las actividades de Aviación Civil del Estado, en estricto sentido, no corresponden a la Aviación Privada, sino a las actividades de Aviación General (no comercial) que es el género dentro del cual coexisten las especies de:

- Aviación Privada ya sea desarrollada por personas naturales (individual), por personas jurídica (Corporativa o Ejecutiva) o por aeroclubes (Deportiva o Recreativa)
- Aviación Civil del Estado
- Aviación de Enseñanza (Instrucción de vuelo)
- Aviación Experimental

Como puede verse, la Aviación Civil del Estado es una especie dentro del género de la aviación General, coexistiendo con la aviación Privada, que viene siendo otra de las especies. Solo que, dada la gran similitud entre la aviación civil del Estado y la aviación privada Corporativa, una y otra, comparten en esencia las mismas normas. La única diferencia realmente visible entre las dos modalidades radica en el hecho que mientras para la aviación civil del Estado, el propietario y/o explotador de las aeronaves es una persona jurídica de derecho público, para la aviación privada corporativa lo es una persona jurídica de derecho privado.

Visto lo anterior, procedemos a atender cada uno de sus interrogantes en el orden en que fueron planteados, así:

1. **De acuerdo al RAC 4.23.21.2., “Cuando por razón al número de aeronaves a su servicio, la persona, entidad o empresa desee organizar servicios propios...”**



(Subrayado fuera del texto) y para el caso el RAC 3.6.3.3.1.7., en el literal c) establece "Poseer como mínimo dos (2) aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente ya sean propias o arrendadas, ..." como requisito para un aerotaxi.

Pregunta: La aplicación del RAC 4.23.21.2. ¿Se refiere a una decisión que es opcional (aspiración) o a una disposición obligatoria cuando la organización posee más de una (1) aeronave con certificado vigente?

Respuesta:

Antes de responder es necesario establecer la pertinencia del numeral 4.23.21.2 de la norma RAC 4, por usted invocada.

Si bien, los nuevos RAC 91, 121, 135, 129, 137, y 138 entran a reemplazar en materia de operación de aeronaves las normas del RAC 4, hay algunas de dichas normas que no han sido incorporadas en ninguno de los reglamentos nuevos adoptados, pero tampoco han sido derogadas aun, de modo que continúan vigentes hasta que sean traídas a las nuevas disposiciones o efectivamente derogadas. Ese es el caso del numeral 4.23.21.2 del RAC 4, el cual continua vigente, por lo que su aplicación sigue siendo pertinente.

Ahora bien, el referido numeral claramente dice que cuando por razón al número de aeronaves a su servicio "... la persona empresa o entidad desee organizar servicios propios de mantenimiento, instrucción u operación, debe solicitar a la UAEAC el respectivo certificado ..."; ello significa que efectivamente hay una determinación que es potestativa; sin embargo, lo potestativo no es acogerse o no acogerse a las normas, sino organizar o no organizar servicios propios de mantenimiento, instrucción u operación para sus aeronaves. (Subrayado no es del texto).

Obviamente, si la empresa o entidad (de derecho público o de derecho privado) explotadora de aeronaves, en aviación civil del Estado o en aviación corporativa, efectivamente decide organizar los mencionados servicios, estará obligada a dar cumplimiento a las normas pertinentes para que le sean certificados.

Desde luego, si una empresa o entidad decidiera no organizar tales servicios, o alguno de ellos, puede abstenerse de hacerlo; pero entonces debería contratarlos, todos o en parte según el caso, con organizaciones certificadas, porque los reglamentos aeronáuticos no permiten que los mismos sean prestados a ninguna aeronave civil, por organizaciones que no lo estén.

No obstante, el mismo numeral 4.23.21.2 termina diciendo "...para este propósito, debe darse cumplimiento a todo lo exigido en relación a los aspectos relativos, contenidos en los puntos siguientes:

- a) Servicio y Talleres de Mantenimiento.
- b) Estadísticas de actividades de vuelo, hojas de vida de tripulantes, control de entrenamiento, vigencia de licencias y certificados médicos, etc.
- c) Estadísticas de mantenimiento, control de servicios, control de cambios de componentes y partes, etc.
- d) Manuales de Operaciones de Vuelo, Mantenimiento, Directivas de



Aeronavegabilidad, boletines e información técnica para el personal a su servicio y según la actividad desarrollada.

e) Programas de mantenimiento aprobados por la UAEAC.

f) Pilotos con licencia comercial (PCA - PCH) cuando actúen en cualquier aeronave mediante remuneración o cuando actúen en aeronaves de aviación civil del Estado. En cualquier evento, cuando se trate de aeronaves con PBMO superior a 5.700 Kg, pilotos con licencia comercial y habilitación tipo (PCA Tipo – PCH Tipo). En los demás casos, podrían tripular las aeronaves de aviación ejecutiva o corporativa, pilotos privados (PPA - PPH)."

