



**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

**Oficina de Transporte Aéreo - Grupo de Normas Aeronáuticas**

# **R A C 119**

## **CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS**

**Enmienda 1  
Junio 20198**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## RAC 119

### CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

#### INDICE

	<b>Pág.</b>
TABLA DE ENMIENDAS .....	3
PREAMBULO .....	4
CAPÍTULO A – GENERALIDADES .....	6
119.015 Autorizaciones .....	13
119.020 Prohibiciones .....	14
119.030 Utilización del nombre comercial .....	15
CAPÍTULO B - REQUISITOS PARA LAS OPERACIONES REGULARES Y NO REGULARES ..... RAC 121 Y RAC 135	15
119.105 Requisitos de certificación .....	15
CAPÍTULO C - CERTIFICACIÓN, ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES Y .... REQUISITOS PARA EL PERSONAL DIRECTIVO DE LOS EXPLOTADORES RAC 121 Y RAC 135	17
APÉNDICE 1 - CERTIFICADO DE OPERACIÓN (CDO) .....	44
APÉNDICE 2 - CONVENIOS TÉCNICOS Y OPERACIONALES .....	49
APENDICE 3 - APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 BIS DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL .. INTERNACIONAL	50
Normas de transición de la Resolución N° 01593 del 07 de Junio de 2018 .....	61
Normas de transición de la Resolución N° 01593 del 07 de Junio de 2018 .....	63

# 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	Adoptada/Surte efecto
Edición original	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	Res 01593 -07/Junio/2018 22 Jun 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	Res 01791- 17/Junio/2019 18 Jun 2018

# 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 5º 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 5º 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 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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

(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

---

## RAC 119

### CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

#### CAPÍTULO A GENERALIDADES

##### 119.000 Definiciones y abreviaturas

Para los propósitos de éste reglamento, además de las definiciones contenidas en el RAC 1, los términos y expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:

**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.

**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 u otra medida oficial que adopte la UAEAC.

**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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

**Clases de operaciones.** Una de las siguientes operaciones de transporte aéreo comercial que un explotador está autorizado a conducir, según lo establecido en sus OpSpecs:

- (1) RAC 121:
  - (i) Operaciones regulares domésticas e internacionales.
  - (ii) Operaciones no regulares domésticas e internacionales.
- (2) RAC 135:
  - (i) Operaciones regulares domésticas e internacionales.
  - (ii) Operaciones no regulares domésticas e internacionales.

**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.** Entidad jurídica que realiza operaciones de transporte aéreo comercial como explotador de servicios aéreos regulares o no regulares.

**Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs).** Las autorizaciones, condiciones y

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el Manual de Operaciones.

**Estado del explotador.** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**Estado de matrícula.** Estado en el cual está matriculada una aeronave.

**Nota.**— *En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia se obligan conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula.*

**Explotador (de aeronave).** Persona natural o jurídica que opera una aeronave a título de propiedad, o en virtud de un contrato de utilización -diferente del fletamento- mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el correspondiente registro aeronáutico. Persona organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves. De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, el explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.

**Nota.**— *De conformidad con lo previsto en el artículo 1893 el Código de Comercio, la calidad de explotador no es susceptible de transferirse al fletador en virtud del contrato de fletamento.*

**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.

**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).

**Nota.**— *Según el artículo 1893 del Código de Comercio, “El fletamento de una aeronave es un contrato intuito personae por el 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, La calidad de explotador no es susceptible de transferirse al fletador en virtud de este contrato.” La expresión*



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

*latina "intuitu personae" significa: En atención a la persona o en consideración a la persona, de modo que el contrato no se pacta con cualquier persona, sino con una que tenga ciertas calidades o características específicas que son tomadas en cuenta por las partes contratantes. (Ejemplos de contratos intuitu personae son el contrato de trabajo, el contrato matrimonial y el contrato de seguro).*

**Inspector de operaciones (ISOA).** 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

**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.

**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 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/o correo, que es conducida de acuerdo con un itinerario de operación publicado, el cual incluye rutas, horas y/o fechas, 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 cualesquiera de los aviones descritos en el Subpárrafo (1) y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (2) y (3) de esta definición:

(1) Aviones:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (i) turboreactores;
- (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.

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

(2) Lugares -Operaciones domésticas:

- (i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado.

(3) Lugares -Operaciones internacionales:

- (i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado y cualquier aeródromo fuera de dicho Estado; y
- (ii) 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 cualesquiera de los aviones descritos en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (2) y (3) de la definición precedente:

(1) Aviones turboreactores y turbohélices:

- (i) con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros sin exceder de 50, excluyendo los asientos de la tripulación; y
- (ii) con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg; o
- (iii) 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 cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares descritos en los Subpárrafos (2) y (3) de esta definición:

(1) Aeronaves:

- (i) 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.
- (ii) helicópteros.

(2) Lugares -Operaciones domésticas:

- (i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado.

(3) Lugares -Operaciones internacionales:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (i) entre cualquier aeródromo dentro de un Estado y cualquier aeródromo fuera de dicho Estado; y
- (ii) 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 no regular conducida por un explotador que opera cualesquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (2) y (3) de la definición precedente:

(1) Aeronaves:

- (i) aviones turbo reactores, turbohélices y recíprocos de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación; o un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5 700 Kg o menos.
- (ii) 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 LAR 121 o 135 para efectos de cumplimiento de los requisitos.

**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.** 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.

**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.

**Trabajos aéreos especiales.** Actividades aéreas civiles de carácter comercial, distintas del transporte público; tales como: aviación agrícola, aerofotografía, aerofotogrametría, geología, sismografía, construcción, búsqueda y rescate, carga externa, ambulancia aérea, publicidad aérea, extinción de incendios y similares.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 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 encuentra 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 clase de operación y para cada tipo y tamaño 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 tengan una configuración de asientos de pasajeros de 19 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 sean conducidos dentro de un radio de 50 km (27 NM) de tal aeródromo.
- (3) Vuelos ferry o entrenamiento.
- (4) Trabajos aéreos especiales.
- (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) Reservado Vuelos de helicópteros conducidos dentro de un radio de 50 km (27 NM) desde el aeródromo de despegue, si:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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.
  - (v) No se transporta carga en el helicóptero.
- (8) Carga externa con helicópteros.
- (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.

## 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 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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## **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) 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 el párrafo 91.1805 (c) de la parte 2 de la norma RAC 91.

## **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.
- (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 (OpSpecs)**

- (a) Para cada modelo de aeronave, las OpSpecs de un explotador deberán contener las autorizaciones, condiciones y limitaciones según las cuales cada tipo de operación debe ser conducida.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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 según el formato establecido en el Apéndice 1, párrafo (c) de este reglamento.

