



Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA

Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

R A C 119

**CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES
DE SERVICIOS AÉREOS**

**Enmienda 3
Noviembre 2023**

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

R A C 119

CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

El presente RAC 119, fue adoptado mediante Resolución N° 01593 del 07 de Junio de 2018; Publicada en el Diario Oficial Número 50.622 del 12 de Junio de 2018 y se incorpora a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC- .

ENMIENDAS AL RAC 119

Enmienda Numero	Origen	Tema	Expedido-Modifica-Adiciona/Surte efecto
Edición original	Anexos 6 y 8 - OACI Norma LAR 119 Certificación de explotadores de servicios aéreos.	Se adopta y se incorpora a los RAC, la norma sobre Certificación de explotadores de servicios aéreos. Nuevo RAC 119	Expedido Resol. # 01593 – 07-Jun-2018/ Publicada en el Diario Oficial N° 50.622 del 12-Jun-2018 Surte Efecto 1° de Diciembre de 2018
1	Norma LAR 119 Necesidad de la Aviación Nacional de armonizar los RAC de Colombia con los LAR	Se adoptan nueva normatividad - con Normas de transición - sobre Certificación de explotadores de servicios aéreos. RAC 119	Expedido Resol. # 01791 – 17-Jun-2019/ Publicada en el Diario Oficial N° 50.988 del 18-Jun-2019 Surte Efecto 18 de Junio de 2019
2	Norma LAR 119 Necesidad de la Aviación Nacional de armonizar los RAC de Colombia con los LAR	Se adoptan nueva normatividad sobre Certificación de explotadores de servicios aéreos. RAC 119	Expedido Resol. # 01172 – 21-Jun-2021/ Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23-Jun-2021 Surte Efecto 18 de Junio de 2019
3	Necesidad de la Aviación Normas de Transición	Se modifica el Artículo Segundo de la Resolución 01593 de 07 de Junio de 2018, modificado mediante resoluciones 01791 del 17 de Junio de 2019 y 1172 del 21 de junio de 2021, que contiene normas de transición para el RAC 119 “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos”	Modifica Resl.# 02410 – 16-Nov-2023/ Publicada en el Diario Oficial N° 52.582 del 17-Nov-2023 Surte Efecto 17 de Noviembre de 2023

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

PREAMBULO

La República de Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago en 1944, aprobado mediante la Ley 12 de 1947, y, como tal, debe dar cumplimiento a dicho Convenio y a las normas contenidas en sus Anexos Técnicos.

De conformidad con lo previsto en el Artículo 37 del mencionado Convenio Internacional, los Estados Parte se comprometieron a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares y en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea, para lo cual la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adopta y enmienda las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales correspondientes, contenidos en los Anexos Técnicos a dicho Convenio, entre ellos el Anexo 6 – Operación de aeronaves, y el Anexo 8 – Aeronavegabilidad.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 47 de la Ley 105 de 1993, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 5° del Decreto 260 de 2004, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con fundamento en los referidos Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944.

Igualmente, es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con las disposiciones que al efecto promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional junto con sus Anexos, tal y como se estipula en el artículo 5° del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017.

Mediante Resolución número 2450 de 1974, modificada íntegramente por la Resolución 2617 de 1999, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia la Parte Cuarta de dichos Reglamentos, denominada “Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves”, la cual ha sido objeto de varias modificaciones parciales posteriores, desarrollando para la Colombia los estándares técnicos contenidos en los Anexos 6 y 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, incluyendo disposiciones sobre operación de aeronaves, sobre aeronavegabilidad y mantenimiento de las mismas, y sobre la certificación de los explotadores a cargo de su operación en servicios aéreos.

Para facilitar el logro del propósito de uniformidad en sus reglamentaciones aeronáuticas, según el

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

citado Artículo 37 del Convenio de Chicago de 1944, varios Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a través de sus respectivas autoridades aeronáuticas, implementaron el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), mediante el cual vienen preparando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), también con fundamento en los Anexos Técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en espera de que sus Estados miembros desarrollen y armonicen sus reglamentos nacionales en torno a los mismos.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) es miembro del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), conforme al convenio suscrito por la Dirección General de la Entidad el día 26 de julio de 2011, acordando la armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), propuestos por el Sistema a sus miembros, con lo cual se lograría, también, mantenerlos armonizados con los Anexos Técnicos promulgados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con los reglamentos aeronáuticos de los demás Estados miembros de dicha organización internacional y, particularmente, con los de los demás Estados latinoamericanos miembros del SRVSOP.

Mediante resolución número 06352 del 14 de diciembre de 2013, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), igualmente, adoptó una nueva metodología y sistema de nomenclatura para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, acorde con la prevista en la norma LAR 11, en aras de su armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), con lo cual, la Parte Cuarta de los RAC pasó a denominarse RAC 4, correspondiendo ahora subdividirlo en varias partes, una de ellas relativa a “Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos”.

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) propuso a sus miembros la norma LAR 119 “Certificación de explotadores de servicios aéreos”.

En aras de guardar la mayor uniformidad posible entre las disposiciones sobre certificación de explotadores de servicios aéreos contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), y las contenidas en los Anexos 6 y 8 antes citados al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y ahora con las de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) y con las de los demás países miembros del SVRSOP, es necesario armonizar tales disposiciones con la norma LAR 119, adoptando e incorporando a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia una norma denominada RAC 119, similar a la norma LAR 119.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ÍNDICE

CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS.....	7
CAPÍTULO A GENERALIDADES	7
119.001 Definiciones y abreviaturas.....	7
119.005 Aplicación.....	14
119.010 Certificaciones.....	15
119.015 Autorizaciones.....	16
119.020 Prohibiciones.....	16
119.025 Especificaciones relativas a las operaciones.....	17
119.030 Utilización del nombre comercial	17
CAPÍTULO B REQUISITOS PARA LAS OPERACIONES REGULARES Y NO REGULARES.....	18
RAC 121 Y RAC 135	18
119.105 Requisitos de certificación	18
119.110 Operaciones con aviones que deben realizarse en cumplimiento de los requisitos de la norma RAC 121	18
119.115 Operaciones con aviones que deben realizarse en cumplimiento de los requisitos de la norma RAC 135	19
119.120 Operaciones con helicópteros que deben realizarse en cumplimiento con los requisitos del RAC 135	19
CAPÍTULO C CERTIFICACIÓN, ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES Y REQUISITOS PARA EL PERSONAL DIRECTIVO DE LOS EXPLOTADORES RAC 121 Y RAC 135.....	20
119.205 Aplicación.....	20
119.210 Requisitos generales	20
119.213 Políticas y procedimientos para terceros.....	20
119.215 Pruebas de demostración	21
119.220 Requisitos de solicitud de un CDO a todos los explotadores.....	21
119.225 Requisitos financieros, económicos, administrativos y jurídicos.....	21
119.227 Finalización del proceso de certificación.....	22
119.230 Contenido de un CDO.....	22
119.235 Emisión o renovación de un CDO.....	23
119.240 Negación de un CDO	24
119.245 Validez de un CDO.....	24
119.250 Enmienda a un CDO	24
119.255 Suspensión o cancelación de un CDO	24

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

119.260	Obligación del titular del CDO para mantener las especificaciones relativas a las peraciones	25
119.265	Sede principal de negocios (administrativa), base principal de operaciones, base principal de mantenimiento y cambio de dirección	25
119.270	Contenido de las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)	25
119.275	Enmienda de las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)	27
119.280	Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la UAEAC	27
119.285	Procedimiento de enmienda de las OpSpecs solicitada por el explotador	28
119.290	Solicitud de reconsideración de enmienda de las OpSpecs	29
119.295	Arrendamiento de aeronaves con tripulación	29
119.300	Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera sin tripulación	30
119.305	Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional	31
119.310	Obtención de una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia	32
119.315	Autoridad para auditar e inspeccionar.....	33
119.320	Duración (vigencia) y devolución del CDO y de las OpSpecs.....	34
119.325	Continuidad de las operaciones	34
119.330	Personal directivo requerido para operaciones conducidas según la norma RAC 121	35
119.335	Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según la norma RAC 121	37
119.340	Personal directivo requerido para operaciones conducidas según la norma RAC 135.....	39
119.345	Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según la norma RAC 135	41
APÉNDICE 1	CERTIFICADO DE OPERACIÓN (CDO)	44
APÉNDICE 2	CONVENIOS TÉCNICOS Y OPERACIONALES.....	51
APENDICE 3	[RESERVADO]	52
	Normas de transición de la Resolución N° 01593 del 07 de Junio de 2018	52

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

RAC 119

CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

CAPÍTULO A

GENERALIDADES

119.001 Definiciones y abreviaturas

Aceptación: Es una acción que no exige necesariamente una respuesta activa de la UAEAC respecto de un asunto que se le presenta para examen. La UAEAC puede aceptar que el asunto sometido a examen cumple con las normas pertinentes si no rechaza específicamente todo el asunto objeto de examen o parte de él, generalmente después del período de evaluación.

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinado total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo regular. Aeródromo utilizado por un explotador en operaciones regulares, el cual se encuentra listado en sus OpSpecs.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave arrendada. Se entiende por aeronave arrendada, aquella que se utiliza en virtud de un contrato de arrendamiento, debidamente inscrito en el correspondiente registro aeronáutico.

Aprobación: Es una respuesta activa de la UAEAC frente a un asunto que se le presenta para examen. La aprobación constituye una constatación o determinación de cumplimiento de las normas pertinentes. La aprobación se demostrará mediante la firma del funcionario que aprueba, la expedición de un documento o certificado, u otra medida oficial que adopte la UAEAC.

Aprobación específica. Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones, para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales.

Arrendador. Persona que cede a otra el uso de una aeronave bajo un contrato de arrendamiento.

Arrendamiento de aeronave. Es un contrato en virtud del cual el propietario de una aeronaves (o alguien expresamente autorizado por él) la entrega a otra persona, concediéndole el uso y goce sobre ella, durante un determinado tiempo, a cambio de un precio o contraprestación. El arrendamiento de aeronave podrá llevarse a cabo con o sin tripulación, pero en todo caso, la dirección de esta queda a cargo del arrendatario. (Art.1974.Código Civil).

Arrendamiento sin tripulación o a casco seco (dry lease). Es un arrendamiento en el que la aeronave se provee sin tripulación, correspondiendo al arrendatario proveerla.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Arrendamiento con tripulación parcial (damp lease). Es un arrendamiento únicamente con tripulantes de vuelo y sin tripulación de cabina de pasajeros.

Arrendamiento con tripulación (wet lease). Es un arrendamiento en el que la aeronave se provee con tripulación. El arrendamiento con tripulación deberá permitir al arrendatario la plena dirección y control sobre la misma.

Arrendatario. La parte que recibe y usa una aeronave bajo las condiciones de un contrato de arrendamiento. El arrendatario tendrá la calidad de explotador y como tal los derechos y obligaciones de éste, cuando tal calidad le sea reconocida por la autoridad aeronáutica, mediante la inscripción del contrato en el Registro Aeronáutico Nacional. (Art. 1890, Código de Comercio)

Autorización. Una autorización faculta a un explotador, propietario o piloto al mando para realizar las operaciones. Las autorizaciones pueden ser en forma de aprobaciones específicas, aprobaciones o aceptaciones.

Avión (aeroplano). Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Avión grande. Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es superior a 5.700 kg.

Avión pequeño. Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es de 5.700 kg o menos.

Base principal de operaciones. Lugar principal de operaciones del explotador, según lo establecido por dicho explotador. Es el lugar donde el explotador tiene el control de sus operaciones y de mantenimiento para sus aeronaves, se encuentran ubicadas sus oficinas administrativas, donde se concentra el manejo administrativo, comercial, financiero, técnico y contable de la empresa e instalaciones para realizar al menos sus trabajos de mantenimiento de línea (para lo cual deberá contar con facilidades para las operaciones, la pernocta y el mantenimiento de sus aeronaves dentro del aeródromo), conservar los registros de mantenimiento de las aeronaves y facilidades para el control operacional de sus vuelos. Adicionalmente, al menos una de sus aeronaves deberá tener base de operación permanente en dicha base principal y deberá contar con disponibilidad de tripulaciones. En dicho lugar estará el domicilio principal de la sociedad o en su defecto una sucursal de la misma.

Cancelación. Acción de dejar sin efecto el certificado o autorización, o uno más de sus privilegios, otorgado a una persona natural o jurídica por pérdida de su capacidad técnica y/o legal y/o económica financiera, o como sanción a consecuencia de una infracción a las normas aeronáuticas.

Certificado de explotador de servicios aéreos (CDO). Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

Chárter. Vuelo comercial no regular programado para atender situaciones especiales de demanda, que en ningún caso puede constituir competencia indebida a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular mediante el establecimiento de series sistemáticas de vuelos, publicidad

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

para los mismos, o ejecución directa o indirecta de contratos de transporte individuales o cualquier otra práctica lesiva a los servicios regulares.

Control operacional. Es el ejercicio de la autoridad sobre la iniciación, la continuación, la desviación o cancelación de un vuelo con el propósito de mantener la seguridad de la aeronave y la regularidad y eficiencia del vuelo.