Como puede verse, solo con respecto a los asuntos que han sido mencionados precedentemente, el explotador de aeronaves en aviación civil del Estado al igual que en Aviación Corporativa o ejecutiva, estará obligado a dar cumplimiento a los reglamentos aeronáuticos, en desarrollo de su proceso de certificación. Adicionalmente, deberá dar cumplimiento a cualquier otra norma que expresamente haga referencia a esa modalidad como ocurre con las disposiciones pertinentes a tiempo de vuelo para pilotos de conformidad con el numeral 4.23.7 del mismo RAC 4 que se remite al numeral 4.17.1.5 normalmente aplicable para pilotos de aviación comercial. No obstante, el numeral 4.17.1.5 fue reemplazado por la Sección 135.915 del nuevo RAC 135 que se remite a un Apéndice y al Decreto 1079 de 2015 el cual, en consecuencia, aplica para los pilotos de aviación civil del Estado y corporativa, pero solo para los de ala fija (avión) porque para los de ala rotatoria (helicóptero) las normas son otras, como se verá más adelante. (Ver respuesta a la pregunta No. 9).

De otra parte, las actividades de Aviación Civil del Estado también quedan sujetas a las disposiciones generales que deben cumplirse respecto de todas las aeronaves, principalmente previstas en el RAC 91, que son indistintamente aplicables a toda la aviación, incluida la civil del Estado.

Si hacemos un “sobrevuelo” a las normas aeronáuticas para encontrar las aplicables a los asuntos listados en el numeral 4.23.21.2 que ha sido transcritos precedentemente, tendremos que las siguientes normas, que en principio son propias de los servicios aéreos comerciales de transporte publico regular o no regular, son las aplicables:

a) Servicio y Talleres de Mantenimiento

Del RAC 135 (En proporción a la cantidad y tipo de aeronaves)

- 135.1410 Responsabilidad de la aeronavegabilidad
- 135.1415 Programa de mantenimiento
- 135.1420 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento
- 135.1425 Gestión de la aeronavegabilidad continuada
- 135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)
- 135.1435 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves
- 135.1440 Transferencia de registros de mantenimiento (solo en caso de venta o arriendo alguna aeronave)
- 135.1445 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)
- 135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad
- 135.1455 Requisitos de personal
- 135.1460 Registro técnico de vuelo de la aeronave
- 135.1465 Informe de dificultades en servicio



- 135.1470 Información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad (Solo con respecto a helicóptero Bell 412, por pesar más de 3.175 kg)
- 135.1475 Información sobre continuidad de aeronavegabilidad (Solo con respecto a helicóptero Bell 412, por pesar más de 3.175 kg)
- 135.1480 Modificaciones y reparaciones

DEL RAC 145 (De acuerdo a las dimensiones y complejidad de la organización)

- 145.100 Solicitud
- 145.105 Aprobación
- 145.110 Certificado y alcance de la aprobación
- 145.115 Duración (vigencia) de los certificados
- 145.120 Accesibilidad y disponibilidad del certificado
- 145.125 limitaciones
- 145.130 Privilegios
- 145.135 Lista de capacidades
- 145.140 Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación
- 145.145 Cancelación o suspensión del certificado
- 145.150 Autoridad para vigilar
- 145.155 Cambios en la OMA que deben ser informados
- 145.200 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)
- 145.205 Política y objetivos de seguridad operacional
- 145.300 Personal involucrado en mantenimiento
- 145.305 Personal de certificación
- 145.310 Instalaciones
- 145.315 Requisitos especiales para los edificios y las instalaciones
- 145.320 Equipos, herramientas y materiales
- 145.325 Datos de mantenimiento
- 145.330 Conformidad de mantenimiento
- 145.335 Registros de mantenimiento
- 145.340 Sistemas de mantenimiento, inspección y calidad
- 145.345 Manual de la organización de mantenimiento (MOM)
- 145.350 Informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

Además de lo anterior, deberá darse cumplimiento al RAC 43 sobre Mantenimiento, aplicable en su totalidad al mantenimiento de todas las aeronaves y al RAC 65 en lo pertinente a las licencias de los técnicos de mantenimiento.

b) Estadísticas de actividades de vuelo, hojas de vida de tripulantes, control de entrenamiento, vigencia de licencias y certificados médicos, etc.

Del RAC 135

- 135.855 Disponibilidad de tripulantes (En proporción a la cantidad y tipo de aeronaves)
- 135.1165. Programa de instrucción para pilotos
- 135.1170 Requisitos de instrucción inicial y entrenamiento periódico para los miembros de la tripulación de vuelo
- 135.1175 Pilotos – Instrucción en tierra inicial, de transición y de promoción
- 135.1180 Pilotos – Instrucción de vuelo inicial, de transición, de promoción y de diferencias
- 135.1185 Entrenamiento periódico



Del RAC 67

Todas sus normas generales y las aplicables el Certificado médico de 1ª Clase

c) Estadísticas de mantenimiento, control de servicios, control de cambios de componentes y partes, etc.