## **119.030 Utilización del nombre comercial**

- (a) Ningún explotador certificado de acuerdo con este reglamento puede operar una aeronave según la RAC 121 o RAC 135 a menos que utilice el nombre comercial que lo identifique y que conste en sus OpSpecs.
- (b) Ningún explotador puede operar una aeronave según los RAC 121 o 135, a menos que su nombre comercial se exhiba de manera ostensible en la aeronave y sus caracteres sean claramente visibles y legibles desde el exterior de la misma para una persona que se encuentra ubicada en la superficie, en todo momento excepto durante el vuelo. Las maneras de exhibir el nombre en la aeronave y la legibilidad del mismo deben ser aceptables para la Autoridad Aeronáutica

## **CAPÍTULO B**

### **REQUISITOS PARA LAS OPERACIONES REGULARES Y NO REGULARES**

#### **RAC 121 Y RAC 135**

#### **119.100 [Reservado]**

#### **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:



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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 y turbohélices que tengan:**
  - (i) Una configuración de más de 19 asientos de pasajeros sin exceder de 50, excluyendo los asientos de la tripulación, y
  - (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.

## **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:



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (i) Una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación, o un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos.
- (ii) Una capacidad de carga paga de 3.400 kg o menos, involucrados en operaciones de carga exclusivamente.

## **119.120 Operaciones con helicópteros 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 por remuneración o arrendamiento con helicópteros, 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.
  - (2) Operaciones no regulares.

## **CAPÍTULO C**

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

#### **119.200 [Reservado]**

#### **119.205 Aplicación**

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 119.210 Requisitos generales

- (a) **Para que un solicitante pueda conducir operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o exclusivamente de carga según las normas RAC 121 o RAC 135, deberá:**
- (1) Ser titular de un permiso de operación otorgado por la UAEAC para prestación de servicios aéreos comerciales.
  - (2) Obtener un CDO.
  - (3) Para cada modelo de aeronave, obtener las OpSpecs que especifiquen las autorizaciones, condiciones y limitaciones según el tipo de operación.

## 119.213 Políticas y procedimientos para terceros

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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 formal a la UAEAC, por lo menos 180 días antes de la fecha propuesta de inicio de las operaciones.

## 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) 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, transcurridos 12 meses desde la emisión de la carta de aceptación de la solicitud formal por parte de la UAEAC, no se haya agotado en su totalidad y cerrado la Fase IV del proceso, por causa no imputable a dicha entidad.
- (b) Cumplido el plazo indicado por el subpárrafo (a)(3), la UAEAC podrá autorizar una extensión o prórroga de hasta 12 meses por única vez, cuando medien causas justificadas que den lugar a la prórroga, si el solicitante ha demostrado seriedad y cumplimiento a lo largo del proceso de certificación y debido a la naturaleza de las operaciones propuestas, no le ha sido posible concluir, habiendo al menos agotado en su totalidad y cerrado la fase II.
- (c) Una vez cumplida la extensión a la que hace referencia el párrafo (b) de esta sección, el proceso se considerará terminado.
- (d) Salvo lo dispuesto por el párrafo (b) 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 1.**— Cuando un retraso en el proceso de certificación sea atribuible exclusivamente a la UAEAC, los plazos de los párrafos (a)(3) y (c) se extenderán por períodos razonables, equivalentes a las demoras generadas por la UAEAC.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota 2.**– Para fines de la Nota 1, los plazos para las actividades que corresponden a la UAEAC durante el proceso de certificación que han sido acordados en el cronograma de eventos, no podrán ser considerados como demoras atribuibles a la UAEAC.

## 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.
  - (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.

## 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, 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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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 3.
- (b) Empresas troncales de transporte público interno, son aquellas autorizadas para prestar servicios preferentemente en las rutas designadas por la UAEAC como troncales. Sin embargo, podrán prestar servicios en rutas secundarias, si así se les autoriza expresamente.
- (c) Requisitos especiales para empresas de transporte público aéreo comercial troncal.
  - (1) Poseer como mínimo 5 aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sean propias o arrendadas.
  - (2) Poseer un capital pagado mínimo de 10.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la expedición del permiso de operación.
- (d) *Transporte aéreo comercial secundario.* Es el que se realiza en las rutas no calificadas como troncales por la UAEAC. Sin embargo, las empresas podrán desarrollar servicios en rutas troncales cuando así lo autorice expresamente la UAEAC por razón de especial conveniencia pública. Estas empresas deberán cumplir los siguientes requisitos especiales:
  - (1) Poseer como mínimo 3 aeronaves con certificado de aeronavegabilidad vigente, ya sean propias o arrendadas.
  - (2) Poseer un capital pagado mínimo de 7.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes.
- (e) *El transporte aéreo comercial regional.* Es el que se realiza en rutas no troncales, en regiones apartadas del país donde las comunicaciones terrestres son de difícil acceso y las condiciones de la infraestructura aeronáutica (pistas, radio ayudas, terminales, etc.) son de menor cubrimiento y categoría. La UAEAC podrá autorizar en esta modalidad a empresas de transporte público aéreo para servir estas rutas, siempre y cuando no estén siendo servidas previamente por ninguna empresa que desarrolle transporte aéreo secundario, conforme a lo siguiente:
  - (1) Prestar el servicio con aeronaves cuyo peso (masa) máximo de operación no exceda 12.500 kg o cuya configuración máxima de fábrica no sobrepase 19 asientos para pasajeros, excluidos los de la tripulación.
  - (2) Ser explotadora de, al menos, 3 aeronaves.
  - (3) Poseer un capital pagado mínimo de 1.750 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Estas empresas estarán sujetas a los requisitos técnicos y operacionales propios de los operadores de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular.

- (4) Haber contratado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los pasajeros, el equipaje, la carga, el correo y terceros.

## **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**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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**

- (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.
  - (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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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. Así mismo, podrá contar con una o más bases auxiliares o temporales de operación y/o mantenimiento.
- (b) 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, el explotador enviará a la UAEAC una notificación escrita de sus intenciones.

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

- (a) Para cada modelo de aeronave del explotador, se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones:
- (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) El modelo de la aeronave.
  - (6) Los tipos de operaciones.
  - (7) Las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave
  - (8) El área de operaciones.
  - (9) Las limitaciones especiales.
  - (10) Las aprobaciones específicas tales como:



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (i) Mercancías peligrosas.
  - (ii) Operaciones con baja visibilidad.
  - (iii) Operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM);
  - (iv) Vuelos a grandes distancias de aviones con dos motores de turbina (ETOPS).
  - (v) Especificaciones de navegación complejas para las operaciones de navegación basada en la performance (PBN).
  - (vi) EFB.
  - (vii) Aeronavegabilidad continuada.
- (b) Además de los aspectos incluidos en el párrafo (a) de esta sección, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras autorizaciones 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.
  - (4) Operaciones en áreas con procedimientos especiales.
  - (5) Modalidades de arrendamiento.
- (c) Si las autorizaciones 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.

## **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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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.
    - (ii) El explotador presenta una petición de reconsideración según la sección 119.290 de este capítulo.
- (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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

enmienda sea impracticable o contraria al interés público.