Convalidación (de un certificado de aeronavegabilidad). Es la resolución tomada por la UAEAC, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad, de aceptar el certificado concedido por cualquier otro Estado contratante, equiparándolo al suyo.

Configuración de asientos para pasajeros. Configuración aprobada de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento para la tripulación.

Desviación. Forma alterna de cumplir con los requerimientos de seguridad operacional prevista por las reglamentaciones, la cual debe ser autorizada por la UAEAC.

Directivo responsable. Directivo que tiene la autoridad corporativa para asegurar que todas las actividades de operaciones y de mantenimiento del explotador puedan ser financiadas y realizadas con el nivel de Seguridad Operacional requerido por la UAEAC y establecido en el SMS de la Organización.

Empresa de transporte aéreo. Persona jurídica que realiza operaciones de transporte aéreo comercial como explotador de servicios aéreos regulares o no regulares, contando con permiso y un certificado de operación otorgados por la autoridad aeronáutica.

Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs). Las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

Estado del explotador. Es el Estado en que se encuentra la oficina principal del explotador o, si no existiera dicha oficina, la residencia permanente del explotador.

Estado de matrícula. Es el Estado en donde está registrada una aeronave.

Explotador. Persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación y operación de aeronaves.

Explotador de servicios aéreos regulares. Explotador que provee o se ofrece a proveer transporte aéreo comercial regular, autorizado por la autoridad competente de su Estado y que tiene el control sobre las funciones operacionales a ser desempeñadas en cumplimiento de tal autorización.

Explotador de servicios aéreos no regular. Explotador que provee o se ofrece a proveer transporte aéreo comercial no regular, autorizado por la autoridad competente su Estado y que tiene el control sobre las funciones operacionales a ser desempeñadas en cumplimiento de tal autorización.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Fletador. Persona natural o jurídica que, en virtud de un contrato de fletamento; a cambio de pagar una contraprestación, recibe y usa la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por kilometraje o por tiempo, sin asumir la calidad de explotador sobre tal(es) aeronave(s).

Fletante. Explotador que, en virtud de un contrato de fletamento; a cambio percibir una contraprestación, cede otra persona el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por kilometraje o por tiempo, reservándose la calidad de explotador sobre la misma, y como tal, dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de tal(es) aeronave(s).

Fletamento. Contrato en virtud del cual un explotador llamado fletante, cede a otra persona llamada fletador, a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios vuelos, por kilometraje o por tiempo, reservándose el fletante la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave. La calidad de explotador no es susceptible de transferirse al fletador en virtud de este contrato.

Intercambio. Es un servicio programado para explotación conjunta de una misma aeronave y bajo el control operacional del explotador autorizado correspondiente, que une una ruta de un explotador de servicios aéreos en el punto de intercambio, con una ruta de un segundo explotador de servicios aéreos, con la misma aeronave, pero con la tripulación de cada operador (Pilotos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros) y bajo el control operacional del explotador correspondiente.

Inspector de operaciones. Es el Servidor público o particular con funciones públicas otorgadas por la autoridad aeronáutica colombiana, titular de una licencia de Piloto o Ingeniero de vuelo o Tripulante de Cabina o Despachador, que ejecuta labores de inspección a las operaciones de aeronaves civiles, personal de tripulación (Cabina de mando o de cabina de pasajeros) o despacho, así como a la actividad desempeñada por los pilotos, ingenieros de vuelo, tripulantes de cabina, despachadores de aeronaves, chequeadores o examinadores designados e instructores de vuelo según corresponda. Cuando este inspector sea designado como principal responsable de las operaciones ante una empresa de servicios aéreos comerciales, explotador y/o operador de aeronaves, recibe en nombre de Inspector Principal de Operaciones (POI) y cuando sea designado como inspector auxiliar de operaciones, recibe el nombre de Inspector Auxiliar de Operaciones (AOI). Esta persona ejerce funciones para la certificación, inspección, supervisión y control de las operaciones de los explotadores de servicios aéreos, organizaciones de mantenimiento, centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil, aeronaves y personal aeronáutico involucrado en la actividad aérea.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos especiales.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración.

Operación no regular. Es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y/o correo, que no es una operación regular y que es conducida como cualquier operación en la cual la hora de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

salida y los lugares de origen y destino son específicamente negociados con el cliente o su representante.

Operación regular. es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, que es conducida de acuerdo con un itinerario de operación publicado, el cual incluye horas o fechas o ambas, las mismas que son publicitadas o de otra manera puestas a disposición del público en general. Esta operación regular también incluye aquellos vuelos adicionales a los autorizados como operación regular, que son ocasionados por el exceso de tráfico de los vuelos regulares.

Operaciones regulares domésticas e internacionales RAC 121. Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualquiera de los aviones descritos en el párrafo (a) y en los lugares establecidos en los párrafos (b) y (c) de esta definición:

(a) Aviones:

- (1) Turborreactores
- (2) Turbohélices con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (3) Turbohélices con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5 700 kg.

Nota.- Para los propósitos de esta definición aviones turborreactores pueden ser aviones con una configuración de asientos de pasajeros de 1 o más asientos, excluyendo los asientos de la tripulación.

(b) Lugares -Operaciones domésticas:

- (1) Entre cualquier aeródromo dentro de un Estado.

(c) Lugares -Operaciones internacionales:

- (1) Entre cualquier aeródromo dentro de un Estado y cualquier aeródromo fuera de dicho Estado.
- (2) Entre cualquier aeródromo fuera de un Estado y otro aeródromo también fuera de dicho Estado.

Operaciones no regulares domésticas e internacionales RAC 121. Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualquiera de los aviones descritos en la presente definición y en los lugares establecidos en los párrafos (b) y (c) de la definición precedente:

(a) Aviones turborreactores, turbohélices y recíprocos:

- (1) Con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (2) Con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg; o
- (3) Con una capacidad de carga superior a 3.400 Kg, involucrados en operaciones de carga exclusiva.

Operaciones regulares domésticas e internacionales RAC 135. Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualquiera de las aeronaves descritas en el párrafo (a) de esta definición y en los lugares descritos en los párrafos (b) y (c) de esta definición:

(a) Aeronaves:

- (1) Aviones turbohélices y recíprocos con una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación y un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 Kg o menos.
- (2) Helicópteros.

(b) Lugares -Operaciones domésticas:

- (1) Entre cualquier aeródromo dentro de un Estado.

(c) Lugares -Operaciones internacionales:

- (1) Entre cualquier aeródromo dentro de un Estado y cualquier aeródromo fuera de dicho Estado.
- (2) Entre cualquier aeródromo fuera de un Estado y otro aeródromo también fuera de dicho Estado.

Operaciones no regulares domésticas e internacionales RAC 135. Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualquiera de las aeronaves descritas en la presente definición y en los lugares establecidos en los párrafos (b) y (c) de la definición precedente:

(a) Aeronaves:

- (1) Aviones turboreactores, turbohélices y recíprocos de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación y un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 Kg o menos.
- (2) Helicópteros.

Operación de carga exclusiva. Cualquier operación por remuneración o arrendamiento diferente a una operación de transporte de pasajeros o, en caso que se transporte pasajeros, ellos deben ser únicamente los especificados en las Secciones 121.2390 (a) y 135.220. Las operaciones de carga exclusiva se clasifican dentro de las operaciones no regulares del RAC 121 o 135 para efectos de cumplimiento de los requisitos.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Operación combinada (Combi). Cualquier operación por remuneración o arrendamiento efectuada en una aeronave configurada y certificada para transporte simultáneo de pasajeros y carga.

Operación de transporte de pasajeros. Cualquier operación de aeronave que transporta pasajeros. Una aeronave utilizada en operaciones de transporte de pasajeros puede también transportar carga o correo, en las bodegas de la aeronave o cuando esta atenga configuración.

Peso (masa) máximo sin combustible (ZFW). Es el peso (masa) máximo permisible de una aeronave sin combustible o aceite utilizable. El peso (masa) máximo sin combustible puede ser encontrado, ya sea en la hoja de datos del certificado de tipo, en el manual de vuelo del avión o ambos.

Peso (masa) vacío. Significa el peso (masa) de la aeronave, motores, hélices, rotores y equipo fijo. El peso (masa) vacío excluye el peso (masa) de la tripulación y de carga de pago, pero incluye el peso (masa) de lastre fijo, combustible no utilizable, aceite que no se puede drenar y la cantidad total del líquido de enfriamiento y del líquido hidráulico.

Peso (masa) máximo certificado de despegue (MTOW). Peso (masa) máximo admisible de despegue de la aeronave, de conformidad con el certificado de aeronavegabilidad, el manual de vuelo u otro documento oficial.

Suspensión. Acción de dejar sin efecto, temporalmente, el certificado o autorización, o uno o más de sus privilegios, otorgado a una persona natural o jurídica por deterioro o pérdida parcial de su capacidad técnica y/o legal y/o económica financiera, o como sanción a consecuencia de una infracción a las normas aeronáuticas.

Resumen del acuerdo. Cuando una aeronave opera bajo un acuerdo en virtud del Artículo 83 bis concertado entre el Estado de matrícula y otro Estado, el resumen del acuerdo es un documento que se transmite junto con el acuerdo en virtud del Artículo 83 bis registrado ante el Consejo de la OACI, en el que se especifican de manera sucinta y clara las funciones y obligaciones que el Estado de matrícula transfiere a ese otro Estado.

Nota. El otro Estado mencionado en la definición previa se refiere al Estado del explotador para las operaciones de transporte aéreo comercial.

Tipos de operaciones. Una de las siguientes operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga o correo, o carga exclusiva que un explotador está autorizado a conducir, según lo establecido en sus OpSpecs:

- (a) RAC 121: Aviones Grandes
 - (1) Operaciones regulares domésticas e internacionales; y
 - (2) Operaciones no regulares domésticas e internacionales.
- (b) RAC 135: Aviones Pequeños y Helicópteros
 - (1) Operaciones regulares domésticas e internacionales; y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (2) Operaciones no regulares domésticas e internacionales.”

Trabajos aéreos especiales. Son las actividades aéreas civiles de carácter comercial distintas del transporte público, relacionadas con operaciones aéreas específicas de carga externa, dispersión, tareas especializadas y aviación agrícola.

Nota: Sección renumerada y modificada mediante el Artículo PRIMERO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.005 Aplicación

- (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 encuentre conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial.
- (b) Este reglamento establece:
- (1) Los requisitos de certificación que un explotador debe cumplir para obtener y mantener:
 - (i) El certificado de operación (CDO) que autoriza las operaciones según las normas RAC 121 o RAC 135.
 - (ii) Las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs) para cada modelo de aeronave a ser operada, según dichos reglamentos.
 - (2) Los requisitos que afectan el arrendamiento de aeronaves con tripulación y otros tipos de acuerdo para el transporte aéreo comercial.
 - (3) Los requisitos para obtener una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia.
 - (4) Los requisitos para el Personal Directivo de explotadores que conducen operaciones según el RAC 121 o 135.
- (c) Las operaciones a las cuales no se aplica este reglamento, incluyen:
- (1) Instrucción de alumnos.
 - (2) Vuelos turísticos conducidos con aeronaves que tienen una configuración de asientos de pasajeros de 9 asientos o menos, excluyendo los asientos de la tripulación o un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos, que inician y terminan en el mismo aeródromo y que son conducidos dentro de un radio de 50 Km (27 NM) de tal aeródromo.
 - (3) Vuelos ferry o entrenamiento.
 - (4) Trabajos aéreos especiales

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota.- Las empresas de transporte público no regular, que también ofrezcan servicios de trabajos aéreos especiales se certificarán únicamente bajo la norma RAC 121 o 135 según corresponda, conforme al procedimiento previsto en este reglamento, pero darán aplicación en lo pertinente a los RAC 137 o 138, según aplique.

- (5) Vuelos turísticos conducidos en globos aerostáticos de aire caliente.
- (6) Vuelos de salto intencional en paracaídas, sin escalas y dentro de un radio de acción de 50 km (27 NM) desde el aeródromo de despegue.
- (7) Vuelos de helicópteros conducidos dentro de un radio de 50 km (27 NM) desde el aeródromo de despegue, si:
 - (i) No son transportados más de 2 pasajeros en el helicóptero, además de la tripulación requerida.
 - (ii) Cada vuelo es realizado en condiciones VFR diurnas.
 - (iii) El helicóptero utilizado está certificado en la categoría estándar y cumple con los requisitos de inspección de 100 horas de acuerdo a lo especificado en el párrafo 91.1110 (b) de la norma RAC 91.
 - (iv) El explotador obtiene autorización del ATC antes de cada vuelo y provee al control toda información requerida.
- (8) Carga externa con helicópteros; y
- (9) Las operaciones con aeronaves de Estado (servicios militares, de aduana y de policía, según el Artículo 3° del Convenio sobre Aviación Civil Internacional) que no correspondan a servicios aéreos comerciales autorizados por la Ley.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.010 Certificaciones

- (a) Para realizar operaciones regulares o no regulares de transporte aéreo comercial se requiere un CDO válido, expedido por la UAEAC.
- (b) A un explotador autorizado por la UAEAC a conducir operaciones regulares o no regulares de transporte aéreo comercial se le emitirá un certificado válido de explotador de servicios aéreos regulares o no regulares, según lo solicitado, junto con sus respectivas OpSpecs.