Del RAC 135 (En proporción a la cantidad y tipo de aeronaves)

- 135.1420 Sistema de vigilancia continua del programa de mantenimiento
- 135.1425 Gestión de la aeronavegabilidad continuada
- 135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)
- 135.1435 Sistema de registros de la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves
- 135.1445 Certificado de conformidad de mantenimiento (CCM)
- 135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad
- 135.1455 Requisitos de persona
- 135.1460 Registro técnico de vuelo de la aeronave
- 135.1465 Informe de dificultades en servicio
- 135.1480 Modificaciones y reparaciones

d) Manuales de Operaciones de Vuelo, Mantenimiento, Directivas de Aeronavegabilidad, boletines e información técnica para el personal a su servicio y según la actividad desarrollada

Del RAC 135

- 135.040 Contenido del manual de operaciones (MO)
- 135.043 Manual de vuelo de la aeronave (AFM/RFM)
- 135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)

EI RAC 39

39.105 a 39.120 Sobre Directrices (directivas) de aeronavegabilidad

e) Programas de mantenimiento aprobados por la UAEAC

Del RAC 135

135.1415 Programa de mantenimiento

f) Pilotos con licencia comercial (PCA - PCH) cuando actúen en cualquier aeronave mediante remuneración o cuando actúen en aeronaves de aviación civil del Estado

Del RAC 61

Secciones 61.600 a 61.635

-



Además de las disposiciones que han sido mencionadas precedentemente, debe tenerse en cuenta que la mayoría de las normas contenidas en los reglamentos aeronáuticos aplican para toda la aviación y se les debe dar cumplimiento, de modo que la identificación de unas normas específicas no excluye a las demás.

De otra parte, se aclara que el anterior listado constituye una guía para la identificación de las normas que son especialmente aplicables, pero no es taxativo. En ese sentido, durante un proceso de certificación específico podría ser necesario para la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, incluir otras normas no previstas, o excluir algunas de las que lo están.

2. De acuerdo al RAC 4.23.21.2., "...lo cual implica la obligación de cumplir en cada caso y en igualdad o similitud de aeronaves, lo exigido al respecto para empresas aéreas comerciales..." (Subrayado fuera del texto)

Pregunta: ¿Puede el Departamento implementar normas de aviación general (Ej.: RAC 91), de acuerdo a sus operaciones aéreas y necesidades, o debe cumplir en su totalidad las regulaciones establecidas, para el caso, a una organización explotadora pequeña de transporte aéreo no regular (Ej.: RAC 4 y RAC 135) con lo que ello implica en todos los niveles?

Respuesta:

La Función de emitir las normas aeronáutica para regular la aviación civil, corresponde únicamente a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, como autoridad aeronáutica, lo cual hace para todo el territorio nacional, de conformidad con lo previsto en el artículo 2, inciso primero del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, que dispone:

"La Unidad administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete regular, certificar, vigilar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello." (Subrayado no es del texto)

Desarrollando esa disposición, el artículo 5o del mismo Decreto, en sus numerales 5 y 6 le atribuye a la Entidad:

5. Armonizar las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y garantizar su divulgación.

6. Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo. (Subrayado no es del texto)

Lo anterior es concordante con el Artículo 1782 del Código de Comercio, según el cual:

"Por "autoridad aeronáutica" se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura. Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos." (Subrayado no es del texto).



En el mismo sentido, el Artículo 1790 del Código ha dispuesto que:

“La autoridad aeronáutica establecerá los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictará las normas de operación y mantenimiento de las mismas. La autoridad aeronáutica expedirá un certificado de navegabilidad, en donde consten las condiciones de operación de la aeronave. (Subrayado no es del texto)”

En cuanto al personal aeronáutico, el Artículo 1801 estipula:

“Corresponde a la autoridad aeronáutica la determinación de las funciones que deben ser cumplidas por el personal aeronáutico, las condiciones y requisitos necesarios para su ejercicio, y la expedición de las licencias respectivas.”

A ninguna otra autoridad, nacional, departamental, distrital o municipal le han sido atribuidas funciones en materia de reglamentación aeronáutica como las que han sido descritas.

De hecho, sería inconcebible que uno o más departamentos dictaran normas aeronáuticas, para lo cual no tienen competencia, por estar esta atribuida a una entidad del nivel nacional, y mucho menos en lo relativo a las reglas de vuelo y operación de las aeronaves, que son las previstas en los RAC 91 y 135. De ser así, ello implicaría que una aeronave cualquiera al ingresar en dicho departamento quedase sometida un régimen diferente y al salir de él tuviera que volver a cambiar de régimen aplicable a su vuelo y operación, y demás aspectos.

El espacio aéreo al cual se extiende la soberanía del Estado Colombiano, como parte de su territorio, según el artículo 101 de la Constitución Política de Colombia es uno solo y no puede estar sometido a diversos regímenes.