## **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 30 días antes de la fecha propuesta por el solicitante para que la enmienda entre en vigor, en los siguientes 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.
      - (E) Por la incorporación inicial de aeronaves que no han sido probadas previamente en el transporte aéreo comercial.
  - (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.
    - (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.

## **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:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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

**Nota.**— *El arrendamiento con tripulación es aquel en que la aeronave se opera bajo el CDO del arrendador. Normalmente se trata de un arrendamiento de aeronave con tripulación, explotada bajo el control comercial del arrendatario y utilizando el código designador de la aerolínea y los derechos de tráfico del arrendador. Algunas autoridades definen el arrendamiento con tripulación como el arrendamiento de una aeronave con al menos la tripulación de vuelo, mientras que otras autoridades lo definen como el arrendamiento de una aeronave con al menos un miembro de la tripulación o de una aeronave con la tripulación completa (miembros de la tripulación de vuelo y de cabina).*

- (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) 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 y cual emite las enmiendas a las OpSpecs de cada parte del acuerdo, como sea necesario.
- (c) 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.
  - (4) Los aeródromos o áreas de operación.
  - (5) Una declaración que especifique la parte considerada a tener el control operacional y los

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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.

**Nota.– Los ítems (1) a (6) serán incluidos en las OpSpecs de cada una de las partes.**

- (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.
- (d) Las OpSpecs de la aeronave o aeronaves que son objeto del contrato de arrendamiento serán modificadas para incluir la información requerida por el párrafo (b), a menos que una copia del contrato de arrendamiento se encuentre a bordo de la aeronave durante todo el tiempo en que se desarrollen las operaciones de vuelo según dicho contrato.
- (e) Al hacer la verificación de los requisitos (1) a (6) del párrafo (b) precedente, la UAEAC considerará lo siguiente:
  - (1) Inicio y culminación de los vuelos.
  - (2) Tripulantes e instrucción.
  - (3) Aeronavegabilidad y ejecución del mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves de acuerdo con el programa de mantenimiento.
  - (4) Despacho.
  - (5) Operaciones de servicio de escala de la aeronave.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (6) Programación de los vuelos.
- (7) Cualquier otro factor que la UAEAC considere relevante.
- (f) Si existiera un acuerdo entre el Estado de matrícula y el Estado de explotador con fundamento en el artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, respecto de una aeronave tomada en arrendamiento por una empresa colombiana, dicho acuerdo se someterá a lo previsto en el Apéndice 3 de este reglamento.

## **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 aerolínea 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:
    - (i) Durante la operación de la aeronave por parte del explotador se apliquen los reglamentos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula.
    - (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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (iii) 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) El control operacional de la aeronave.
    - (ii) El control de mantenimiento de la aeronave.
    - (iii) 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 y qué enmiendas deberán ser incorporadas a las OpSpecs. El arrendatario deberá proporcionar la siguiente información para ser incorporada en las OpSpecs:
- (1) Los nombres de las partes involucradas en el acuerdo o contrato, según corresponda, y su duración.
  - (2) La nacionalidad y las marcas de registro de cada aeronave que conste en el acuerdo o contrato de arrendamiento.
  - (3) La clase de operación (p. ej., regular, no regular, doméstica, internacional).
  - (4) Los aeródromos o áreas de operación.
  - (5) Una declaración acerca de cuál de las partes contratantes tiene el control operacional y los plazos estipulados.
- (e) Si existiera un acuerdo entre el Estado de matrícula y el Estado de explotador, con fundamento en el artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, respecto de una aeronave tomada en arrendamiento por una empresa colombiana, dicho acuerdo se someterá a lo previsto en el Apéndice 1 de este Reglamento.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 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 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 Apéndice 3 de este Reglamento.

## 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.

## **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 vigente y las OpSpCs.
    - (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.
    - (v) Permitir, en cualquier momento o lugar, la realización de verificaciones para determinar que su personal, tanto de vuelo como de tierra o contratistas que tengan que ver con el desarrollo de sus OpSpCs, poseen la idoneidad y licencias, si se requieren para desempeñar sus funciones.
  - (4) Permitir el acceso libre e ininterrumpido de los inspectores acreditados por la UAEAC a la cabina de pilotaje o de pasajeros en cualquiera de sus aeronaves. Cuando un inspector 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 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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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.
- (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.

## **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.
  - (3) La UAEAC suspenda, revoque 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 o revoque 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.
  - (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 135.

## **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 de:
  - (1) 60 días, para operaciones regulares.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (2) 90 días, para operaciones no regulares.
  - (3) Ni deberá operar exclusivamente con aeronaves en régimen de arrendamiento con tripulación por más de 90 días, tanto para operaciones regulares como no regulares.
- (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 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.

## **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 nombrará 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.
  - (4) Demostrar ante la UAEAC un conocimiento básico de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia aplicables.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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, quienes deberán ser aceptados 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 trabaje durante un número suficiente de horas 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.
  
  - (2) Jefe de pilotos
  
  - (3) Director o responsable de mantenimiento.
  - (4) Gerente o responsable de calidad.
  - (5) Jefe de entrenamiento.
  
  - (6) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)
  
- (e) La UAEAC podrá aprobar posiciones distintas de las listadas en el párrafo (d) de esta sección para una operación particular, 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.
  
  - (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:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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.
- (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 las direcciones 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.

## **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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

cualquier operación conducida con aviones grandes según la norma RAC 121, 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 operados según la norma RAC 121, 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 operados según la norma RAC 121, 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.
- (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 operados según la norma RAC 121, 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 operados según la norma RAC 121, 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 mantenimiento 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, metalúrgico o una calificación técnica equivalente.
  - (2) Tener una experiencia mínima de 5 años en puestos de responsabilidad relacionada con

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

el mantenimiento de aeronaves con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.

- (d) Para servir como Gerente o responsable de Calidad, según el párrafo 119.330 (d) una persona deberá cumplir los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además deberá:
- (1) Tener título de Ingeniero aeronáutico, mecánico, metalúrgico, eléctrico o electrónico, con un mínimo de cuatro (4) años de experiencia en el sector de mantenimiento aeronáutico, o
  - (2) Ser un inspector técnico que tenga por lo menos cinco (5) años de experiencia en el mantenimiento de aviones grandes y
  - (3) Conocer las partes del mantenimiento del Manual de operaciones (MO) y el Manual Control de Mantenimiento (MCM) del operador comercial y las especificaciones de operación, así como los requerimientos de mantenimiento aplicables a esta parte.
  - (4) Tener conocimiento de las normas RAC 13, 21, 25, 43, 45, 65, 91, 119, 121, 135 y 145, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).
  - (5) Tener dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de sus funciones, así como de la utilización de formularios, historiales y demás documentos requeridos por la UAEAC, para el retorno al servicio de los productos, partes y equipos de uso aeronáutico en la empresa comercial donde labora.
- (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 operación del explotador necesarios para la ejecución de sus funciones.
  - (2) Ser titular de una licencia de instructor en un equipo de la flota del operador.
- (f) 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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 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 nombrará 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 de la norma RAC 135.
- (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 trabaje durante un número suficiente de horas 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.
  - (2) Jefe de pilotos
  - (3) Director o responsable de mantenimiento.
  - (4) Gerente o responsable de calidad.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (5) Jefe de entrenamiento.
  - (6) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)
- (e) La UAEAC podrá aprobar posiciones distintas de las listadas en el párrafo (d) de esta sección, para una operación particular, 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.
    - (v) El manual de operaciones requerido por la norma RAC 135.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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 y las direcciones 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.