Nota 1.- El proceso de certificación es un método ordenado y aplicado por la UAEAC, para asegurar el cumplimiento de la normatividad vigente y garantizar la seguridad de las operaciones de un explotador de servicios aéreos. Los grupos involucrados en el proceso de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

certificación son principalmente los Grupos Inspección de Operaciones e Inspección de Aeronavegabilidad; sin embargo, dicho proceso requiere de la coordinación con otras áreas que otorgan licencias, permisos o certificaciones que puedan ser requeridas para la operación a la cual se aspira efectuar.

Nota 2.— *La evaluación de los aspectos financieros, económicos, administrativos y jurídicos de la respectiva solicitud será realizada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC. En cualquier caso, la evaluación inicial de dichos requisitos, será condición fundamental para que el solicitante pueda emprender la fase de solicitud formal.*

- (c) La UAEAC establecerá un sistema tanto para la certificación como para la vigilancia permanente del explotador, con el objeto de asegurarse de que se mantengan las normas requeridas respecto de las operaciones.

119.015 Autorizaciones

- (a) El CDO autoriza al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las autorizaciones, condiciones y limitaciones especificadas.
- (b) A un explotador autorizado para realizar operaciones de transporte aéreo comercial bajo las normas RAC 121, o RAC 135, o ambas, se le expedirá un solo CDO autorizándole tales operaciones, sin considerar las clases de operaciones o los tipos o tamaños de aeronaves a ser operadas.
- (c) Un titular de un CDO RAC 121 podrá incluir en sus OpSpecs una autorización para realizar operaciones bajo la norma RAC 135; sin embargo, un titular de un CDO RAC 135 no podrá realizar operaciones bajo la norma RAC 121.
- (d) Cuando un explotador se certifica bajo RAC 121 o RAC 135 y aspire a realizar operaciones a las cuales le sea también aplicable otro RAC, debe incluirlas en la declaración o carta de cumplimiento; así como, en el manual de operaciones.
- (e) Un explotador titular de un CDO autorizado a conducir operaciones de transporte aéreo comercial solo podrá realizar una operación de transporte aéreo privado en su propio beneficio de conformidad con la norma RAC 91.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.020 Prohibiciones

- (a) Ningún explotador realizará operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que sea titular de un certificado válido y vigente de explotador de servicios aéreos y de las correspondientes OpSpecs expedidas por la UAEAC.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) Ninguna persona, organismo o empresa podrá operar como explotador de servicios aéreos sin un CDO válido o en violación de este y de sus respectivas OpSpecs.
- (c) Ninguna persona, organismo o empresa podrá operar como explotador de servicios aéreos en violación de una autorización de desviación o exención emitida en su nombre o en el nombre de su representante.
- (d) Un explotador no podrá operar aeronaves de acuerdo con las normas RAC 121 y RAC 135 en un área geográfica, a menos que sus OpSpecs autoricen específicamente las operaciones en dicha área.
- (e) Ningún explotador podrá hacer propaganda u ofrecerse para conducir una operación sujeta a este reglamento, a menos que ese explotador esté autorizado por la UAEAC para conducir tal operación.

119.025 Especificaciones relativas a las operaciones

- (a) Para cada modelo de aeronave, las OpSpecs de un explotador deben contener las autorizaciones, incluídas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones según las cuales cada tipo de operación debe ser conducido.
- (b) Las OpSpecs forman parte del CDO y están sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.
- (c) Las OpSpecs correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en los Párrafos 119.270 (a) y (b) y, tendrán el formato establecido en el Apéndice 1, Párrafo (c) de este reglamento.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.030 Utilización del nombre comercial

- (a) Un explotador según este reglamento, no podrá operar una aeronave según el RAC 121 o RAC 135 utilizando un nombre comercial distinto al nombre comercial que consta en el CDO y en sus correspondientes OpSpecs.
- (b) Un explotador no realizará operaciones según el RAC 121 o RAC 135, a menos que su nombre comercial sea mostrado en forma legible en la aeronave y pueda ser visible y claramente leído en tierra. La manera de exhibir el nombre comercial en la aeronave y su legibilidad deben ser aceptables para la UAEAC.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPÍTULO B

REQUISITOS PARA LAS OPERACIONES REGULARES Y NO REGULARES RAC 121 Y RAC 135

119.100 **Nota:** Sección suprimida mediante el Artículo QUINTO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.105 **Requisitos de certificación**

- (a) Todo solicitante de un CDO y todo explotador que se encuentre conduciendo operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y/o correo por remuneración con aviones o helicópteros, deberá cumplir los requisitos de certificación y las OpSpecs del Capítulo C de este reglamento.

119.110 **Operaciones con aviones que deben realizarse en cumplimiento de los requisitos de la norma RAC 121**

- (a) Las siguientes clases de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o de carga exclusivamente por remuneración con aviones, serán realizadas en cumplimiento de los requisitos de la norma RAC 121, debiendo ser emitidas las OpSpecs de acuerdo con tales requisitos:
- (1) Operaciones regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo realizadas con los siguientes aviones:
 - (i) Turborreactores.
 - (ii) Turbohélices con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
 - (iii) Turbohélices con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg.
 - (2) Operaciones no regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo, o carga exclusivamente realizadas con aviones turborreactores, turbohélices y recíprocos que tengan:
 - (i) Una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
 - (ii) Un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg; o
 - (iii) Una capacidad de carga paga superior a 3.400 kg, involucrados en operaciones de carga exclusivamente.”

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.115 Operaciones con aviones que deben realizarse en cumplimiento de los requisitos de la norma RAC 135

- (a) Las siguientes clases de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusivamente por remuneración con aviones, serán realizadas en cumplimiento de los requisitos de la norma RAC 135, debiendo ser emitidas las OpSpecs de acuerdo con tales requisitos:
- (1) Operaciones regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo realizadas con aviones turbohélices y recíprocos que tengan:
 - (i) Una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación y un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos.
 - (2) Operaciones no regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo o carga exclusivamente realizadas con aviones turborreactores, turbohélices y recíprocos que tengan:
 - (i) Una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación y un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos; o
 - (ii) Una capacidad de carga paga de 3.400 kg o menos, involucrados en operaciones de carga exclusivamente.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.120 Operaciones con helicópteros que deben realizarse en cumplimiento con los requisitos del RAC 135

- (a) Los siguientes tipos de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva por remuneración o arrendamiento con helicópteros, serán realizados en cumplimiento con los requisitos del RAC 135, debiendo ser emitidas las OpSpecs, de acuerdo con tales requisitos:
- (1) Operaciones regulares; y
 - (2) Operaciones no regulares.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

CAPÍTULO C

CERTIFICACIÓN, ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES Y REQUISITOS PARA EL PERSONAL DIRECTIVO DE LOS EXPLOTADORES RAC 121 Y RAC 135

119.200 **Nota:** Sección suprimida mediante el Artículo QUINTO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.205 Aplicación

- (a) Este capítulo establece:
- (1) Los requisitos de certificación.
 - (2) El contenido del CDO y de las correspondientes OpSpecs; y
 - (3) Los requisitos del personal directivo de los explotadores que operan según los RAC 121 y 135.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.210 Requisitos generales

- (a) Para que un solicitante pueda conducir operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o de carga exclusiva según el RAC 121 o 135, deberá:
- (1) Ser titular de un permiso o concesión de operación otorgada por la autoridad competente.
 - (2) Obtener un CDO; y
 - (3) Para cada modelo de aeronave, obtener las OpSpecs que prescriban las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones según las cuales cada tipo de operación debe ser conducido.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.213 Políticas y procedimientos para terceros

- (a) El explotador elaborará políticas y procedimientos para terceros que realicen trabajos a su nombre.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) El explotador será el responsable primario ante la UAEAC por los productos y servicios prestados por las organizaciones que contrate.

119.215 Pruebas de demostración

- (a) Para que la UAEAC pueda emitir un CDO de acuerdo con lo establecido en este reglamento y/o autorizar una nueva clase de operación en las OpSpecs conforme a las secciones respectivas de las normas RAC 121 o RAC 135:
- (1) El solicitante deberá realizar pruebas de demostración, en la etapa correspondiente del proceso certificación.
 - (2) Las pruebas de demostración serán realizadas de una manera aceptable para la UAEAC y según los requisitos operacionales y de mantenimiento aplicables de las normas RAC 121 o RAC 135, según corresponda.
 - (3) La UAEAC emitirá al solicitante una carta de autorización en la que establecerá las condiciones para realizar las pruebas de demostración.

119.220 Requisitos de solicitud de un CDO a todos los explotadores

- (a) La persona que solicite un CDO según este reglamento, deberá presentar la solicitud formal:
- (1) Del modo prescrito por la UAEAC.
 - (2) Conteniendo toda la información que requiera la autoridad.
- (b) Haber surtido la fase subsiguiente a la audiencia pública de su proceso para la obtención del permiso de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales.
- (c) Cada solicitante deberá presentar la solicitud del CDO ante la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil - SSOAC de la UAEAC conforme a lo prescrito en la Circular vigente relativa al proceso de certificación, en concordancia con lo establecido en el Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC) y el RAC 5.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.225 Requisitos financieros, económicos, administrativos y jurídicos

- (a) Cada solicitante de un CDO deberá demostrar a la UAEAC que cumple los requisitos financieros, económicos, administrativos y jurídicos que aseguren el inicio y continuidad de las operaciones.
- (b)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (c) El incumplimiento de lo especificado en el párrafo (a) de esta sección será motivo para suspender el proceso de certificación.

119.227 Finalización del proceso de certificación

- (a) El proceso de certificación finalizará por cualquiera de las siguientes causas:
- (1) Renuncia expresa del solicitante.
 - (2) Transcurridos 90 días hábiles de inactividad por parte del solicitante.
 - (3) Cuando, no se hayan cumplido los plazos conforme a lo establecido en el en el Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC), en concordancia con el RAC 5.
- (b) La empresa interesada contará desde la notificación del cumplimiento de los requisitos señalados en (b) (6) del Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC), en concordancia con el RAC 5, con un término improrrogable de dos (2) años para agotar al menos hasta la fase IV de su proceso de certificación.
- (c) Si la empresa no lograse al menos culminar la fase IV de certificación dentro del término indicado en el párrafo anterior, se dará por fallido todo el trámite. En este caso, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, y ambas oficinas devolverán al solicitante toda la documentación recibida de él.
- (d) Hará lugar a la reposición de términos, en las condiciones señaladas en 1.(c) del Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC).
- (e) Salvo lo dispuesto por el párrafo (d) de esta sección, si el solicitante tiene interés de continuar con el proceso de certificación, una vez haya ocurrido cualquiera de las causales previstas en los párrafos (a) o (c), deberá dar inicio a un nuevo proceso de certificación.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.230 Contenido de un CDO

- (a) El certificado de explotador de servicios aéreos incluirá la siguiente información y tendrá el formato indicado en el Apéndice 1, párrafo (b) de este reglamento:
- (1) Estado del explotador y autoridad expedidora.
 - (2) Número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento.
 - (3) Nombre del explotador, razón social (si difiere de aquél) y dirección de su sede principal de negocios.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (4) Fecha de expedición y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora.
- (5) El lugar, en un documento controlado llevado a bordo, donde pueda encontrarse la información de contacto de las autoridades de gestión operacional.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.235 Emisión o renovación de un CDO

- (a) Un CDO podrá ser emitido de manera indefinida o renovado por la UAEAC, si después de proceder con las verificaciones necesarias, se constata que el solicitante:
 - (1) Cumple todos los requisitos de este reglamento y demás de los RAC que sean aplicables.
 - (2) Ha obtenido el respectivo permiso de operación.
 - (3) Dispone de equipos, instalaciones y personal adecuados para realizar operaciones seguras de transporte aéreo comercial y el mantenimiento de sus aviones, de acuerdo con las disposiciones de las normas RAC 121 o RAC 135, y las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones de las OpSpecs emitidas según estos reglamentos.
 - (4) Cuenta con:
 - (i) Una organización adecuada.
 - (ii) Un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo.
 - (iii) Un programa de instrucción.
 - (iv) Contratos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas.
 - (5) Dispone de la cantidad de aeronaves requeridas, de acuerdo con la modalidad de operación del servicio propuesto, según lo dispuesto en la norma RAC 5.
 - (6) Ha contratado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los ocupantes, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

119.240 Negación de un CDO

- (a) Un CDO será negado si la UAEAC constata que el solicitante:
- (1) No cumple con los requisitos de este reglamento y demás aplicables de los RAC.
 - (2) No ha obtenido el permiso respectivo de operación.
 - (3) No dispone de equipos, instalaciones y personal adecuados para realizar operaciones de transporte aéreo comercial de manera segura.
 - (4) El mantenimiento de sus aeronaves no está de acuerdo con las disposiciones de las normas RAC 121 o RAC 135.
 - (5) No cuenta con una organización adecuada, ni con un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo.
 - (6) No dispone del número de aeronaves en propiedad y/o explotación aeronavegables ni de las tripulaciones requeridas.
 - (7) No ha contratado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente y, en particular, con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

119.245 Validez de un CDO

- (a) La validez de un CDO estará sujeta al cumplimiento continuo de los requisitos establecidos en este reglamento, en los demás reglamentos aplicables y en todo texto obligatorio que la UAEAC pueda exigir.