Ni siquiera en los países que tienen un sistema federal de gobierno, los diversos estados independientes emiten normas de aviación, pese a tener legislaciones propias.

Tal es el caso de los Estados Unidos de Norte América que, teniendo un sistema de gobierno federativo, las normas aeronáuticas no son estatales (No son emitidas por los diversos estados) sino federales (Es decir de aplicación en toda la Unión de estados) y están contenidas en un Código de Regulaciones Federales -Code of Federal Regulations. Dichas normas son las conocidas Federal Aviation Regulations -FAR o Regulaciones Federales de Aviación.

Y ello es así en todos los 193 estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI, porque la Organización les exige a todos el más alto grado de uniformidad posible entre sus respectivas reglamentaciones aeronáuticas, tal como se desprende del Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aprobado por Colombia mediante Ley 12 de 1947, según el cual:

“Cada Estado contratante se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad en las reglamentos, normas, procedimientos y organización relacionados con las aeronaves, personal, rutas aéreas y servicios auxiliares en todas las materias en que la uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.”



Si se exige el más alto grado de uniformidad posible entre las diversas reglamentaciones aeronáuticas de los 193 estados contratantes del Convenio que integran la OACI, lo cual se ha conseguido, logrando que efectivamente sus diversas reglamentaciones aeronáuticas estén estandarizadas en sus aspectos esenciales alrededor de los 19 anexos de dicho Convenio, mal podría admitirse que una parte o división territorial de cualquiera de los país miembros (Entiéndase departamento en el caso de Colombia) tuviera regulaciones aeronáuticas diferentes en cualquiera de sus aspectos. Y al hacerlo un departamento, los demás podrían hacerlo, acabando con la debida uniformidad no solo en el ámbito interno, sino internacional.

Los asuntos pertinentes a las reglas de vuelo y operación de aeronaves -RAC 91, han sido estandarizados internacionalmente a través de los anexos OACI, 2 "Reglamento del Aire" y 6 "Operación de Aeronaves".

Visto lo anterior, no es admisible desde ningún punto de vista una reglamentación propia como la que se plantea.

- 3. El RAC 119.005 dispone "(a) Con excepción de lo establecido en el párrafo c) de esta sección, este reglamento se aplicará a todo solicitante de un CDO y a todo explotador certificado que se encuentra conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial."**

Pregunta: ¿Debe aplicar el RAC 119 el Departamento? En caso positivo, ¿Bajo qué figura o que numerales específicamente?

Respuesta:

La norma RAC 119 resulta analógicamente aplicable, en lo pertinente a la operación propuesta, al no existir una norma especial para ella.

La analogía legal ha sido establecida desde la Ley 153 de 1887, (aún vigente) cuyo artículo 8, establece:

"Cuando no hay Ley exactamente aplicable al caso controvertido, se aplicarán las leyes que regulan casos o materias semejantes y en su defecto, la doctrina constitucional y las reglas generales de Derecho." (Se aplica aquí el concepto del Ley en su sentido amplio, entendiéndola como norma).

Ese principio ha sido extensivamente aceptado por la jurisprudencia, siendo incontables los fallos judiciales y actuaciones administrativas que se acogen él.

Es decir, la aplicación del RAC 119 tiene lugar bajo la figura legal de la "Analogía" prevista en la Ley.

Dicha norma RAC 91 está orientada más a describir cómo se surte un proceso de certificación, que a establecer sus requisitos. Ahora bien, ciertamente por tratarse de su aplicación analógica a una actividad aérea no comercial, no todas las disposiciones de dicho reglamento aplican para la aviación corporativa o la civil del Estado dado que, por mera sustracción de materia, muchas de sus estipulaciones no podrían ser aplicables a ciertos ítems que son inexistentes en esas modalidades de aviación, debido a su naturaleza no comercial.



Consiguientemente, el RAC 119 sí debe ser aplicado a la certificación de una organización que opera aviación civil del Estado o aviación corporativa, si ésta decide certificarse; obviamente en el entendido que no todas sus disposiciones le serán aplicables a esa organización.

El examen hecho a toda la normativa de RAC 119 permite establecer que las siguientes disposiciones serían las aplicables, en lo pertinente, a las mencionadas actividades aéreas no comerciales:

- 119.025 Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)
- 119.215 Pruebas de demostración
- 119.235 Emisión o renovación de un CDO -(a)(3)(4)
- 119.240 Negación de un CDO -(a)(3)(4)(5)(7)
- 119.250 Enmienda a un CDO
- 119.255 Suspensión o cancelación de un CDO -(a)(2)
- 119.260 Obligación del titular del CDO para mantener las especificaciones relativas a las operaciones
- 119.265 Sede principal de negocios (administrativa), base principal de operaciones, base principal de mantenimiento y cambio de dirección
- 119.270 Contenido de las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)
- 119.275 Enmienda de las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)
- 119.280 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la UAEAC
- 119.285 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs solicitada por el explotador
- 119.290 Solicitud de reconsideración de enmienda de las OpSpecs
- 119.315 Autoridad para auditar e inspeccionar
- 119.320 Duración (vigencia) y devolución del CDO y de las OpSpecs
- 119.340 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según la norma RAC 135 (Solo en los cargos que sean indispensables para el tipo de operación) – (b)(1)(3)(5).