## **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 de una licencia de piloto de transporte de línea aérea, 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 conducida según las normas RAC 121 o RAC 135.
    - (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 operada según las normas RAC 121 o RAC 135.
      - (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 aeronaves operadas según las normas RAC 121 o RAC 135.
- (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 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,

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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 aérea (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 aeronaves operadas según las normas RAC 121 o RAC 135.
  - (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 aeronaves operadas según las normas RAC 121 o RAC 135.
- (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, 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 mantenimiento, 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, metalúrgico o una calificación técnica equivalente.
  - (2) Tener una experiencia mínima de 3 años en puestos de responsabilidad relacionados con el mantenimiento de aeronaves, con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
- (f) Para servir como Director o responsable de Calidad, según el párrafo 119.340 (d) una persona deberá cumplir los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además deberá:
  - (1) Tener título de Ingeniero aeronáutico, mecánico, metalúrgico, eléctrico o electrónico, con

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- un mínimo de tres (3) años de experiencia en el sector de mantenimiento aeronáutico, o
- (2) Ser un inspector técnico que tenga por lo menos cuatro (4) años de experiencia en el mantenimiento de aviones pequeños y
  - (3) Conocer las partes del mantenimiento del Manual de operaciones y el Manual de Control de Mantenimiento (MCM) del operador comercial y las especificaciones de operación, así como los requerimientos de mantenimiento aplicables a esta parte.
  - (4) Tener conocimiento de las normas RAC 13, 21, 23, 43, 45, 65, 91, 119, 135 y 145, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).
  - (5) Tener dominio de la documentación técnica que deberá utilizar en el desempeño de sus funciones, así como de la utilización de formularios, historiales y demás documentos requeridos por la UAEAC, para el retorno al servicio de los productos, partes y equipos de uso aeronáutico en la empresa comercial donde labora.
- (g) Para desempeñarse como jefe de entrenamiento, según el párrafo 119.340 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:

Conocer los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en sus partes pertinentes, el manual de operaciones, el programa de entrenamiento y las especificaciones de operación del explotador, necesarios para la ejecución de sus funciones.

- (1) Ser titular de una licencia de instructor en un equipo de la flota del operador.
- (h) 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 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.
  - (3) Conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.


## 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 a las que está autorizado realizar un

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

explotador.

(b) Formato del CDO.

 <b>CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO – CDO</b> (AIR OPERATOR CERTIFICATE – AOC)		 REPUBLICA DE COLOMBIA (REPUBLIC OF COLOMBIA)
CDO Número: 1 (AOC Number)	Nombre del Operador 3 (OPERATOR NAME) _____ _____ Razón social: 4 _____ Dba _____ Dirección: 5 _____ (Operator' s _____ Address) Teléfono: _____ 6 _____	<b>PUNTOS DE CONTACTO OPERACIONALES 7 (OPERATIONAL CONTACT POINTS)</b>  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</i>

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

	(Phone Number)  Fax: _____ _____  Correo-e: (E-mail): _____ _____	be contacted without undue delay are listed in:  _____
--	--	--

De conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), este documento certifica que 9, está autorizado para realizar operaciones de transporte aéreo comercial, en la categoría de 10, según se define en las Especificaciones de Operación adjuntas, de conformidad con el Manual de Operaciones y \_\_\_\_\_ 11.

*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 .*

<b>Fecha de expedición:</b> 12 (dd-mm-aaaa) (Date of Issue)	<b>Nombre y firma:</b> 13  _____ (Name and Signature) <b>Cargo:</b> Director General <b>UAEAC</b> (Title)	_____  <b>Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil</b>
---	---	--

**Notas:**

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

*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, en el formato de las OpSpecs se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones: información de contacto de la UAEAC, número de CDO, nombre del operador, fecha de expedición, firma del representante de la UAEAC, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones y autorizaciones especiales.

*Nota.– Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.*

- (2) El formato de las especificaciones relativas a las operaciones será el siguiente:

<b>ESPECIFICACIONES DE LAS OPERACIONES</b>				
(Sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de Operaciones)				
<b>INFORMACION DE CONTACTO DE LA UAEAC <sup>1</sup></b>				
Teléfono:	Fax:	Correo-e:		
CDO N° <sup>2</sup> :	Nombre del Operador <sup>3</sup>	Fecha <sup>4</sup> :	Firma:	
Razón social (Dba): <sup>3</sup>				
Modelo de la aeronave: <sup>5</sup>				
Tipo de operaciones:		<input type="checkbox"/> Transporte aéreo comercial Pasajeros <input type="checkbox"/> Carga Otros: <sup>6</sup> _____		
Área de operaciones <sup>7</sup> :				
Limitaciones especiales <sup>8</sup> :				
AUTORIZACIONES ESPECIALES	SI	NO	DESCRIPCION <sup>9</sup>	COMENTARIOS
Mercancías peligrosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Operaciones con baja visibilidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT <sup>10</sup> : ____ RVR: ____ m DH: ____ ft  RVR <sup>11</sup> : ____m  12	
Aproximación y aterrizaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Despegue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Créditos operacionales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM <sup>13</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO <sup>14</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Umbral de tiempo <sup>15</sup> : _____ minutos  Tiempo de desviación máximo <sup>15</sup> : _____ minutos	
Especificaciones de navegación AR para las operaciones PBN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	17	
EFB	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	18	
Otros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19	

**Notas:**

1. *Números de teléfono y fax de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo electrónico, si posee.*
2. *Insertar número de CDO correspondiente.*
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.*
4. *Fecha de expedición de las OpSpecs (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la UAEAC.*
5. *Insertar la designación asignada por la taxonomía 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.*
6. *Otro transporte, especificar (p. ej., servicio médico de emergencia).*
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).*
8. *Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p. ej., VFR únicamente, de día únicamente, etc.).*



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

9. *Enumerar los criterios más permisivos para cada aprobación o tipo de aprobación (con los criterios pertinentes).*
10. *Insertar la categoría de la operación de aproximación por instrumentos de Tipo A o de Tipo B pertinente: CAT I, II, IIIA, IIIB o IIIC. Insertar el RVR mínimo en metros y DH en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.*
11. *Insertar el RVR mínimo de despegue aprobado en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.*
12. *Lista de las capacidades de a bordo (es decir de aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS) y créditos operacionales conexos otorgados.*
13. *RVSM: La casilla "No aplica (N/A)" solo puede marcarse si el techo máximo de la aeronave es inferior a FL290.*
14. *Si la aprobación de los vuelos con tiempo de desviación extendido (EDTO/ETOPS) no aplica seleccione "N/A". De otro modo, deben especificarse el umbral de tiempo y el tiempo de desviación máximo.*
15. *El umbral de tiempo y el tiempo de desviación máximo también pueden indicarse en distancia (NM), así como el tipo de motor.*
16. *Navegación basada en la performance (PBN): se utiliza una línea para cada autorización de las especificaciones PBN AR (p. ej., RNP AR APCH) con las limitaciones pertinentes enumeradas en la columna "Descripción".*
17. *Insertar el nombre de la persona/organización responsable de garantizar que se mantenga la aeronavegabilidad continuada 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).*
18. *Lista de funciones EFB con cualquier limitación aplicable.*
19. *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, modalidades de arrendamiento, etc.).*

## 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 Apéndice 3 de este reglamento.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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 Apéndice 3 de este reglamento. 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.