119.250 Enmienda a un CDO

- (a) La UAEAC podrá enmendar el contenido del CDO, si:
- (1) Determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios requieren de tal modificación.
 - (2) A solicitud del explotador, determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios no se verán afectados negativamente por la modificación planteada.
- (b) Una solicitud de enmienda al CDO deberá ser presentada por el explotador del modo prescrito por la UAEAC.
- (c) Un explotador podrá solicitar una reconsideración de la decisión tomada por la UAEAC con respecto a la enmienda de su CDO, mediante una solicitud de reconsideración dirigida a la UAEAC y dentro de los 30 días siguientes a aquel en que recibió la notificación.

119.255 Suspensión o cancelación de un CDO

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) La UAEAC podrá suspender o cancelar un CDO, si luego de realizar las verificaciones debidas y por razones justificadas se demuestra que el titular del certificado:
 - (1) No satisface el cumplimiento continuo de los requisitos de este reglamento, de la norma RAC 121 o de la norma RAC135, y de todo texto obligatorio que la UAEAC pueda exigir.
- (b)
 - (2) No mantiene los niveles exigidos en la certificación o las condiciones especificadas en el CDO o en las OpSpecs respectivas.

119.260 Obligación del titular del CDO para mantener las especificaciones relativas a las operaciones

- (a) Para llevar a cabo sus operaciones, el explotador deberá:
 - (1) Garantizar el acceso a sus OpSpecs en la base principal de operaciones y en sus estaciones.
 - (2) Incluir los procedimientos pertinentes de sus OpSpecs en su manual de operaciones.
 - (3) Identificar cada procedimiento incluido en el manual de operaciones como parte de sus OpSpecs.
 - (4) Declarar que el cumplimiento de las OpSpecs es obligatorio.
 - (5) Mantener informados a sus empleados sobre el contenido de las OpSpecs que se aplican a sus deberes y responsabilidades.
 - (6) Llevar a bordo de sus aeronaves una copia de las OpSpecs, con una traducción al idioma inglés cuando efectúen operaciones internacionales.

119.265 Sede principal de negocios (administrativa), base principal de operaciones, base principal de mantenimiento y cambio de dirección

- (a) El explotador establecerá y mantendrá una sede principal (domicilio) de negocios (administrativa), una base principal de operaciones y una base principal de mantenimiento, que pueden estar localizadas en la misma ubicación o en sitios separados.
- (b) El explotador enviará a la UAEAC una notificación escrita de sus intenciones, por lo menos 30 días antes de la fecha propuesta para establecer o cambiar la ubicación de su sede principal de negocios (administrativa), de su base principal de operaciones, de su base principal de mantenimiento o de una base auxiliar.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.270 Contenido de las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) Para cada modelo de aeronave del explotador, se incluirá la siguiente información:
- (1) La información de contacto de la autoridad expedidora.
 - (2) El número del CDO.
 - (3) El nombre del explotador y su razón social.
 - (4) La fecha de expedición de las OpSpecs y la firma del representante de la autoridad expedidora.
 - (5) Identificación por marca, modelo y número de serie.
 - (6) Las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave.
 - (7) Los tipos de operaciones.
 - (8) El área de operaciones.
 - (9) Las limitaciones especiales.
 - (10) Mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
 - (11) Las aprobaciones específicas tales como:
 - (i) Mercancías peligrosas.
 - (ii) Operaciones en condiciones de baja visibilidad.
 - (iii) Operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM).
 - (iv) Operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).
 - (v) Especificaciones de navegación para operaciones PBN con AR; y
 - (vi) Maletines de vuelo electrónico (EFB).
- (b) Además de los aspectos incluidos en el párrafo (a) de esta sección, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras aprobaciones específicas, tales como:
- (1) Operaciones especiales de aeródromo.
 - (2) Procedimientos especiales de aproximación.
 - (3) Transporte de pasajeros en monomotores en operaciones nocturnas o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; y
 - (4) Operaciones en áreas con procedimientos especiales.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (c) Si las aprobaciones específicas y limitaciones son idénticas para dos o más modelos de aeronaves, esos modelos podrán agruparse en una lista única.
- (d) Las OpSpecs emitidas de acuerdo con esta sección serán aprobadas por la UAEAC.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.275 Enmienda de las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs)

- (a) La UAEAC podrá enmendar el contenido de las OpSpecs, si:
 - (1) Determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios requieren tal modificación.
 - (2) A solicitud del explotador, determina que la seguridad de las operaciones y el interés de los usuarios no se verán afectados negativamente por la modificación planteada.

119.280 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la UAEAC

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda de las OpSpecs iniciada por la UAEAC:
 - (1) La UAEAC notificará al explotador por escrito sobre la enmienda propuesta.
 - (2) La UAEAC establecerá un plazo no menor a 7 días hábiles dentro del cual el explotador podrá presentar por escrito los argumentos que rechazan la enmienda.
 - (3) Después de considerar los argumentos presentados, la UAEAC notificará al explotador acerca de:
 - (i) La adopción de la enmienda propuesta.
 - (ii) La adopción parcial de la enmienda propuesta.
 - (iii) El retiro total de la propuesta de enmienda.
 - (4) Cuando la UAEAC emita una enmienda a las OpSpecs, esta entrará en vigor pasados 30 días después de que el explotador haya sido notificado, a menos que:
 - (i) Exista una emergencia o urgencia que requiera una acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo comercial, o
 - (ii) El explotador presenta una petición de reconsideración según la sección 119.290 de este capítulo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) Cuando la UAEAC determine que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo comercial que requiere una acción inmediata o que los procedimientos establecidos en esta sección sean impracticables o contrarios al interés público:
- (1) La UAEAC enmendará las OpSpecs y hará efectiva la enmienda en el día en que el explotador reciba notificación al respecto.
 - (2) En la notificación al explotador, la UAEAC expondrá las razones por las cuales considera que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo comercial que requiere una acción inmediata o que hace que el retraso de entrada en vigor de dicha enmienda sea impracticable o contraria al interés público.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.285 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs solicitada por el explotador

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda a las OpSpecs solicitada por el explotador:
- (1) El explotador presentará a la UAEAC una solicitud de enmienda de sus OpSpecs:
 - (i) Por lo menos 90 días calendario antes de la fecha propuesta por el solicitante para que la enmienda entre en vigor, a menos que un tiempo menor sea aprobado, en los casos:
 - (A) Fusión.
 - (B) Necesidad de pruebas de demostración.
 - (C) Cambios en las clases de operación.
 - (D) Reanudación de las operaciones después de suspensión de actividades como resultado de acciones de bancarrota; o
 - (E) Por la incorporación inicial de aeronaves que no han sido probadas previamente en el transporte aéreo comercial.
 - (ii) por lo menos, 30 días calendario antes en los casos no considerados en el párrafo anterior.
 - (2) La solicitud deberá ser presentada en el modo prescrito por la UAEAC.
 - (3) Después de analizar los argumentos presentados, la UAEAC notificará al explotador:
 - (i) Que la enmienda solicitada será adoptada.
 - (ii) Que la enmienda solicitada será parcialmente adoptada.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (iii) Que la enmienda solicitada ha sido negada. En este caso, el explotador podrá presentar una petición de reconsideración de la solicitud de enmienda, según la sección 119.290 de este capítulo.
- (4) Si la UAEAC aprueba la enmienda, dicha enmienda entrará en vigor en la fecha de aprobación, una vez que se haya coordinado con el explotador su implementación.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.290 Solicitud de reconsideración de enmienda de las OpSpecs

- (a) Para solicitar una reconsideración de una decisión de la UAEAC respecto a una enmienda de las OpSpecs, deberá seguirse el siguiente procedimiento:
 - (1) El explotador deberá solicitar la reconsideración dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que reciba la notificación que niega la enmienda de sus OpSpecs o de la fecha en que reciba una notificación de enmienda iniciada por la UAEAC.
 - (2) El explotador deberá dirigir su petición a la UAEAC.
 - (3) A menos que se determine la existencia de una emergencia o urgencia que requiera acción inmediata para la seguridad del transporte aéreo comercial, una petición de reconsideración presentada por el explotador dentro de los 30 días de la fecha de notificación suspenderá la entrada en vigor de cualquier enmienda emitida por la UAEAC.
 - (4) Si la petición de reconsideración no es presentada dentro de los 30 días, se deberán aplicar los procedimientos de la sección 119.285 de este capítulo.

119.295 Arrendamiento de aeronaves con tripulación

- (a) Antes de realizar cualquier operación que involucre un arrendamiento de aeronaves con tripulación, el explotador proporcionará a la UAEAC una copia del contrato de arrendamiento a ser ejecutado, según el cual podrá arrendar una aeronave de cualquier explotador que realiza operaciones de transporte aéreo comercial de acuerdo con este reglamento, incluyendo explotadores extranjeros o de cualquier otro explotador comprometido en transporte aéreo comercial fuera de su Estado.
- (b) El contrato de arrendamiento incluirá, al menos, la siguiente información:
 - (1) Los nombres de las partes del acuerdo y la duración del mismo.
 - (2) Las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave involucrada en el acuerdo.
 - (3) La clase o las clases de operaciones a realizar.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (4) Los aeródromos o áreas de operación.
 - (5) Una declaración que especifique la parte considerada a tener el control operacional y los itinerarios, aeródromos o áreas sobre las cuales se conducirá el control operacional.
 - (6) La fecha de vencimiento del acuerdo de arrendamiento.
 - (7) Provisión y asignación, así como la responsabilidad por la instrucción de las tripulaciones.
 - (8) Aeronavegabilidad y ejecución del mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves de acuerdo con el programa de mantenimiento.
 - (9) Preparación del despacho operacional.
 - (10) Contratación de servicios de escala de la aeronave.
 - (11) Programación de los vuelos (si corresponde).
 - (12) Cualquier otra condición o limitación que la UAEAC determine necesaria.
- (c) Al recibir la copia del contrato de arrendamiento con tripulación, la UAEAC determinará cuál de las partes del contrato tiene el control operacional de la aeronave o aeronaves.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.300 Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera sin tripulación

Nota.— El arrendamiento sin tripulación es el arrendamiento en el que la aeronave se opera en virtud del CDO del arrendatario. Habitualmente es un arrendamiento de una aeronave sin tripulación, que se opera bajo la custodia y en control operativo y comercial del arrendatario y utilizando el código designador de aerolíneas y los derechos de tráfico del arrendatario.

- (a) Un explotador podrá arrendar una aeronave con matrícula extranjera sin tripulación para el transporte aéreo comercial, del modo prescrito por la UAEAC.
- (b) Un explotador podrá ser autorizado a operar una aeronave con matrícula extranjera siempre que:
 - (1) Exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula, y la aeronave sea operada por el explotador, aplicando los reglamentos de operaciones del Estado del explotador.
 - (2) Exista un acuerdo vigente entre el Estado del explotador y el Estado de matrícula, determinando que:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (i) Durante la operación de la aeronave por parte del explotador se apliquen los reglamentos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; o
 - (ii) Si el Estado de matrícula acuerda transferir parte o todas las responsabilidades de la aeronavegabilidad al Estado del explotador, de acuerdo con el Artículo 83 bis del Convenio de Chicago, serán aplicables los reglamentos de aeronavegabilidad del Estado del explotador en todo lo convenido por el Estado de matrícula.
- (3) El acuerdo establezca que la UAEAC tendrá libre e ininterrumpido acceso a la aeronave en cualquier momento y lugar.
- (c) Un explotador podrá ser autorizado para operar una aeronave con matrícula extranjera, si demuestra ante la UAEAC:
- (1) La forma como aplicará y cumplirá la reglamentación del Estado de matrícula.
 - (2) Que el contrato de arrendamiento entre las partes con todos los deberes y derechos establece:
 - (i) Los nombres de las partes involucradas en el acuerdo o contrato, según corresponda, y su duración.
 - (ii) La nacionalidad y las marcas de registro de cada aeronave que conste en el acuerdo o contrato de arrendamiento.
 - (iii) El tipo de operación (p. ej., regular, no regular, doméstica, internacional).
 - (iv) Los aeródromos o áreas de operación.
 - (v) Una declaración acerca de cuál de las partes contratantes tiene el control operacional y los plazos estipulados
 - (vi) El control de mantenimiento de la aeronave.
 - (vii) El control de la tripulación.
- (d) La UAEAC determinará, de acuerdo con lo estipulado en los párrafos (b) y (c) de esta sección, cuál de las partes del convenio tendrá el control operacional de la aeronave.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.305 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

- (a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

conformidad con un contrato de arrendamiento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener su oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

- (b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo de la OACI y hecho público de conformidad con el Artículo 83 bis, o que el contenido de dicho acuerdo se haya comunicado directamente a los demás Estados contratantes interesados.
- (c) Cada Estado implementará el Artículo 83 bis según su legislación vigente.

Nota 1.— De conformidad con lo previsto en el artículo 1893 del Código de Comercio, la calidad de explotador sobre la aeronave no es susceptible de transferirse al fletador en virtud del contrato de fletamento, de modo que el fletante continuará siendo explotador con respecto a tal aeronave.