Este listado del RAC 119 tampoco es taxativo e igualmente constituye ante todo una guía, por lo que podría ser necesario incluir alguna(s) más de sus disposiciones o excluir alguna(s), dependiendo de lo que definan la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y el solicitante, en consideración a las necesidades del proceso mismo de certificación y de la operación propuesta.

- 4. El RAC 11.010 establece en el literal c) que: "Cuando se presenten dificultades prácticas en la aplicación de dos o más reglamentos de igual jerarquía, prevalece el reglamento que garantice un mejor nivel de seguridad operacional, siempre y cuando sea aplicable. ...".**

Pregunta: ¿Puede el Departamento establecer alternativas que homologuen algunas de las normas dispuestas para las empresas comerciales, ajustando la entidad su cumplimiento y permitiendo optimizar los recursos públicos que soportan las operaciones? En caso positivo, ¿Cómo podemos hacerlo, es decir, se debe solicitar una dispensa a la UAEAC o solo deberían estar indicadas en los manuales que con tal fin se establezcan para las operaciones?



Respuesta:

Para la parte inicial de esta pregunta, nos remitimos a la respuesta dada a la pregunta No. 2, reiterando que no es posible que un departamento expida, adopte, o en este caso homologue normas aeronáuticas, por las razones allí expuestas.

En cuanto a la segunda parte de la pregunta, sí es posible obtener, no una dispensa, sino una excepción o exención al cumplimiento de alguna(s) norma(s) (así es como se le llama) de conformidad con lo previsto en las secciones: 1.1.5. del RAC 1 “Excepciones en el cumplimiento de las normas” y 11.220 del RAC 11 “Exención – Procedimiento de solicitud y emisión”, respectivamente”.

En efecto, dichas normativas permiten que se otorgue una excepción o exención, si se demuestran ciertas circunstancias de imposibilidad, siempre que no se comprometa con ello la seguridad operacional o de la aviación civil y se den las condiciones allí previstas.

Obviamente, antes habría que identificar definitivamente cuales son las normas aplicables al caso específico y cuáles no, según lo expuesto, para poder saber respecto de cual o cuales normas de las aplicables es que se necesita una exención; teniendo en cuenta que al identificar las normas aplicables al caso y excluir las que definitivamente no lo son, probablemente ya no sería necesario acudir a ese recurso excepcional. De continuar siendo necesario, podría hacerse uso de él si se dan las condiciones.

- 5. El RAC 11.220 en el literal a) numeral 1) menciona las exenciones cuando: "Alguna persona notifique y sustente técnicamente la imposibilidad de dar cumplimiento a una determinada disposición, primeramente se evaluara si esa imposibilidad se presenta o puede presentarse de una manera generalizada o mayoritariamente respecto de un determinado sector o grupo de personas (p. ej.: las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, los operadores de cierto tipo de aeronaves, los titulares de determinadas licencias, etc.) con el fin de considerar la eventual modificación de dicha norma, siempre y cuando no se afecte la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación civil, ..."**

Pregunta: En referencia a lo anterior, entendiendo la condición del Departamento como entidad pública y sus aspectos legales organizacionales, contractuales, presupuestales y operativos, diferentes a cualquier operador comercial en Colombia, ¿Se podría eximir al Departamento de la aplicación de alguna norma o la de un requisito al ser aviación civil de estado, siempre que no afecte la seguridad operacional?

Respuesta:

Tal como lo dice la sección RAC 11.220 citada, esta alternativa existe cuando se sustente técnicamente la imposibilidad de dar cumplimiento a una determinada disposición respecto de un determinado sector o grupo. Adicionalmente, cualquier determinación estaría condicionada a que no se afecte la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación civil.

Consiguientemente si ese departamento sustenta técnicamente su imposibilidad, y si se determina que ello no afecta la seguridad operacional ni de la aviación civil, podría considerarse una excepción según lo previsto en la citada norma, lo cual sería evaluado



y decidido en su momento, por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la aviación Civil.