## APENDICE 3 APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 83 BIS DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

- (a) **Aplicabilidad.** Las presentes disposiciones serán aplicables a la transferencia de funciones y obligaciones por parte de la UAEAC a la autoridad correspondiente de otro Estado, cuando:
  - (1) Aeronaves de matrícula colombiana sean explotadas mediante contrato de arrendamiento o un contrato similar de explotación, por empresas de servicios aéreos comerciales que tengan su oficina principal o residencia en ese otro Estado.
  - (2) La UAEAC asuma funciones u obligaciones transferidas por otro Estado respecto de aeronaves extranjeras que sean explotadas por empresas de servicios aéreos comerciales que tengan su oficina principal o residencia en la República de Colombia.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

(b) Directrices de aplicación.

- (1) *Transferencia de funciones y obligaciones.* La UAEAC podrá transferir, como Estado de matrícula, a la autoridad correspondiente del Estado del explotador o asumir como Estado del explotador cuando le sean transferidas por el Estado de matrícula, todas o parte de las obligaciones y funciones relativas al cumplimiento del Reglamento del Aire, licenciamiento de la estación de radio de a bordo de las aeronaves, certificado de aeronavegabilidad y licencias de personal aeronáutico, previstas en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (2) *Acuerdo entre autoridades.* La transferencia de tales funciones y obligaciones que haga Colombia o que reciba de otro Estado se realizará mediante acuerdo entre la UAEAC y la autoridad correspondiente del otro Estado interesado. Dicho acuerdo será suscrito por la UAEAC, en cumplimiento de lo previsto en el numeral 24 del Artículo 5º del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017. Si dichos acuerdos trascienden los aspectos meramente técnicos de la aviación civil, se adelantarán las coordinaciones del caso con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

**Nota.**– *El numeral 24 del Artículo 5º del Decreto 260 de 2004 establece que las relaciones exteriores de la República de Colombia en materia aeronáutica serán conducidas por parte de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.*

- (3) *Determinación de funciones y obligaciones a transferir.* Las obligaciones y funciones que hayan de transferirse o recibirse, deberán mencionarse expresamente en el acuerdo de transferencia, dado que, a falta de dicha mención, se considerará que le siguen correspondiendo al Estado de matrícula.
- (4) *Condiciones para desempeñar las funciones a transferir.* La UAEAC no concertará un acuerdo transfiriendo responsabilidades al Estado del explotador si dicho Estado no estuviera en condiciones de desempeñarlas, y no aceptará tales responsabilidades transferidas desde otro Estado si ella misma no estuviera en condiciones de asumirlas.
- (5) *Individualización de las aeronaves objeto de acuerdo.* Las aeronaves en cuestión deberán identificarse claramente en el respectivo acuerdo, incluyendo referencias al tipo de aeronave (fabricante, modelo y número de serie) y marcas de nacionalidad y de matrícula.
- (6) *Arreglos susceptibles de transferencia.* Todo tipo de arreglo comercial para el arrendamiento, intercambio o cualquier otro arreglo similar que implique transferencia en la calidad de explotador sobre aeronaves, podrá dar lugar a un acuerdo como los mencionados en las presentes disposiciones.
- (7) *Exclusión de aeronaves de aviación general.* Las presentes disposiciones no serán aplicables para las aeronaves de aviación general.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (8) *Vigencia.* La vigencia del acuerdo de transferencia no deberá exceder, con respecto a cada aeronave, del período que abarca el correspondiente contrato de explotación y/o su prórroga, si la tuviera. En consecuencia, el período de validez de la transferencia deberá mencionarse en el acuerdo, teniendo en cuenta que las aeronaves en cuestión no han de cambiar de matrícula.
- (9) *Firma.* La autoridad respecto de la transferencia de derechos u obligaciones aquí prevista y la firma de los acuerdos a que haya lugar, le corresponde al Director General de la UAEAC, en aplicación de lo previsto en el numeral 19 del Artículo 5º del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017.

**Nota.**– *En relación con las formalidades requeridas para los acuerdos aquí mencionados, la Circular 294 de la OACI informa que: “La aplicación del Artículo 83 bis puede hacerse mediante acuerdos o arreglos administrativos entre autoridades de aviación civil, firmados por lo general a nivel de Director General, es decir, que no requieren credenciales diplomáticas para la firma, ni tampoco para la ratificación. Los acuerdos más formales (p. ej., los acuerdos bilaterales) también son jurídicamente apropiados”.*