Nota 2.— Los detalles sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional están contenidos en el Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC), y el RAC 5.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.310 Obtención de una autorización de desviación para realizar una operación de emergencia

- (a) En condiciones de emergencia, la UAEAC podrá autorizar desviaciones, si:
 - (1) Las condiciones mencionadas necesitan el transporte de personas o suministros para la protección de vidas o propiedades.
 - (2) La UAEAC considere que la desviación es necesaria para la conducción expedita de las operaciones.
- (b) Cuando la UAEAC autorice desviaciones para operaciones según las condiciones de emergencia:
 - (1) La UAEAC emitirá una enmienda apropiada a las OpSpecs del explotador.
 - (2) Si la naturaleza de la emergencia no permite el tiempo necesario para la emisión de la enmienda de las OpSpecs:
 - (i) La UAEAC podrá autorizar por escrito la desviación.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (ii) El explotador deberá informar por escrito describiendo la naturaleza de la emergencia o urgencia, dentro de las 48 horas después de haber completado la operación.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.315 Autoridad para auditar e inspeccionar

- (a) La UAEAC podrá, en cualquier momento o lugar, realizar pruebas, inspecciones y auditorías a los explotadores, para determinar el fiel cumplimiento de las disposiciones y reglamentos aplicables.
- (b) Para que la UAEAC pueda cumplir con las disposiciones del párrafo anterior, el explotador deberá:
 - (1) Permitir a los inspectores acreditados de la UAEAC acceso irrestricto a sus oficinas, instalaciones y aeronaves.
 - (2) Facilitar el acceso a las oficinas o instalaciones de aquellos a quienes el explotador subcontrate servicios relacionados con las operaciones aéreas, mantenimiento u otros de carácter operacional.
 - (3) Poner a disposición de la UAEAC, en su base principal de operaciones y estaciones:
 - (i) El CDO y las OpSpecs vigentes.
 - (ii) Los manuales de operaciones y de mantenimiento requeridos o sus volúmenes pertinentes.
 - (iii) Todo registro, documento y reporte que deba conservar el explotador en virtud de los reglamentos vigentes.
 - (iv) Un listado que contenga la ubicación y cargos de cada uno de los responsables de todo registro, documento y reporte que deba conservar el explotador en virtud de los reglamentos vigentes.
 - (4) Cuando un inspector acreditado de la UAEAC se presente ante el piloto al mando de la aeronave con el propósito de efectuar una inspección, este deberá admitirlo a bordo, permitiéndole el acceso libre e ininterrumpido y proporcionarle los medios necesarios para llevar a cabo dicha labor. En caso de renuencia, el inspector deberá disponer como medida preventiva la inmovilización de la aeronave hasta tanto la inspección sea admitida, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.
- (c) El explotador deberá reservar, para uso de los inspectores en cumplimiento de sus funciones, el asiento del observador en cada una de sus aeronaves, desde el cual puedan ser observadas y escuchadas con facilidad las acciones y comunicaciones de las tripulaciones de vuelo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (d) Tras recibir el informe de la auditoría o inspección, el explotador definirá y presentará a la UAEAC un plan de acción correctivo que indique la forma y fecha de cumplimiento de los hallazgos, dentro del plazo establecido por dicha autoridad.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.320 Duración (vigencia) y devolución del CDO y de las OpSpecs

- (a) Un CDO, emitido según este reglamento, seguirá siendo válido o efectivo, a menos que:
- (1) El explotador lo devuelva a la UAEAC.
 - (2) Expire su fecha de duración; o
 - (3) La UAEAC suspenda, revoque o de otra manera de por terminado el certificado.
- (b) Las OpSpecs emitidas de acuerdo con las normas RAC 121 o RAC 135 continuarán siendo válidas o efectivas, a menos que:
- (1) La UAEAC suspenda, revoque o de otra manera de por terminado el CDO.
 - (2) Las OpSpecs sean enmendadas, como está previsto en las secciones 119.275 a 119.290.
 - (3) El explotador no haya conducido la operación dentro del tiempo especificado en la sección 119.325 y omita los procedimientos de dicha sección después de reasumir la operación; y
 - (4) La UAEAC suspende o cancela las OpSpecs para una clase de operación.
- (c) El explotador devolverá el CDO y las OpSpecs a la UAEAC dentro de los 30 días siguientes a la terminación de sus operaciones, según las normas RAC 121 o RAC 135.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.325 Continuidad de las operaciones

- (a) Para que un explotador pueda mantener los privilegios de una clase de operación autorizada en sus OpSpecs según las normas RAC 121 o RAC 135, no deberá suspender sus operaciones por más del tiempo establecido en el RAC 5.
- (b) Si un explotador deja de conducir una clase de operación para la cual está autorizado por sus OpSpecs más allá de los períodos máximos especificados en el párrafo (a) de esta sección, no

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

podrá conducir esta clase de operación, a menos que:

- (1) Notifique a la UAEAC con, por lo menos, 15 días calendario de antelación a la reanudación de esa clase de operación.
- (2) Esté disponible y accesible durante el período indicado en el párrafo anterior, en el evento en que la UAEAC le realice una inspección completa para determinar el cumplimiento adecuado de las OpSpecs.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.330 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según la norma RAC 121

- (a) El explotador deberá definir y controlar la competencia adecuada de su personal, la cual será acorde al alcance y complejidad de sus operaciones.
- (b) El explotador designará un directivo responsable que tendrá la autoridad necesaria para asegurar que todas las operaciones que ejecute la organización puedan financiarse y realizarse conforme a lo requerido en norma RAC 121. El directivo responsable deberá:
 - (1) Garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo las operaciones.
 - (2) Establecer y promover la política de seguridad operacional requerida en la norma RAC 219.
 - (3) Asegurar que todo el personal cumpla con los requisitos especificados en la norma RAC 121 y ser el contacto directo con la UAEAC; y
 - (4) Demostrar ante la UAEAC un conocimiento básico de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos aplicables.
- (c) El explotador deberá designar a una persona o grupo de personas con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuadas, quienes se reportarán directamente al directivo responsable, y entre sus responsabilidades se incluirá la de asegurar que la organización cumpla con los requisitos de la norma RAC 121; esas personas deben ser aceptadas por la UAEAC.
- (d) El directivo responsable deberá asegurar que, para la realización de sus operaciones, el explotador cuenta con personal competente y calificado, que le permita cumplir todas las funciones de gestión de acuerdo con el tamaño y alcance del explotador y que preste servicio en los siguientes puestos o sus equivalentes:
 - (1) Director o responsable de operaciones.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (2) Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (3) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)
 - (4) Jefe de pilotos; y
 - (5) Jefe de entrenamiento.
- (e) La UAEAC podrá aprobar posiciones distintas de las listadas en el párrafo (d) de esta sección para una operación particular (a excepción del director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. (Gestor de Aeronavegabilidad), si el explotador demuestra que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad operacional con un número menor o de diferentes categorías de personal directivo, debido a:
- (1) La clase de operación.
 - (2) El número y tipo de aeronaves utilizadas; y
 - (3) El área de operaciones.
- (f) Los títulos de las posiciones requeridas por el párrafo (d) de esta sección o los títulos y posiciones equivalentes aprobadas según el párrafo (e) de esta sección, deberán ser descritas en el manual de operaciones del explotador.
- (g) Las personas que sirven en las posiciones requeridas o aprobadas según los párrafos (d) o (e) de esta sección y cualquiera otra persona en posición de ejercer el control operacional conducido según el certificado de operación, deberán:
- (1) Contar con la instrucción, experiencia, aptitud y habilidades.
 - (2) De acuerdo con el alcance de sus responsabilidades, tener un completo entendimiento de las siguientes materias con respecto a las operaciones del explotador:
 - (i) Estándares de seguridad operacional en la aviación y prácticas de operación seguras.
 - (ii) Reglamentos Aeronáuticos aplicables.
 - (iii) OpSpecs del explotador.
 - (iv) Todos los requerimientos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de los RAC.
 - (v) El manual de operaciones requerido por la norma RAC 121.
 - (3) Ejecutar sus obligaciones atendiendo los requisitos legales aplicables y manteniendo las operaciones dentro del más alto grado de seguridad operacional.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (h) Cada explotador deberá:
- (1) Establecer en las disposiciones de política general del manual de operaciones requerido por la norma RAC 121, los deberes, responsabilidades y la autoridad del personal listado en el párrafo (d) de esta sección.
 - (2) Listar en el manual de operaciones los nombres y datos de contactos de las personas asignadas a esas posiciones.
 - (3) Notificar a la UAEAC, dentro de un plazo de 10 días, cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.335 Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según la norma RAC 121

- (a) Para servir como director o responsable de operaciones según el párrafo 119.330 (d) de este reglamento, una persona deberá cumplir los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además, deberá:
- (1) Ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTL).
 - (2) Tener, al menos, 3 años de experiencia como director o responsable o supervisor dentro de los últimos 6 años, en una posición en la que ejerció el control operacional sobre cualquier operación conducida con aviones grandes (peso máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg), o si el explotador utiliza aviones grandes y pequeños en sus operaciones, la experiencia podrá ser obtenida ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.
 - (3) En el caso de una persona que llega a ser director o responsable de operaciones:
 - (i) Si no cuenta con experiencia previa como director o responsable de operaciones, tener, por lo menos, 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años como piloto al mando de aviones grandes (peso máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg), si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador opera aviones grandes y pequeños, la experiencia podrá ser obtenida, ya sea, en aviones grandes o en aviones pequeños.
 - (ii) Si cuenta con experiencia previa como director o responsable de operaciones, deberá tener, al menos, 3 años de experiencia como piloto al mando de aviones grandes (peso máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg), si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador opera aviones grandes y pequeños, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) Para servir como jefe de pilotos según el párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente, deberá ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea (PTL) con las habilitaciones apropiadas, por lo menos, en uno de los aviones utilizados por el explotador, y:
- (1) En el caso de una persona sin experiencia previa como jefe de pilotos, tener, por lo menos, 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años como piloto al mando de aviones grandes (peso máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg), si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador opera aviones grandes y pequeños, la experiencia podrá ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.
 - (2) En el caso de una persona que haya tenido experiencia previa como jefe de pilotos, deberá tener, al menos, 3 años de experiencia como piloto al mando de aviones grandes (peso máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg), si el explotador opera aviones grandes. Si el explotador opera aviones grandes y pequeños, la experiencia podrá ser obtenida, ya sea en aviones grandes o en aviones pequeños.
- (c) Para servir como director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad según el párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además, deberá:
- (1) Poseer título de ingeniero aeronáutico o ingeniero mecánico, electrónico, eléctrico, electromecánico, o metalúrgico.
 - (2) Tener una experiencia mínima de 3 años en la posición de Director o responsable de la gestión del mantenimiento de aeronavegabilidad en un explotador aéreo o 6 años en puestos de responsabilidad relacionada con el mantenimiento de aeronaves con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
 - (3) Poseer licencia IEA con habilitación en Gestión de Aeronavegabilidad
- (d) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según el párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:
- (1) Poseer una calificación técnica en sistemas de gestión.
 - (2) Tener experiencia en el área de mantenimiento o de operaciones de vuelo.
 - (3) Conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.
- (e) Para desempeñarse como jefe de entrenamiento según el párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:
- (1) Conocer los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en sus partes pertinentes, el manual de operaciones, el programa de entrenamiento y las especificaciones de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

operación del explotador necesarios para la ejecución de sus funciones.