6. De acuerdo con el RAC 4.23.21.2., "...debe solicitar a la UAEAC el respectivo certificado...". Sobre esto:

- **El RAC 1 identifica al Certificado de operación como: "Documento expedido por la Oficina de Control y Seguridad Aérea de la UAEAC, certificando que el operador titular del mismo, cumple con las regulaciones de aeronáutica civil y con los requisitos técnicos necesarios para asumir la responsabilidad por la explotación de aeronaves, en servicios aéreos comerciales, bajo los términos y condiciones allí establecidas." (Subrayado fuera del texto)**
- **El RAC 119.000 define el Certificado de operación (CDO), así: "Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial." (Subrayado fuera del texto).**
- **Para el caso del Departamento, el cual no puede operar comercialmente, se tiene en cuenta que en el RAC 3.6.3.1. sobre los certificados de operación, se dispone "... Cuando no sean exigibles dichos certificados, deberá obtenerse el concepto técnico favorable de la secretaria antes indicada." (Subrayado fuera del texto).**

Pregunta: Para el proceso, entendiendo que no se opta por un Certificado de Operación, ni se puede operar comercialmente:

- a) *¿Debe el Departamento desarrollar las actividades descritas en la circular CI-5103-082-05, incluyendo el desarrollo de todos los documentos listados en el numeral 7?3. (Ej.: Manual General de Operaciones – MGO, Manual General de Mantenimiento – MGM)?, o*
- b) *¿Qué documentos y actividades debe adelantar el Departamento para poder gestionar satisfactoriamente el concepto técnico?*
- c) *¿Es obligatorio para el Departamento de Antioquia implementar un sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), o es optativo?*

Al estar referidas estas preguntas específicamente al proceso de certificación y no a la interpretación y/o aplicación de las normas, no será respondida por el Grupo de Normas Aeronáuticas, sino directamente por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

No obstante, y sin perjuicio de lo anterior, se insiste en que las normas en materia de certificación se aplican analógicamente, de modo que en esos casos sí se trata de obtener un certificado, pero no para operar comercialmente, sino que lo que se busca es certificar las operaciones con soporte en sistemas de mantenimiento, entrenamiento y operación propios; de aquellas organizaciones -corporaciones o entidades- que decidan auto proveerse esos servicios para no tercerizarlos, dado que, como queda explicado, nadie puede desarrollar esas actividades sin la debida certificación de la UAEAC. Lo que definitivamente no requiere una corporación o entidad que desarrolle actividades de aviación corporativa o de aviación civil del Estado, es un Permiso de Operación en atención a su capacidad administrativa y financiera, como se exige para las empresas que ejecutan actividades aéreas comerciales, por cuanto no ha de ofrecer



ni comercializar servicios aéreos de transporte público ni de trabajos aéreos especiales, bastando con el solo Certificado en consideración a su capacidad técnica.

Los aspectos puntuales de estas preguntas, se reitera, serán respondidos por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

7. El Departamento de Antioquia ha venido operando históricamente como aviación general mientras se está en el proceso para la obtención del "permiso de operación":

Pregunta: Para el proceso, entendiendo que no se opta por un Certificado de Operación, ni se puede operar comercialmente:

- a) **¿Qué norma debe aplicar: seguir como aviación general o debe aplicar las de aviación comercial como organización explotadora pequeña de transporte aéreo no regular?**
- b) **¿Desde qué momento deben comenzar a aplicarse las normas como aviación comercial, es decir: desde el inicio del proceso, al finalizar el proceso, al finalizar la fase III, o debe ser acordado con la UAEAC?**
- c) **¿Se deben comenzar a aplicar los documentos presentados en el proceso a partir de la Fase IV, luego de la aprobación final para el cierre de la Fase III?**

Respuesta:

Aclarando que lo que requiere el Departamento para auto proveerse los servicios mencionados no es un Permiso, sino un Certificado de Operación, según se explicó precedentemente, es evidente que la operación de aviación civil del Estado sigue siendo de aviación General y no debe operar como aviación comercial; solo que, en lo pertinente se le aplicarían algunas de las normas técnicas de las que regulan la aviación comercial.

Las normas que se deben aplicar son las descritas en las repuestas 1 y 3 precedentes, con las salvedades allí expuestas.

Las normas aplican y su cumplimiento debe acreditarse, desde que se inicia el proceso de certificación y a medida que este avance, y continuarán siendo aplicables a lo largo de toda la operación.

Los documentos pertinentes a cada fase deben presentarse a partir su iniciación. No obstante, la oportunidad puntual en cada caso y para cada documento será la que determine la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil en las circulares y/o guías que ella emita al efecto, o durante cada proceso específico de certificación.

8. Actualmente el Departamento está ejecutando la Fase III (con base en CI-5103-082-05). En concordancia con las Normas de transición de la Resolución No.01791 del 17 de junio de 2019, en su Artículo 5 dispone que: "...Las empresas de servicios aéreos comerciales que, a partir del 1 de noviembre de 2020 se encuentren en trámite de certificado bajo la norma RAC 4 en la modalidad de transporte público regular o no regular, operando aeronaves con capacidad de 19 pasajeros o menos, o con paso (masa(máximo certificado de



despegue de 5.700 kg o menos y que no hayan cerrado la Fase III del mismo, deberán dentro de los dos (2) meses siguientes contados a partir del 1 de noviembre de 2020, readecuar o redirigir el trámite de dicho proceso, para que este continúe y concluya bajo la nueva norma RAC 135, en cuyo caso el plazo que venía transcurriendo bajo la norma RAC 4 se prorrogara por seis (6) meses adicionales. ... (Subrayado fuera del texto).