- (10) *Efectos de los acuerdos.* Los acuerdos de transferencia surtirán efectos y serán obligatorios entre los Estados parte, desde el momento mismo en que estos lo firmen, a menos que ellos dispongan otra fecha. No obstante, para que surtan efecto y sean obligatorios frente a terceros Estados, será necesario que tales acuerdos se hayan registrado oficialmente ante el Consejo de la OACI y se hayan hecho públicos, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio. En consecuencia, una vez firmado el acuerdo, la autoridad aeronáutica de la República de Colombia como Estado de matrícula, quedará relevada de toda responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones debidamente transferidas al Estado del explotador, y este último cumplirá con las mismas en el marco de su propia legislación. Del mismo modo, cuando Colombia actúe como Estado del explotador, asumirá cabalmente las funciones y responsabilidades que le hayan sido transferidas desde el momento de la firma.
- (11) *Facultades de la autoridad aeronáutica colombiana.* La UAEAC, al concertar acuerdos de transferencia y al reglamentar la operación de aeronaves bajo tales acuerdos, actuará autorizada por las siguientes disposiciones legales:
- (i) Artículo 1º de la Ley 19 de 1992, por la cual se aprueba el protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 Bis) firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980.
  - (ii) Artículo 47 de la Ley 105 de 1993, por la cual se atribuyen a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) las funciones relativas al transporte aéreo.
  - (iii) Artículo 68 de la Ley 336 de 1996. Por el cual somete el modo de transporte aéreo a las normas del Código de Comercio, a los Reglamentos Aeronáuticos dictados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a los Convenios internacionales adoptados por Colombia.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (iv) Artículos 9 y 14 de la Ley 489 de 1998, por los cuales se faculta a las entidades administrativas del orden nacional (como lo es la UAEAC) para transferir, mediante acuerdo, el ejercicio de algunas de sus funciones a otras entidades con funciones afines.
  - (v) Artículo 1782 del Código de Comercio, por el cual se atribuye a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil el carácter de autoridad aeronáutica, asignándole la función de dictar los Reglamentos Aeronáuticos.
  - (vi) Artículo 1790 del Código de Comercio, por el cual se faculta a la autoridad aeronáutica para dictar las normas sobre operación de las aeronaves.
  - (vii) Artículo 1865 del Código de Comercio, por el cual se faculta a la autoridad aeronáutica para autorizar tales formas de operación en las que se permita la prestación de servicios aéreos internacionales por parte de una empresa colombiana con aeronaves extranjeras, producto de acuerdos de colaboración o integración con empresas aéreas extranjeras.
  - (viii) Artículo 5º numeral 19 del Decreto 260 de 2004, por el cual se faculta a la UAEAC para conducir, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil
- (12) *Aceptación de certificados y licencias otorgados en el extranjero.* Teniendo en cuenta que la República de Colombia ratificó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional mediante la promulgación de la Ley 12 del 23 de octubre de 1947, dicho documento internacional quedó incorporado al ordenamiento interno y, en tal virtud, el reconocimiento de certificados y licencias de que trata el Artículo 33 de referido Convenio es plenamente aplicable y exigible en Colombia. Concretamente, con relación a las licencias del personal aeronáutico, el artículo 1802 del Código de Comercio determina que la autoridad aeronáutica podrá reconocer las licencias otorgadas en el extranjero, siempre que estas hayan sido expedidas por la autoridad competente y que los requisitos de expedición sean equivalentes a los exigidos en la Ley colombiana.
- (13) *Transmisión de información a las autoridades de inspección.* La UAEAC se asegurará de que la información recibida sobre la existencia de los acuerdos de transferencia relativos a las aeronaves que vuelan hacia o desde territorio colombiano se ponga a disposición de las autoridades y funcionarios de inspección, para lo cual se desarrollarán procedimientos apropiados.
- (14) *Identificación del Estado responsable de la vigilancia de la seguridad operacional sobre cada aeronave objeto de un acuerdo de transferencia.* Con el propósito de identificar los Estados responsables de la vigilancia de la seguridad operacional durante todo el período de vigencia del acuerdo de transferencia, toda aeronave de matrícula colombiana respecto de la cual la UAEAC haya transferido sus funciones y obligaciones, o de

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

matrícula extranjera respecto de la cual le hayan sido transferidas, así como cualquier otra aeronave que habiendo sido objeto de uno de tales acuerdos se encuentre en Colombia, deberá llevar a bordo una copia auténtica certificada del respectivo acuerdo de transferencia y del certificado de operación, según el cual es explotada la aeronave y en la cual ésta debe estar mencionada.

- (15) *Operación sobre Estados que no sean parte, respecto del Artículo 83 bis.* En caso de que una aeronave de matrícula colombiana respecto de la cual la UAEAC haya transferido sus funciones y obligaciones, o una aeronave de matrícula extranjera respecto de la cual le hayan sido transferidas, ingrese al espacio aéreo de algún Estado contratante que no sea parte respecto al Artículo 83 bis, o que lo hayan ratificado pero que no hayan sido debidamente informados del acuerdo de transferencia, de conformidad con las presentes disposiciones, los certificados y licencias a bordo de la aeronave deberían ser los expedidos o convalidados por el Estado de matrícula, el cual continuaría siendo responsable frente a tales Estados con respecto a los Artículos 30, 31 y 32a) del Convenio de Chicago de 1944.
- (16) *Exclusión de acuerdos de transferencia para aeronaves en fletamento.* Dado que, de conformidad con lo previsto en el artículo 1893 del Código de Comercio colombiano (legislación aeronáutica básica), la calidad de explotador no es susceptible de transferirse al fletador mediante el contrato de fletamento, Colombia no celebrará acuerdos transfiriendo o recibiendo funciones y obligaciones respecto de aeronaves fletadas o cedidas total o parcialmente bajo cualquier modalidad contractual que no trasladen enteramente la calidad de explotador sobre la misma. Consiguientemente, este tipo de acuerdos se pactarán únicamente respecto de aeronaves en arrendamiento, con o sin tripulación, en leasing, intercambio o cualquier otro contrato que inequívocamente transfiera la condición de explotador a quién recibe la aeronave.
- (17) *Reconocimiento de acuerdos entre terceros Estados.* La UAEAC reconocerá los acuerdos que prevean la transferencia de obligaciones y funciones en los cuales no sea parte Colombia, siempre que los Estados que suscriben el acuerdo hayan ratificado el Artículo 83 bis y la UAEAC esté debidamente informada sobre tal transferencia.

(c) Procedencia de los acuerdos.

- (1) Los acuerdos de transferencia de derechos y obligaciones relativas a los artículos 12, 30, 31 y 32a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, previstos en las presentes disposiciones proceden:
  - (i) Cuando una aeronave de matrícula colombiana sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o un arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal, o de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (ii) Cuando una aeronave de matrícula extranjera sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o un arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal, o de no tener tal oficina, su residencia permanente en Colombia.
- (2) En uno u otro caso, la firma del acuerdo podrá promoverse a solicitud de cualquiera de los dos Estados involucrados (del explotador o de matrícula), previa solicitud del explotador de la aeronave, o de oficio cuando el tiempo de duración del contrato de explotación sea superior a 3 meses.
- (d) Trámite.
  - (1) Transferencia de la UAEAC como autoridad del Estado de matrícula a la autoridad competente del Estado del explotador, respecto de aeronaves de matrícula colombiana. La implementación de un acuerdo por el cual la UAEAC transfiere a la del otro Estado todas o parte de sus funciones u obligaciones relativas a los artículos 12, 30, 31 y 32 a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en virtud del artículo 83 bis de dicho Convenio, estará sujeta a lo siguiente:
    - (i) *Acuerdo a instancias de la autoridad competente del Estado del explotador.* Si la iniciativa para la suscripción de un acuerdo proviene de la autoridad competente de otro Estado, en su condición de Estado de explotación de la aeronave, la UAEAC observará lo siguiente:
      - (A) La solicitud será formulada al Director General de la UAEAC por el representante de la entidad competente en el Estado de explotación.
      - (B) Recibida la solicitud, el Director General de la UAEAC requerirá, respectivamente, a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil un concepto acerca de la viabilidad técnica de la transferencia, y a la Oficina de Transporte Aéreo la verificación en cuanto a la ratificación del Artículo 83 bis por parte del Estado solicitante, según lo publicado en la Circular 295-LE/2 de la OACI.
      - (C) Si no fuere técnicamente viable la transferencia según el Concepto de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, el Director General de la UAEAC, así lo informará al Estado solicitante.
      - (D) En caso de que el Estado del Explotador no haya ratificado el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Director General comunicará por escrito a la autoridad competente de ese Estado la necesidad de ratificarlo para proseguir con la negociación del acuerdo. Si el Estado del explotador no aceptare hacerlo, se archivará la solicitud y así se le comunicará. Si la transferencia resultare técnicamente viable y si el Estado del explotador hubiera también ratificado el Artículo 83 bis, la Dirección General le comunicará por escrito a dicho Estado su conformidad en

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

transferirle ciertas funciones y obligaciones relativas a los Artículos 12, 30, 31 y 32a) de dicho Convenio. Existiendo un interés mutuo en la delegación, el Director General de la UAEAC comunicará al Estado del explotador los alcances de la transferencia, indicando claramente cuáles de las funciones y obligaciones previstas en los artículos citados serán objeto de transferencia total o parcial, en su caso.