- (2) Ser titular de una habilitación de instructor de vuelo en un equipo de la flota del operador.
- (f) La UAEAC puede aprobar requisitos de experiencia diferentes de los establecidos en esta sección, si el explotador demuestra que una persona a emplear, tiene experiencia comparable y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo a los requisitos de este capítulo y los procedimientos descritos en el manual de operaciones del explotador.
- (g) La UAEAC podrá en todo momento anular la desviación otorgada en el párrafo (f) anterior.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.340 Personal directivo requerido para operaciones conducidas según la norma RAC 135

- (a) El explotador deberá definir y controlar la competencia adecuada de su personal, la cual deberá estar acorde con el alcance y complejidad de sus operaciones.
- (b) El explotador designará un directivo responsable que tendrá la autoridad necesaria para asegurar que todas las operaciones que ejecute la organización puedan financiarse y realizarse conforme a lo requerido en la norma RAC 135. Este directivo responsable deberá:
 - (1) Garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo las operaciones.
 - (2) Establecer y promover la política de seguridad operacional requerida en la norma RAC 135.
 - (3) Ser el contacto directo con la UAEAC, asegurando que todo el personal cumpla con los requisitos especificados en la norma RAC 135.
 - (4) Demostrar ante la UAEAC un conocimiento básico de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos aplicables.
- (c) El explotador deberá designar a una persona o grupo de personas con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada. Esta persona o grupo de personas se reportarán directamente al directivo responsable y entre sus responsabilidades se incluirá la de asegurar que la organización cumpla con los requisitos de la norma RAC 135. La persona o grupos de personas nominadas y el directivo responsable deberán ser aceptados por la UAEAC.
- (d) El directivo responsable deberá asegurar que, para la realización de sus operaciones, el explotador cuenta con suficiente personal competente y calificado, que le permita cumplir todas las funciones de gestión de acuerdo con el tamaño y alcance del explotador, y que

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

preste servicio en los siguientes puestos o sus equivalentes:

- (1) Director o responsable de operaciones.
 - (2) Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (Gestor de Aeronavegabilidad).
 - (3) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).
 - (4) Jefe de pilotos.
- (e) La UAEAC podrá aprobar posiciones distintas de las listadas en el párrafo (d) de esta sección, para una operación particular (a excepción del director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (Gestor de Aeronavegabilidad), si el explotador demuestra que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad operacional bajo la dirección de un número menor o de diferentes categorías de personal de gestión, debido a:
- (1) La clase de operación.
 - (2) El número y tipo de aeronaves utilizadas.
 - (3) El área de operaciones.
- (f) Los títulos de las posiciones requeridas por el párrafo (d) de esta sección o los títulos y el número de posiciones equivalentes aprobadas según el párrafo (e) de esta sección, deberán ser descritas en el manual de operaciones del explotador.
- (g) Las personas que sirven en las posiciones requeridas o aprobadas según los párrafos (d) o (e) de esta sección y cualquier otra persona que pueda ejercer el control operacional conducido según el certificado de operación, deberán:
- (1) Ser calificadas a través de instrucción, experiencia, aptitud y habilidades.
 - (2) De acuerdo con el alcance de sus responsabilidades, tener un completo entendimiento de las siguientes materias con respecto a las operaciones del explotador:
 - (i) Estándares de seguridad operacional en la aviación y prácticas de operación seguras.
 - (ii) Reglamentos Aeronáuticos de Colombia aplicables.
 - (iii) OpSpecs del explotador.
 - (iv) Todos los requerimientos apropiados de mantenimiento y aeronavegabilidad de los RAC.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (v) El manual de operaciones requerido por la norma RAC 135.
- (3) Ejecutar sus obligaciones atendiendo a los requisitos legales aplicables y manteniendo las operaciones dentro del más alto grado de seguridad.
- (h) Cada explotador deberá:
 - (1) Establecer en las disposiciones de política general del manual de operaciones requerido por la norma RAC 135, los deberes, responsabilidades y la autoridad del personal listado en el párrafo (d) de esta sección.
 - (2) Listar, en el manual de operaciones, los nombres de las personas asignadas a esas posiciones.
 - (3) Notificar a la UAEAC, dentro de un plazo de 10 días, cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

119.345 Calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según la norma RAC 135

- (a) Para servir como director o responsable de operaciones según el párrafo 119.340 (d) de un explotador que conduce cualquier operación en la cual se requiere que el piloto al mando sea titular tenga una licencia de piloto de transporte de línea (PTL), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:
 - (1) Ser titular de una licencia PTL y poseer una de las siguientes calificaciones:
 - (i) Tener, por lo menos, 3 años de experiencia como director o responsable o supervisor en una posición en la cual ejerció control operacional sobre cualquier operación comercial regular o no regular; o
 - (ii) En el caso de una persona que llega a ser director o responsable de operaciones:
 - (A) Por primera vez, tener, por lo menos, 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años como piloto al mando de una aeronave en operación comercial regular o no regular; y
 - (B) Con experiencia previa en la función de director o responsable de operaciones y tener, por lo menos, 3 años de experiencia como piloto al mando de una aeronave en operación comercial regular o no regular.
- (b) Para servir como director o responsable de operaciones según el párrafo 119.340 (d) de un explotador que solamente conduce operaciones en las que se requiere que el piloto al mando

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

sea titular de una licencia de piloto comercial (PCA), la persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá ser titular de, por lo menos, una licencia de piloto comercial (PCA), como también tener una habilitación de instrumentos si dicha habilitación es requerida para cualquier piloto al mando del explotador, así como poseer las calificaciones prescritas en los numerales (a)(1)(i) y (a)(1)(ii) de esta sección.

- (c) Para servir como jefe de pilotos, según el párrafo 119.340 (d), de un explotador que conduce cualquier operación para la cual el piloto al mando debe ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea (PTL), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá ser titular de una licencia PTL con las habilitaciones apropiadas y estar calificado para servir como piloto al mando en por lo menos un tipo aeronave utilizada en la operación del explotador.
 - (1) En el caso de una persona que llega a ser jefe de pilotos por primera vez, por lo menos, 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años como piloto al mando de una aeronave en operación comercial regular o no regular.
 - (2) En el caso de una persona con experiencia previa en la función como jefe de pilotos, tener, por lo menos, 3 años de experiencia como piloto al mando de una aeronave en operación comercial regular o no regular.
- (d) Para servir como jefe de pilotos, según el párrafo 119.340 (d), de un explotador que solamente conduce operaciones en las que se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto comercial, la persona cumplirá los requisitos de competencia establecidos por el explotador y deberá ser titular, por lo menos, de una licencia de piloto comercial (PCA) como también debe poseer una habilitación de instrumentos si dicha habilitación es requerida para cualquier piloto al mando del explotador. El jefe de pilotos deberá estar calificado para servir como piloto al mando en, por lo menos, un tipo de aeronave utilizada en la operación del explotador. Además, el jefe de pilotos deberá poseer una de las calificaciones prescritas en los literales (a)(1)(ii)(A) y (a)(1)(ii)(B) de esta sección.
- (e) Para servir como director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, según el párrafo 119.340 (d), una persona cumplirá los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:
 - (1) Poseer título de ingeniero aeronáutico o ingeniero mecánico, electrónico, eléctrico, electromecánico o metalúrgico.
 - (2) Tener una experiencia mínima de dos (2) años en la posición de Director o responsable de la gestión del mantenimiento de aeronavegabilidad en un explotador aéreo, o 4 años en en puestos de responsabilidad relacionados con el mantenimiento de aeronaves, con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
 - (3) Poseer licencia IEA con habilitación en Gestión de Aeronavegabilidad.
- (f) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según el párrafo 119.340 (d), una persona cumplirá con los requisitos de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:

- (1) Poseer una calificación técnica en sistemas de gestión
 - (2) Poseer experiencia en el área de mantenimiento o de operaciones de vuelo; y
 - (3) Conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.
- (g) La UAEAC puede aprobar requisitos de experiencia diferentes de los establecidos en esta sección, si el explotador demuestra que una persona a emplear, tiene experiencia comparable y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo a los requisitos de este capítulo y los procedimientos descritos en el manual de operaciones del explotador.
- (h) La UAEAC podrá en todo momento anular la desviación otorgada en el Párrafo (g) anterior.

Nota: Sección modificada mediante el Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 1 CERTIFICADO DE OPERACIÓN (CDO)

(a) **Propósito y alcance.**

- (1) El CDO y sus especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs), específicas para cada modelo, contendrán la información mínima requerida en los párrafos (b) y (c), respectivamente, en un formato normalizado.
- (2) El CDO y sus OpSpecs definirán las operaciones que está autorizado a realizar un explotador, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones.

Nota: Subpárrafo modificado mediante el Artículo TERCERO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

(b) **Formato del CDO.**

 AERONÁUTICA CIVIL <small>Unidad Administrativa Especial</small>	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO – CDO <i>(AIR OPERATOR CERTIFICATE – AOC)</i>	 REPUBLICA DE COLOMBIA <i>(REPUBLIC OF COLOMBIA)</i>
CDO Número: 1 <i>(AOC Number)</i> Fecha de vencimiento: 2 <i>(Expiration date)</i>	Nombre del Operador 3 <i>(OPERATOR NAME)</i> <hr/> Razón social: 4 <i>Dbá</i> _____ Dirección: 5 <i>(Operator's Address)</i> _____ Teléfono: 6 <i>(Phone Number)</i> _____ Fax: _____ Correo-e: <i>(E-mail):</i> _____	PUNTOS DE CONTACTO OPERACIONALES 7 <i>(OPERATIONAL CONTACT POINTS)</i> La información de contacto, donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional sin demoras indebidas, se proporciona en: _____8 <i>Contact details at which operational management can be contacted without undue delay are listed in:</i> _____
De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), este documento certifica que <u>9</u> , está autorizado para realizar operaciones de transporte aéreo comercial, en la categoría de <u>10</u> , según se define en las Especificaciones de Operación adjuntas, de conformidad con el Manual de Operaciones y _____11. <i>Pursuant to Colombian Aeronautical Regulations, this document certifies that _____ is authorized to perform operations of air commercial transport, in the category of _____, as defined in the attached Operations Specification, in accordance with the Operations Manual and _____.</i>		
Fecha de expedición: 12 <i>(dd-mm-aaaa)</i> <i>(Date of Issue)</i>	Nombre y firma: 13 <hr/> <i>(Name and Signature)</i>	<hr/>

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

	Cargo: UAEAC <i>(Title)</i>	Director General	Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil
<p>Notas:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Número de CDO único, expedido por la UAEAC.2. Fecha a partir de la cual pierde validez el CDO (dd-mm-aaaa).3. Nombre del operador.4. Nombre comercial del explotador (razón social). Insértese la abreviatura “Dba” (abreviatura de la locución inglesa “Doing business as”, que significa “realiza sus actividades bajo la razón social siguiente”) antes de la razón social.5. Dirección de la oficina principal del explotador.6. Números de teléfono y fax (con sus correspondientes códigos de área) de la oficina principal del explotador. Inclúyase también la dirección de correo electrónico.7. La información de contacto incluye los números de teléfono y de fax (con los correspondientes códigos de área) y la dirección de correo electrónico (si la poseen) en donde se puede ubicar, sin demoras indebidas, a las autoridades de gestión operacional para cuestiones relativas a operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, competencias de las tripulaciones de vuelo y de cabina, mercancías peligrosas y otros asuntos.8. Insertar del documento controlado llevado a bordo, en el que se proporciona la información de contacto, con la referencia al párrafo o página apropiados. Por ejemplo, “En el Capítulo 1, 1.1 del Manual de operaciones, Generalidades/Información básica, se proporciona información de contacto...” o “En la página 1 de las OpSpecs se proporciona...”, o “En un adjunto de este documento se proporciona...”9. Nombre registrado del operador.10. Insertar la categoría a la cual corresponde la operación del operador.11. Insertar referencia a la norma RAC pertinente.12. Fecha de expedición del CDO (dd-mm-aaaa).13. Nombre y firma del Director General y del Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC.			

(c) Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave.

- (1) Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, se incluirá en las OpSpecs la información siguiente: información de contacto de la autoridad expedidora, número de CDO, nombre del explotador, fecha de expedición, firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones especiales y aprobaciones específicas.

Nota. - Si las aprobaciones específicas y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Subpárrafo modificado mediante el Artículo TERCERO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

(2) El formato de las OpSpecs será el siguiente.

ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES Operations Specifications (Sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de Operaciones)				
Operador:		CDO/AOC No.		
Página:		Revisión No.		
INFORMACION DE CONTACTO DE LA UAEAC ¹ ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS				
Teléfono: Telephone		Fax		Correo-e Email:
CDO/AOC No. ²		Nombre Operador³ Operator name		
Razón Social (Dba) ³ trading name				Fecha ⁴ Date
Modelo Aeronave ⁵ Aircraft model				
TIPOS DE OPERACIONES Types of operation:	Transporte Aéreo Comercial <input type="checkbox"/> Commercial Air Transportation	Pasajeros. <input type="checkbox"/> Passengers	Carga <input type="checkbox"/> Cargo	Otros ⁶ <input type="checkbox"/> Others
Áreas de Operaciones⁷ Area(s) of operation				
Limitaciones Especiales⁸ Special limitations				
APROBACION ESPECIFICA SPECIFIC APPROVAL	SI YES	NO	DESCRIPCIÓN ⁹ Descriptions	COMENTARIOS Comments
Mercancías peligrosas Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones en condiciones de baja visibilidad Low visibility operations				
Aproximación y aterrizaje Approach and landing,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ RVR: __m DH: __ ft	
Despegue Take off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : __m	

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Créditos Operacionales Operational credit (s)			12	
RVSM ¹³ N/A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO ¹⁴ N/A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Umbral de tiempo ¹⁵ : ___ minutos Threshold time: ___ minutes	
			Tiempo de desviación máximo: ___ minutos Maximum diversion time: (minutes)	
Especificaciones de navegación AR para las operaciones PBN AR navegación specifications for PBN operations (Sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de Operaciones)				
Operador:			CDO/AOC No.	
Página:			Revisión No.	
APROBACION ESPECIFICA Specific Approval	SI yes	No	Descripción⁹ Description	Comentarios Comments
Especificaciones de navegación AR para las operaciones PBN AR navegación specifications for PBN operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	
Mantenimiento de la aeronavegabilidad Continuing airworthiness			17	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18	
Otros: Arrendamiento, fletamento, intercambio y otros. Others leasing or rentals	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19	
Firmas: (POI/PMI) ²⁰				
		Nombre POI:	Nombre PMI:	
		Firma POI:	Firma PMI:	
NOTAS:				