Pregunta: Para el caso, el proceso del Departamento estaría en la transición identificada, entonces para el 1 de julio de 2021 ¿los documentos de fase III y las actividades que se desarrollan deben estar en concordancia con la norma RAC 135, o existe otro acto administrativo que defina otras condiciones para dicha transición?

Respuesta:

Dada la aplicación analógica que se viene dando a las normas citadas, efectivamente el proceso de certificación mencionado queda sometido a la transición actualmente en curso, desde el 1ro de noviembre de 2020, para pasar de la anterior norma RAC 4 a la actual norma RAC 135.

Dicha transición está prevista en la Resolución 02411 de agosto 15 de 2018, modificada por la Resolución 01791 del 17 de junio de 2019, Publicada en el Diario Oficial N° 50.988 del 18 de junio de 2019.

De las normas de transición contempladas en las mencionadas resoluciones, la que resulta analógicamente aplicables a los casos como el expuesto, en que se ha iniciado, pero no concluido la fase III, es la que se transcribe a continuación:

“Las empresas de servicios aéreos comerciales que, a partir del 1 de noviembre de 2020 se encuentren en trámite de certificación bajo la norma RAC 4 en la modalidad de transporte público regular o no regular, operando aeronaves con capacidad de 19 pasajeros o menos, o con peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos y que no hayan cerrado la Fase III del mismo, deberán, dentro de los dos (2) meses siguientes contados a partir del 1 de noviembre de 2020, readecuar o redirigir el trámite de dicho proceso, para que este continúe y concluya bajo la nueva norma RAC 135, en cuyo caso el plazo que venía transcurriendo bajo la norma RAC 4 se prorrogará por seis (6) meses adicionales.”

Lo anterior en el entendido que, si bien una entidad que opera aviación civil del Estado no ofrece ni puede ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, son las normas técnicas rectoras del transporte público no regular, las que le resultan analógicamente aplicables por su mayor similitud; de tal suerte que, si esas normas están sufriendo un proceso de transición, esa transición afecta todo procesos de certificación en curso, incluyendo no solo los de las empresas de servicios aéreos comerciales, sino también los de certificación del mantenimiento, entrenamiento y/u operación de cualquier organización o entidad que lo haya solicitado para apoyar sus actividades de aviación corporativa o de aviación civil del Estado, conforme al numeral 4.23.21.2. del RAC 4.

En aplicación de la norma transitoria transcrita, dentro de los 2 meses siguientes al 1º



noviembre de 2020, los solicitantes debieron redireccionar su trámite hacia el cumplimiento del RAC 135 para contar con 6 meses adicionales. Bajo la interpretación más favorable, este plazo adicional vencerá el próximo 1º de julio de 2021. Sendo así, todos los documentos deben ajustarse al cumplimiento de la nueva norma; es decir, del RAC 135. De ahí el plazo adicional para lograrlo.

Si, vencido ese plazo no se hubiese logrado la certificación, el proceso debería reiniciarse, ya totalmente bajo los términos del nuevo RAC 135, a menos que el mismo fuese prorrogado o modificado.

En ese evento, todas las gestiones adelantadas y documentos presentados serían útiles y podrían reincorporarse al nuevo proceso, en aras del principio de *economía* legalmente consagrado en el Artículo 3º Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, obviamente, siempre que se encuentren vigentes y se ajusten completamente, ya al RAC 135

Como puede verse, en cuanto a los documentos, estos efectivamente deben concordarse en todos los casos con la nueva norma RAC 135, dado que, hasta el momento, no existe ningún otro acto administrativo que lo determine en forma diferente.

9. De acuerdo a las Normas de transición de la Resolución No. 01791 del 17 de junio de 2019, en su Artículo 5 se establece que: "...Las disposiciones de los capítulos II, V, VI, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX y XXII de la norma RAC 4 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia continuaran vigentes hasta el 01 de noviembre de 2022 y aplicables respecto de las empresas de servicios aéreos comerciales en la modalidad de transporte público regular o no regular, que operen aeronaves con capacidades de 19 pasajeros o menos, o con peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos (certificados previamente bajo RAC 4) hasta el momento en que concluyan el proceso de revisión y actualización de su certificado de operación, quedando certificadas bajo las nuevas normas RAC 119 y RC 135, las cuales serán las aplicables desde entonces para la respectiva empresa y no las de la norma RAC 4. ..." (Subrayado fuera del texto).