- (E) Una vez establecidos los alcances de la transferencia que se realizará, el Director General de la UAEAC determinará la necesidad de realizar o no una auditoría a las facilidades y procedimientos disponibles en el Estado del explotador, para el control de la seguridad operacional, con el fin de verificar si cuenta con los recursos necesarios y cumple los estándares de seguridad operacional establecidos por la OACI. En caso de considerarse innecesario, se prescindirá de la inspección.
- (F) En caso de requerirse la referida auditoría, el Director General solicitará a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil la designación de inspectores de aeronavegabilidad y de operaciones, quienes, de ser necesario, se apoyarán en otros funcionarios expertos en reglas del aire, radio comunicaciones aeronáuticas y licencias al personal.
- (G) Si el equipo de auditoría no encontrase discrepancias, se continuará con el trámite del acuerdo. En caso contrario, y de existir discrepancias tales que impidieran al Estado del explotador ejercer cabalmente las funciones objeto de transferencia, el equipo de auditores remitirá, dentro de 10 días hábiles siguientes a la auditoría, un informe a la autoridad competente de dicho Estado para que esta pueda adoptar las medidas conducentes a corregirlas.
- (H) Hecho lo anterior, el Estado del explotador enviará las respuestas a las discrepancias encontradas, junto con el plan de acción, dentro del plazo que sea acordado por ambos Estados. Dichas respuestas y el plan de acción serán analizados por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil con el apoyo del equipo de auditores, para verificar la solución a las discrepancias. Una vez aceptadas las correcciones, el Director General le enviará a la autoridad competente del Estado del explotador una nota de cierre de la auditoría.
- (I) Sí no hubiera discrepancias, o si se hubieran corregido y aceptado las correcciones sobre las encontradas, se cerrará la auditoría y la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC procederá a elaborar una propuesta de acuerdo entre los Estados relativo a la transferencia de funciones y obligaciones de vigilancia, utilizando como base el formato establecido por la circular 295-LE/2 de la OACI. Si subsistiera alguna discrepancia, esta se podrá corregir antes de firmarse el acuerdo o, en su defecto, se sustraerían del mismo aquellas funciones afectadas por ella para que continúen bajo el control de la autoridad delegante.



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (J) La propuesta de acuerdo será remitida por el Director General de la UAEAC a la autoridad de Estado solicitante (del explotador) para su respectivo análisis. En su defecto, la propuesta será elaborada por la autoridad del Estado del explotador y remitida a la UAEAC. En uno u otro caso, la autoridad que reciba la propuesta remitirá a la otra sus comentarios y observaciones en el plazo que sea establecido por ambos Estados.
  - (K) El documento será elaborado en idioma español, pero podrá traducirse a cualquiera de los idiomas oficiales de la OACI, en cuyo caso, ambos textos serán considerados auténticos.
  - (L) Una vez aceptado el documento por ambas autoridades, procederán a su firma en original y dos copias.
  - (M) El original del documento firmado será remitido por el Director General de la UAEAC, a través de la Oficina de Transporte Aéreo, al Consejo de la OACI para su respectivo registro, archivo y publicación. Copias del acuerdo serán destinadas para cada autoridad firmante.
  - (N) En caso de que los Estados lo consideren necesario, podrán acordarse reuniones de seguimiento con el fin de verificar el cumplimiento de las funciones y responsabilidades transferidas.
- (ii) *Acuerdo a instancias de la autoridad aeronáutica colombiana como estado de matrícula.* Si la iniciativa para la suscripción de un acuerdo tiene origen en la UAEAC en su condición de autoridad del Estado de matrícula, se observará lo siguiente:
- (A) Cuando lo solicite el propio explotador de la aeronave o cuando el tiempo de permanencia de la aeronave colombiana al servicio de un explotador extranjero sea superior a 3 meses y la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC lo considere conveniente, recomendará al Director General transferir funciones al Estado del explotador, si dicho Estado no lo hubiera propuesto antes, acompañando su concepto de viabilidad técnica.
  - (B) Recibida la recomendación, el Director General requerirá a la Oficina de Transporte Aéreo la verificación en cuanto a la ratificación del artículo 83 bis por parte del Estado del explotador, según lo publicado en la Circular 295-LE/2 de la OACI.
  - (C) En caso de que el Estado de matrícula no hubiera ratificado el artículo 83 bis, el trámite se archivará y no se procederá con la gestión de la transferencia de ninguna función u obligación ante dicho Estado, a menos que este lo solicite.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (D) Si el Estado del explotador hubiera también ratificado el Artículo 83 bis, el Director General le comunicará por escrito a dicho Estado el interés de transferirle ciertas funciones y obligaciones.
  - (E) Si el Estado del explotador manifiesta que no está interesado en asumir las obligaciones o funciones propuestas, el trámite será archivado. Si no se recibiera ninguna respuesta en un término de 60 días, se entenderá que, igualmente, no hay interés de dicho Estado en el acuerdo de transferencia.
  - (F) Si el Estado del explotador manifiesta su interés, el Director General de la UAEAC comunicará los alcances de la transferencia, indicando claramente cuáles de las obligaciones previstas en los artículos 12, 30, 31 y 32a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional serían objeto de transferencia total o parcial, en su caso.
  - (G) El trámite subsiguiente se surtirá de conformidad con los literales (F) a (N) del numeral (i) anterior.
- (2) Transferencia de la autoridad competente del estado de matrícula a la UAEAC como autoridad aeronáutica del estado del explotador, respecto de aeronaves con matrícula extranjera. La implementación de un acuerdo en virtud del cual la UAEAC recibe de otro Estado todas o parte de sus funciones u obligaciones en virtud del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, estará sujeta a lo siguiente:
- (i) *Acuerdo a instancias de la autoridad competente del estado de matrícula.* Si la iniciativa para la suscripción de un acuerdo proviene de la autoridad competente de otro Estado, en su condición de Estado de matrícula de la aeronave, se observará lo siguiente:
    - (A) La solicitud será formulada al Director General de la UAEAC por el representante de la entidad competente del Estado de matrícula de la aeronave.
    - (B) Recibida la solicitud, el Director General requerirá, respectivamente, a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil un concepto acerca de la viabilidad técnica de aceptar la transferencia, y a la Oficina de Transporte Aéreo la verificación en cuanto a la ratificación del artículo 83 bis por parte del Estado solicitante, según lo publicado en la Circular 295-LE/2 de la OACI.
    - (C) Si, según el concepto de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, no fuere técnicamente viable aceptar la transferencia, el Director General de la UAEAC así lo informará al Estado solicitante.
    - (D) En caso de que el Estado de matrícula no haya ratificado el artículo 83 bis, el Director General de la UAEAC indicará por escrito a la autoridad competente de ese Estado la necesidad de ratificarlo para proseguir con la negociación

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

del acuerdo. Si el Estado de matrícula no aceptare hacerlo, se archivará la solicitud y así se le comunicará.