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Especificaciones de navegación AR para las operaciones PBN <small>AR navigation specifications for PBN operations (Sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de Operaciones)</small>			
Operador:		CDO/AOC No.	
Página:		Revisión No.	
<p>1. Números de teléfono y fax de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo electrónico, si posee.</p>			
<p>2. Insertar número de CDO correspondiente.</p>			
<p>3. Insertar el nombre registrado del explotador y su razón social, si difiere de aquél. Insértese la abreviatura “Dba” (abreviatura de la locución inglesa “Doing business as”, que significa “realiza sus actividades bajo la razón social siguiente”) antes de la razón social.</p>			
<p>4. Fecha de expedición de las OpSpecs (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la UAEAC.</p>			
<p>5. Insertar la designación asignada por la taxonomía (clasificación) común del equipo CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial) /OACI de la marca, modelo y serie o serie maestra de la aeronave, si se ha designado una serie (p. ej., Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: http://www.intlaviationstandards.org/ y las marcas de nacionalidad y matrícula de cada aeronave incluida en dicha OpSpecs.</p>			
<p>6. Otro tipo de transporte, especificar (p. ej., servicio ambulancia aérea).</p>			
<p>7. Enumerar las áreas geográficas en que se realizará la operación autorizada (por coordenadas geográficas o rutas específicas, región de información de vuelo o límites nacionales o regionales) definidas por la autoridad expedidora.</p>			
<p>8. Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p. ej., VFR únicamente, de día únicamente, etc.).</p>			
<p>9. Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación específica (con los criterios pertinentes).</p>			
<p>10. Insertar la categoría de la operación de aproximación de precisión: CAT II o III. Insertar el RVR mínimo en metros y DH en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.</p>			

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

<p>11. Insertar el RVR mínimo de despegue aprobado en metros, o la visibilidad horizontal equivalente si no se usa RVR. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.</p>
<p>12. Lista de las capacidades de a bordo (es decir de aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS) y créditos operacionales conexos otorgados.</p>
<p>13. RVSM: La casilla “No aplica (N/A)” solo puede marcarse si el techo máximo de la aeronave es inferior a FL290.</p>
<p>14. Si la aprobación específica de los vuelos con tiempo de desviación extendido (EDTO) no se aplica con base en los requisitos RAC 121.2581 y 135.1215, seleccione “N/A”. De otro modo, deben especificarse el umbral de tiempo y el tiempo de desviación máximo.</p>
<p>15. El umbral de tiempo y el tiempo de desviación máximo también pueden indicarse en distancia (NM). Los detalles de cada combinación aeronave-motor para la cual se ha establecido el umbral de tiempo y se ha otorgado el tiempo de desviación máximo pueden incluirse bajo “Comentarios”. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.</p>
<p>16. Navegación basada en la performance (PBN): se utiliza una línea para cada aprobación de las especificaciones de navegación PBN AR (p. ej., RNP AR APCH) con las limitaciones pertinentes enumeradas en la columna “Descripción”.</p>
<p>17. Insertar el nombre de la persona/organización responsable de garantizar que se mantenga la aeronavegabilidad de la aeronave, así como el reglamento que el trabajo exige, es decir, el de la normatividad CDO o una aprobación específica (p. ej., EC2042/2003, Parte M, Subparte G).</p>
<p>18. Lista de funciones EFB utilizadas para la operación segura de las aeronaves y cualquier limitación aplicable.</p>
<p>19. Otros: Arrendamiento, fletamento, intercambio y otros. En este espacio pueden ingresarse otras autorizaciones especiales o datos, utilizando una línea (o cuadro de varias líneas) por autorización (p. ej. autorizaciones especiales de aproximación, MNPS , performance de navegación aprobada, etc.).</p> <p><i>Nota: En caso de existir alguna modalidades de arrendamiento, intercambio o fletamento, el operador debe llevar una copia del contrato abordo</i></p>

Nota: Subpárrafo modificado mediante el Artículo TERCERO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

APÉNDICE 2 CONVENIOS TÉCNICOS Y OPERACIONALES

- (a) En la celebración de convenios técnicos y operacionales la UAEAC tendrá en cuenta lo siguiente:
- (1) *Operación de aeronaves de matrícula extranjera por un explotador colombiano.* Cuando se permita la operación de aeronaves de matrícula extranjera por un explotador aéreo comercial colombiano, la UAEAC podrá celebrar acuerdos con la autoridad correspondiente del otro Estado, para la transferencia total o parcial de los derechos y obligaciones inherentes a la condición de Estado de matrícula, en aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, previstas en los artículos 12, 30, 31 y 32a) del citado Convenio, en relación con el cumplimiento del Reglamento del Aire, licenciamiento de la estación de radio de abordaje, certificados de aeronavegabilidad y licencias de personal aeronáutico. Tales acuerdos se desarrollarán de conformidad con lo previsto en el RAC 5.
 - (2) *Operación de aeronaves de matrícula colombiana por explotadores aéreos extranjeros.* Cuando se permita la explotación de aeronaves de matrícula colombiana por explotadores aéreos extranjeros, la misma se hará de conformidad con la norma RAC 129 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. La UAEAC podrá celebrar acuerdos con la autoridad correspondiente del otro Estado para la transferencia total o parcial de los derechos y obligaciones inherentes a la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, previstas en los artículos 12, 30, 31 y 32a) del citado Convenio, en relación con el cumplimiento del Reglamento del Aire, licenciamiento de la estación de radio de a bordo, certificados de aeronavegabilidad y licencias de personal aeronáutico. Tales acuerdos se desarrollarán de conformidad con lo previsto en el RAC 5. En ausencia de acuerdo, la autoridad aeronáutica correspondiente al Estado de matrícula de la aeronave continuará a cargo de la inspección y control sobre los aspectos establecidos en los artículos 12, 30, 31 y 32a) de dicho Convenio, ante lo cual, la autoridad aeronáutica colombiana verificará que se cumpla con dichas condiciones técnicas, sin perjuicio de las inspecciones o controles que en cualquier momento pueda ella aplicar sobre los referidos aspectos. En ambos casos, las aeronaves a ser explotadas bajo las mencionadas modalidades deberán estar incluidas en las especificaciones de operación del respectivo explotador.
 - (3) La UAEAC suscribirá convenios con la autoridad aeronáutica del estado responsable por la certificación de tipo, para el intercambio de información relativa al mantenimiento y la operación de aeronaves que con matrícula colombiana o extranjera sean registradas en Colombia para ser explotadas por operadores colombianos.
 - (4) La UAEAC, a través de su oficina de registro aeronáutico, informará al Estado de fabricación y al de matrícula anterior cada vez que registre una nueva aeronave asignándole matrícula colombiana o cuando la registre con matrícula extranjera para ser explotada por un operador colombiano.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Nota: Apéndice modificado mediante el Artículo TERCERO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

APENDICE 3 [RESERVADO]

Nota: Apéndice Reservado mediante el Artículo CUARTO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

Normas de transición Resolución N° 01593 del 07 de Junio de 2018

Publicada en el Diario Oficial Número 50.622 del 12 de Junio de 2018

ARTÍCULO SEGUNDO:

a. Todo trámite encaminado a la emisión, modificación o adición del certificado de operación de cualquier empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, deberá someterse a lo previsto en la norma RAC 119 de los Reglamento Aeronáuticos de Colombia, en concordancia con las normas RAC 121 y 135 según el caso y sus respectivas disposiciones transitorias, como aplique.

Nota: Artículo SEGUNDO modificado conforme al Artículo CUARTO de la Resolución número 02410 del 16 de noviembre de 2023, y publicada en el Diario Oficial 52.582 del 17 de noviembre de 2023.

b. Cualquier empresa explotadora de servicios aéreos comerciales que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente Resolución, no haya sido certificada y que posea permiso de operación otorgado por la UAEAC, tendrá un plazo de veinticuatro (24) meses, contados a partir de dicha fecha, para certificarse bajo las disposiciones de este Reglamento. Vencido este plazo, la empresa que no logre su certificación será suspendida en su operación hasta tanto obtenga dicho certificado.

c. Los explotadores de servicios aéreos comerciales que a la fecha de entrada en vigencia de las presentes disposiciones se encontraban certificados, deberán adelantar un proceso de revisión y actualización de su certificado, en un plazo de dieciocho (18) meses contados a partir de dicha fecha, ajustándose a los requerimientos de la norma RAC 119, en concordancia con las normas RAC 121 o RAC 135, según resulte aplicable, conforme al cronograma que sea establecido por parte de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC. No obstante, si, como consecuencia del proceso de revisión y actualización del certificado, un explotador de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, certificado según la norma RAC 4, debiera, con ocasión de la categoría de aeronaves que opera, quedar certificado bajo la norma RAC 121, el plazo aquí previsto será de veinticuatro (24) meses. En todo caso, el explotador que no actualice su certificado dentro del plazo correspondiente, será suspendido en su operación hasta tanto lo haga.

d. A partir del 1º de diciembre de 2018, cualquier Explotador de servicios aéreos que se encuentre

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

certificado conforme a la norma RAC 4, pero que por cualquier motivo estuviere suspendido su permiso o su certificado de operación deberá, para que le sea levantada la suspensión, además de superar la causa que había dado lugar a la misma, iniciar su proceso de revisión y actualización de su certificado, ajustándose a los requerimientos de las normas RAC 119 y RAC 121 o RAC 135, según corresponda; de lo contrario, su permiso continuará suspendido hasta tanto lo haga.

- e. A partir del 1º de diciembre de 2018, las empresas explotadoras de servicios aéreos solicitantes que se encuentren en proceso de certificación en fase I, II o III, deberán ajustarse a los requerimientos establecidos en la norma RAC 119, en concordancia con la norma RAC 121 o RAC 135, según aplique, para lo cual, se prorrogará en seis (6) meses adicionales el plazo bajo el cual lo venían haciendo.
- f. A partir del 1º de diciembre de 2018, las empresas explotadoras de servicios aéreos que se encuentren en proceso de certificación en fases IV o V, deberán finalizar la certificación bajo la norma RAC 4 y, posteriormente, adelantar un proceso de revisión y actualización de su certificado conforme a lo establecido en el literal c. precedente, dentro de los doce (12) meses siguientes a la obtención del mismo.
- g. A partir del 1º de diciembre de 2018, cualquier modificación o adición a los permisos y certificados de operación de explotadores de servicios aéreos actualmente vigentes, deberá hacerse ajustándose a lo previsto en la norma RAC 119, que por esta Resolución se adopta, en concordancia con las normas RAC 121 o RAC 135, según resulte aplicable.
- h. A partir del 1º de diciembre de 2018, los explotadores de servicios aéreos comerciales, que se encuentren en procesos de modificación o adición, indistintamente de la fase, deberán ajustarse a los requerimientos establecidos en la norma RAC 119, en concordancia con las normas RAC 121 o RAC 135, según sea aplicable, para lo cual tendrán seis (6) meses adicionales para terminar dicho proceso.
- i. El Capítulo XV de la actual norma RAC 4 continuará vigente hasta el 31 de diciembre de 2019 y será aplicable a los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público, hasta el momento en que se certifiquen o actualicen su certificado conforme a las normas RAC 119 y RAC 121 o RAC 135, según sea aplicable, en cumplimiento de las disposiciones precedentes de este artículo. Los explotadores de servicios aéreos que queden certificados conforme a las normas RAC 119 y RAC 121 o RAC 135, según corresponda, quedarán, desde entonces, sujetos a sus disposiciones.

.....

.....

.....

ARTÍCULO SEXTO. La presente Resolución entrará a regir, previa publicación en el Diario Oficial, a partir del 1º de diciembre de 2018, reemplazará las disposiciones aplicables a la certificación de empresas explotadoras de servicios aéreos contenidas en el Capítulo XV - Normas especiales de

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

operación para aeronaves en servicios aéreos comerciales de transporte público (regular y no regular)- de la actual norma RAC 4 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, a partir del 1º de diciembre de 2020 y deroga las disposiciones que le sean contrarias

ARTÍCULO SÉPTIMO Las disposiciones del capítulo XV del actual RAC 4, continuarán vigentes hasta el 1º de diciembre de 2020, mientras transcurren los términos previstos en las normas de transición contenidas en el artículo segundo de esta Resolución.

Normas de transición de la Resolución N° 01791 del 17 de Junio de 2019 Publicada en el Diario Oficial N° 50.988 del 18 de Junio de 2019

“ARTÍCULO PRIMERO: Modificar el Artículo Segundo de la Resolución 01593 del 07 de junio de 2018, que adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la norma RAC 119 el cual quedará así:

ARTICULO SEGUNDO.