Los capítulos señalados hacen referencia a las limitaciones de tiempo para tripulantes y personal de operaciones, lo cual en el numeral 4.22 establece unas disposiciones diferentes para la operación de helicópteros a las dispuestas en el numeral 4.17

- **El Decreto 1079 de mayo de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en el Título 2 "De la aviación civil - Modo Aéreo", Capítulo 3 establece de manera general las "Disposiciones relativas a tiempos de vuelo, servicio y descanso para tripulantes de aeronaves.", donde no se hace ninguna diferencia entre aviones y helicópteros.**
- **El RAC, numeral 135.915 en los requisitos prescriptivos (Limitaciones de los tiempos de vuelo, servicios y descansos) en materia de gestión de fatiga, remite al Apéndice 15 del mismo reglamento, el cual a su vez indica que se debe consultar el Decreto Nacional número 1079 de 2015, identificado anteriormente.**



Pregunta: Considerando lo transcrito en este numeral de la Resolución No.01791, además lo establecido en el RAC 11.010, se pregunta:

- a) ¿Qué normatividad debe ser cumplida respecto a tiempos de vuelo, servicio y descanso, tanto para tripulantes de aviones como de helicópteros?**

Respuesta:

El Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte, reemplazo al Decreto 2742 de 2009. Este último había sido expedido por el Gobierno Nacional para suplir el vacío normativo que quedaba luego que la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo dispusiera la suspensión provisional de algunas normas contenidas en el Capítulo XVII del RAC 4, que habían sido demandadas pretendiendo su anulación, por parte de las Asociaciones de Aviadores Civiles y de Auxiliares de vuelo. Dichas demandas y la providencia judicial de suspensión no afectaron las disposiciones pertinentes a los tiempos de vuelo, servicio y descanso para pilotos de helicóptero, con lo cual estos continuaron sujetos a las disposiciones del RAC 4, específicas para ellos, mencionadas en su consulta, es decir, numerales 4.22 y siguientes.

Las mencionadas demandas ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo contra algunas disposiciones del capítulo XVII del RAC 4, cuya suspensión provisional había sido decretada y cuya anulación se pretendía, fueron finalmente falladas favorablemente a esta Entidad, resultando exitoso su defensa, con lo cual las respectivas sentencias negaron las pretensiones de los varios demandantes, en todas sus instancias, pronunciándose en favor de la validez de las normas demandadas. Consiguientemente, las normas relativas a tiempos de vuelo, servicio y descanso (para pilotos de avión) recobran su vigencia, con excepción de aquellas que habían sido reemplazadas mediante decreto, dado que este último continuó vigente en su reemplazo, por ser norma superior.

Por consiguiente, las normas pertinentes a los tiempos de vuelo, servicio y descanso de tripulantes de aeronaves, siguen siendo las mismas que están vigentes hasta hoy según lo explicado, y así lo será hasta que sean reemplazadas en el RAC 135.

Actualmente se encuentra en curso un proyecto para llevar a un mismo apéndice en el RAC 121 (para aviones grandes) y en el RAC 135 (para aviones pequeños y helicópteros) todas las disposiciones que quedan vigentes para los tiempos de vuelo, servicio y descanso de pilotos de avión, por una parte; y de pilotos de helicópteros por otra, las cuales quedaron dispersas en diferentes cuerpos normativos, a consecuencia de la demanda y suspensión provisional de que fueron objeto. Hasta tanto ello suceda, sus tiempos de vuelo, servicio y descanso, continúan siendo los previstos en el RAC 135 y el Decreto 1079 de 2015 para los pilotos de avión (de menos de 5.700 Kg de peso máximo de despegue) y en el RAC 4, numerales 4.22.15. a 4.22.26, para los pilotos de helicóptero de cualquier peso. Para los pilotos de aviones grandes sería el RAC 121.

- b) ¿Se puede aplicar el Decreto 1079 de mayo de 2015 para todos los tripulantes de aeronaves tanto de aviones como de helicópteros, en especial lo referente a los periodos establecidos para el tiempo libre?**



Respuesta:

No, en cuanto a limitaciones a tiempo de vuelo o tiempo libre, etc. el Decreto 1079 de 2015 aplica únicamente para los pilotos de aviación, dado que las normas aplicables a los pilotos de helicóptero son las contenidas en las referidas secciones 4.22.15 a 4.22.26.

- c) ¿A partir de qué momento se debe dejar de aplicar lo establecido en los capítulos RAC 4 – 4.17 y 4.22: a partir del 1 de julio de 2021, cuando comience fase IV o desde el 1 de noviembre de 2022?**

Respuesta:

El proceso de certificación debe orientarse al cumplimiento de las normas que encuentren vigentes y/o las que entren en vigencia durante su desarrollo.

Las normas 4.17 y 4.22 deben aplicarse en todo tiempo y durante toda operación mientras se encuentren vigentes. Desde luego, a partir del momento en que se expida la certificación, las normas sobre tiempos de vuelo servicio y descanso de tripulantes, al igual que todas las relativas al mantenimiento, entrenamiento y operación, serán las que se encuentren vigentes en ese momento, o las que con posterioridad entren a regir.

EDGAR BENJAMÍN RIVERA FLÓREZ
Coordinador Grupo Normas Aeronáuticas