- (1) A partir del 1 de noviembre de 2020, toda nueva solicitud para certificación de explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, será presentada conforme a lo previsto en la norma RAC 119, en concordancia con las normas RAC 121 o RAC 135, según sea pertinente.
- (2) Los explotadores de servicios aéreos comerciales que a partir del 1 de noviembre de 2020 se encuentren certificados y/o recertificados bajo la norma RAC 4 en la modalidad de transporte público regular o no regular, deberán adelantar un proceso de revisión y actualización de su certificado, en un plazo de treinta y seis (36) meses contados a partir del 1 de noviembre de 2020, ajustándose a los requerimientos de la norma RAC 119, en concordancia con las normas RAC 121 o RAC 135, según resulte aplicable, para lo cual la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC podrá establecer una programación de actividades. Las empresas que no hayan efectuado el proceso indicado, una vez transcurrido el plazo señalado, quedarán suspendidas de actividades de vuelo, hasta cuando concluyan dicho proceso.
- (3) Las solicitudes para iniciar el proceso de revisión del certificado de que trata el numeral (2) precedente, deberán radicarse en la UAEAC antes del 1º de noviembre de 2022.
- (4) A partir del 1 de noviembre de 2020, las empresas explotadoras de servicios aéreos solicitantes que se encuentren en trámite de certificación bajo la norma RAC 4 y que no hayan cerrado la Fase III, 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 éste continúe y concluya ajustado a los requerimientos establecidos en la norma RAC 119, en concordancia con la norma RAC 121 o RAC 135, según aplique, para lo cual, se prorrogará en seis (6) meses adicionales el plazo bajo el cual lo venían haciendo.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (5) A partir del 1 de noviembre de 2020, las empresas explotadoras de servicios aéreos que se encuentren en proceso de certificación bajo la norma RAC 4 y que ya hayan cerrado la Fase III, deberán finalizar la certificación bajo la norma RAC 4 y, posteriormente, adelantar un proceso de revisión y actualización de su certificado conforme a lo establecido en el numeral (2) precedente, dentro de los treinta (30) meses siguientes a la obtención del mismo.
- (6) A partir del 1 de noviembre de 2020, cualquier Explotador de servicios aéreos que se encuentre certificado conforme a la norma RAC 4, pero que por cualquier motivo estuviere suspendido su permiso o su certificado de operación, deberá, para que le sea levantada la suspensión, además de superar la causa que había dado lugar a la misma, iniciar su proceso de revisión y actualización de su certificado, ajustándose a los requerimientos de las normas RAC 119 y RAC 121 o RAC 119 y RAC 135, según corresponda; de lo contrario, su permiso continuará suspendido hasta tanto lo haga.
- (7) El Capítulo XV de la actual norma RAC 4 continuará vigente hasta el 01 de noviembre de 2023 y será aplicable a los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular (certificados previamente bajo RAC 4) hasta el momento en que concluyan el proceso de revisión y actualización de su certificado de operación, conforme a las normas RAC 119 y RAC 121 o RAC 135, según sea aplicable, en cumplimiento de las disposiciones precedentes de este artículo. Los explotadores de servicios aéreos que queden certificados conforme a las normas RAC 119 y RAC 121 o RAC 135, según corresponda, quedarán, desde entonces, sujetos a sus disposiciones.

Nota: Artículo PRIMERO modificado mediante el Artículo SEXTO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

“ARTÍCULO SEGUNDO: Modificar el Artículo Sexto de la Resolución 01593 del 07 de junio de 2018, el cual quedará así:

ARTICULO SEXTO: La norma RAC 119 regirá a partir del 1 de noviembre de 2020 y deroga las disposiciones aplicables a la certificación de empresas explotadoras de servicios aéreos contenidas en el Capítulo XV - Normas especiales de operación para aeronaves en servicios aéreos comerciales de transporte público (regular y no regular)- de la actual norma RAC 4 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, a partir del 01 de noviembre de 2023 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PARÁGRAFO: La fecha límite del 1 de noviembre de 2020 ya venía prevista, desde la Resolución 1791 de junio 17 de 2019.”

Nota: Artículo SEGUNDO modificado mediante el Artículo SEXTO de la Resolución N°. 01172 de Junio 21 de 2021. Publicada en el Diario Oficial N° 51.714 del 23 de Junio de 2021.

ARTÍCULO TERCERO: Modificar el Artículo Segundo de la Resolución 02412 de agosto 15 de 2018, que adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la norma RAC 121, el cual quedará así:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

“ARTÍCULO SEGUNDO. Normas de Transición

- (1) Las empresas de servicios aéreos comerciales que, a partir del 1 de noviembre de 2020 presenten a la UAEAC una solicitud para certificarse en la modalidad de transporte público regular o no regular, operando aeronaves con capacidad certificada de más de 19 pasajeros y con peso (masa) máximo certificado de despegue de más de 5.700 kg, deberán someterse a las normas contenidas en el RAC 121, en concordancia con la norma RAC 119.
- (2) Las empresas de servicios aéreos comerciales que, al 1 de noviembre de 2020, se encuentren certificadas y/o recertificadas bajo la norma RAC 4 en la modalidad de transporte público regular o no regular, operando aeronaves con capacidad certificada de más de 19 pasajeros y con peso (masa) máximo certificado de despegue de más de 5.700 kg, deberán, dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes contados a partir del 1 de noviembre de 2020, adelantar un proceso de revisión y actualización de su certificado de acuerdo con la norma RAC 121, en concordancia con la norma RAC 119. Las empresas que no hayan efectuado el proceso indicado, una vez transcurrido el plazo señalado, quedarán suspendidas de actividades de vuelo, hasta cuando concluyan dicho proceso.
- (3) Las solicitudes para iniciar el proceso de revisión del certificado de que trata el numeral (2) precedente, deberán radicarse en la UAEAC antes del 1º de noviembre de 2021.
- (4) 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 más de 19 pasajeros y con peso (masa) máximo certificado de despegue de más de 5.700 kg 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 121, en cuyo caso el plazo que venía transcurriendo bajo la norma RAC 4 se prorrogará por seis (6) meses adicionales.
- (5) A partir del 1 de noviembre de 2020, las empresas explotadoras de servicios aéreos que se encuentren en proceso de certificación bajo la norma RAC 4 y que ya hayan cerrado la Fase III, deberán continuar y concluir el proceso de certificación bajo la norma RAC 4 y posteriormente, adelantar un proceso de revisión y actualización de su certificado bajo la nueva norma RAC 121, en concordancia con la norma RAC 119, conforme a lo establecido en el numeral (2) precedente, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la obtención del mismo.
- (6) Las empresas de servicios aéreos comerciales certificadas bajo la norma RAC 4 en la modalidad de transporte público regular o no regular, operando aeronaves con capacidad de más de 19 pasajeros y con peso (masa) máximo certificado de despegue de más de 5.700 kg y que con posterioridad al 1 de noviembre de 2020 presenten a la UAEAC solicitudes de adición o modificación a su certificado de operación obtenido bajo la norma RAC 4, deberán adelantar, previa o simultáneamente, su proceso de revisión y

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

actualización bajo la norma RAC 121, para que la modificación se gestione con fundamento en las normas RAC 119 y RAC 121.

- (7) Las disposiciones de los capítulos II, V, VI, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX y XX de la norma RAC 4 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia continuarán 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 capacidad de más de 19 pasajeros y con peso (masa) máximo certificado de despegue de más de 5.700 kg (certificadas 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 RAC 121, las cuales serán las aplicables desde entonces para la respectiva empresa y no las de la norma RAC 4.
- (8) A partir del 1 de noviembre de 2020, cualquier explotador de servicios aéreos comerciales que se encuentre certificado conforme a la norma RAC 4, pero que, por cualquier motivo, estuviere suspendido su permiso o su certificado de operación, deberá, para que le sea levantada la suspensión, además de superar la causa que había dado lugar a la misma, iniciar su proceso de revisión y actualización de su certificado, ajustándose a los requerimientos de las normas RAC 119 y RAC 121; de lo contrario su permiso continuará suspendido hasta tanto lo haga.
- (9) Las empresas de servicios aéreos comerciales enmarcadas en las normas RAC 119 y RAC 121 que, al 1 de noviembre de 2020 se encuentren certificadas bajo la norma RAC 4 para prestar servicios de transporte público regular o no regular, que contengan en su certificado y especificaciones de operación una autorización para efectuar mantenimiento a las aeronaves listadas en sus especificaciones de operación, podrán continuar haciéndolo por un período de dieciocho (18) meses, durante el cual deberán certificar su organización de mantenimiento propio realizando el proceso de revisión y actualización, con relación al mantenimiento previsto en su CDO que fue expedido bajo la norma RAC 4, migrando al certificado como organización de mantenimiento (OMA) según lo dispuesto en las normas RAC 43 y RAC 145. Las empresas que no hayan efectuado este proceso de revisión y actualización, una vez transcurrido el plazo señalado, no podrán continuar efectuando el mantenimiento propio de sus aeronaves, hasta tanto hayan concluido el correspondiente proceso y su sistema de mantenimiento cuente con el respectivo certificado OMA, sin perjuicio de que esta actividad pueda ser contratada con un tercero debidamente certificado”.

ARTÍCULO CUARTO: Modificar el Artículo cuarto de la Resolución 02412 de agosto 15 de 2018, el cual quedará así:

“ARTÍCULO CUARTO: La norma RAC 121 regirá a partir del 1 de noviembre de 2020 y deroga las disposiciones que le sean contrarias. Los capítulos II, V, VI, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX y XX de la norma RAC 4 continuarán vigentes hasta el 01 de noviembre de 2022 quedando derogados a partir de dicha fecha.”

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ARTÍCULO QUINTO: Modificar el Artículo Segundo de la resolución 02411 de agosto 15 de 2018, que adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la norma RAC 135, el cual quedará así:

“ARTÍCULO SEGUNDO. Normas de Transición

- (1) Las empresas de servicios aéreos comerciales que, a partir del 1 de noviembre de 2020, presenten a la UAEAC una solicitud para certificarse en la modalidad de transporte público regular o no regular, operando aeronaves con capacidad certificada de 19 pasajeros o menos, o con peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos, deberán someterse a las normas contenidas en la norma RAC 135, en concordancia con la norma RAC 119.
- (2) Las empresas de servicios aéreos comerciales que, a partir del 1 de noviembre de 2020, se encuentren certificadas y/o recertificadas bajo la norma RAC 4 en la modalidad de transporte público regular o no regular, operando aeronaves con capacidad certificada de 19 pasajeros o menos, o con peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos, deberán dentro de los veinticuatro (24) meses siguientes contados a partir del 1 de noviembre de 2020, adelantar un proceso de revisión y actualización de su certificado de acuerdo con la norma RAC 135, en concordancia con la norma RAC 119. Las empresas que no hayan efectuado el proceso indicado, una vez transcurrido el plazo señalado, quedarán suspendidas de actividades de vuelo, hasta cuando concluyan dicho proceso.
- (3) Las solicitudes para iniciar el proceso de revisión del certificado de que trata el numeral (2) precedente, deberán radicarse en la UAEAC antes del 1º de noviembre de 2021.
- (4) Un explotador de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular certificado según la norma RAC 4, que opere aeronaves con peso máximo de despegue superior a 5.700 kg y capacidad de más de 19 pasajeros, deberá certificarse bajo norma RAC 121 en concordancia con el RAC 119, en cuyo caso se someterá a las normas de transición previstas para el RAC 121.
- (5) 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.
- (6) A partir del 1 de noviembre de 2020, las empresas explotadoras de servicios aéreos que se encuentren en proceso de certificación bajo la norma RAC 4 y que ya hayan cerrado la Fase III, deberán continuar y concluir el proceso de certificación bajo la norma RAC 4 y posteriormente, adelantar un proceso de revisión y actualización de su certificado bajo

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

la nueva norma RAC 135, en concordancia con la norma RAC 119, conforme a lo establecido en el numeral (2) precedente, dentro de los dieciocho (18) meses siguientes a la obtención del mismo.

- (7) Las empresas de servicios aéreos comerciales certificadas 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, con posterioridad al 1 de noviembre de 2020 presenten a la UAEAC solicitudes de adición o modificación a su certificado de operación obtenido bajo la norma RAC 4, deberán adelantar, previa o simultáneamente, su proceso de revisión y actualización bajo la norma RAC 135, para que la modificación se gestione con fundamento en las normas RAC 119 y RAC 135.
- (8) 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 continuarán 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 capacidad de 19 pasajeros o menos, o con peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos (certificadas 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 RAC 135, las cuales serán las aplicables desde entonces para la respectiva empresa y no las de la norma RAC 4.
- (9) A partir del 1 de noviembre de 2020, cualquier explotador de servicios aéreos comerciales que se encuentre certificado conforme a la norma RAC 4, pero que, por cualquier motivo, estuviere suspendido su permiso o su certificado de operación, deberá, para que le sea levantada la suspensión, además de superar la causa que había dado lugar a la misma, iniciar su proceso de revisión y actualización de su certificado, ajustándose a los requerimientos de las normas RAC 119 y RAC 135; de lo contrario su permiso continuará suspendido hasta tanto lo haga.
- (10) Las empresas de servicios aéreos comerciales de que tratan las normas RAC 119 y RAC 135 que, al 1 de noviembre de 2020, se encuentren certificadas bajo la norma RAC 4 para prestar servicios aéreos comerciales, que contengan en su certificado y especificaciones de operación una autorización para efectuar mantenimiento a las aeronaves listadas en sus especificaciones de operación, podrán continuar haciéndolo por un período de dieciocho (18) meses, durante el cual deberán certificar su organización de mantenimiento propio realizando el proceso de revisión y actualización, con relación al mantenimiento previsto en su CDO que fue expedido bajo la norma RAC 4, migrando al certificado como organización de mantenimiento (OMA) según lo dispuesto en las normas RAC 43 y RAC 145. Las empresas que no hayan efectuado este proceso de revisión y actualización, una vez transcurrido el plazo señalado, no podrán continuar efectuando el mantenimiento propio de sus aeronaves, hasta tanto hayan concluido el correspondiente proceso y su sistema de mantenimiento cuente con el respectivo certificado OMA, sin perjuicio de que esta actividad pueda ser contratada con un tercero debidamente certificado”.