- (E) Si la aceptación de la transferencia resultare técnicamente viable y si el Estado de matrícula hubiera también ratificado el 83 bis, la Dirección General le comunicará por escrito a dicho Estado su conformidad en asumir ciertas funciones y obligaciones relativas a los Artículos 12, 30, 31 y 32a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (F) Existiendo un interés mutuo en la delegación, se esperará a que el Estado de matrícula señale los alcances de las funciones y obligaciones previstas en los artículos citados que se propone transferir.
- (G) Si la autoridad competente del Estado de matrícula requiriera realizar una auditoría en Colombia para verificar que se cuenta con los recursos necesarios y se cumple con los estándares de seguridad operacional establecidos por OACI, la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC facilitará el acceso a la información, aeronaves, personal e instalaciones pertinentes a los inspectores designados por dicho Estado y les brindará la mayor colaboración posible. Si el equipo de auditoría no encontrare discrepancias, se continuará con el trámite del acuerdo. Si el equipo de inspectores señalare discrepancias tales que impidieran a la UAEAC, como autoridad aeronáutica del Estado del explotador, ejercer cabalmente las funciones objeto de transferencia, la UAEAC propondrá un plan de acción y desarrollará las medidas conducentes a subsanarlas dentro del plazo que sea acordado.
- (H) Si no hubiera discrepancias o si se hubieran corregido y aceptado las correcciones sobre las encontradas, se cerrará la auditoría y la autoridad competente del Estado de matrícula deberá elaborar una propuesta de acuerdo entre los Estados relativo a la transferencia de funciones y obligaciones de vigilancia, utilizando como base el formato establecido por la Circular 295-LE/2 de la OACI. Si subsistiera alguna discrepancia, esta se podrá corregir antes de que se firme el acuerdo, o en su defecto se sustraerían del mismo aquellas funciones afectadas por ella para que continúen bajo el control de la autoridad delegante.
- (I) La propuesta de acuerdo será remitida por la autoridad competente del Estado de matrícula al Director General de la UAEAC (como Estado del explotador) para su respectivo análisis. En su defecto, la propuesta será elaborada por la UAEAC y remitida a la autoridad del Estado de matrícula. En uno u otro caso, la autoridad que reciba la propuesta remitirá a la otra sus comentarios y observaciones en el plazo que sea establecido por ambos Estados.
- (J) El documento será elaborado en uno de los idiomas oficiales de la OACI, pero si este fuera diferente del español, se traducirá a este último idioma, caso en el cual ambos textos serán considerados auténticos.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (K) Recibida la propuesta de acuerdo, será analizada por la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación y/o por las dependencias que estime pertinentes el Director General, y se remitirán comentarios y observaciones a la autoridad competente del Estado de matrícula dentro del plazo que sea establecido por ambos Estados.
  - (L) Una vez aceptado el documento por ambas autoridades, estas procederán a su firma en original y dos copias.
  - (M) El original del documento firmado será remitido por la autoridad competente del Estado de matrícula al Consejo de la OACI para su respectivo registro, archivo y publicación. Si dicha autoridad no lo hiciera, lo hará el Director General de la UAEAC a través de la Oficina de Transporte Aéreo. Las copias serán destinadas para cada autoridad firmante.
  - (N) En caso de que los Estados lo consideren necesario, podrán acordarse reuniones de seguimiento con el fin de verificar el cumplimiento de las funciones y responsabilidades transferidas.
- (ii) *Acuerdo a instancias de la UAEAC como autoridad aeronáutica del Estado del explotador.* Si la iniciativa para la suscripción de un acuerdo tiene origen en la UAEAC en su condición de autoridad del Estado del explotador, se observará lo siguiente:
- (A) Cuando lo solicite el propio explotador de la aeronave o cuando el tiempo de permanencia de la aeronave extranjera al servicio de un explotador colombiano sea superior a 3 meses y la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC lo considere conveniente, recomendará al Director General de la UAEAC solicitar al Estado de matrícula la transferencia de funciones y obligaciones de que trata el artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, si dicho Estado no lo hubiera propuesto antes.
  - (B) Recibida la recomendación, el Director General requerirá a la Oficina de Transporte Aéreo la verificación en cuanto a la ratificación del artículo 83 bis por parte del Estado de matrícula, según lo publicado en la Circular 295-LE/2 de la OACI.
  - (C) En caso de que el Estado de matrícula no hubiera ratificado el artículo 83 bis, el trámite se archivará y no se procederá a gestionar la transferencia de ninguna función u obligación ante dicho Estado, a menos que este lo solicite, caso en el cual se esperará hasta que haya ratificado la mencionada disposición internacional.
  - (D) Si el Estado de matrícula hubiera también ratificado el artículo 83 bis, el Director General le comunicará por escrito a dicho Estado el interés de que le sean transferidas ciertas funciones y obligaciones.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (E) Si el Estado del explotador manifiesta no estar interesado en transferir las funciones u obligaciones propuestas, el trámite será archivado. Si no se recibiera ninguna respuesta en un término de 60 días, se entenderá, igualmente, que no hay interés de dicho Estado en el acuerdo de transferencia.
  - (F) Si el Estado de matrícula manifiesta su interés, el Director General de la UAEAC le solicitará señalar los alcances de la transferencia definiendo cuáles de las obligaciones previstas en los artículos 12, 30, 31 y 32a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional serían objeto de transferencia total o parcial, en su caso.
  - (G) El trámite subsiguiente se surtirá de conformidad con los literales (F) a (N) del numeral (i) anterior.
- (e) *Contenido de los acuerdos.* Los acuerdos en virtud de los cuales la UAEAC transfiera a otro Estado o reciba de otro Estado funciones u obligaciones relativas a las reglas del aire, equipos de radio de las aeronaves, certificados de aeronavegabilidad o licencias de personal conforme al Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, contendrán, observando el modelo contenido en la Circular 295-LE/2 de la OACI, al menos lo siguiente:
- (1) El nombre del acuerdo.
  - (2) La designación de los Estados parte y de las autoridades que actúan a nombre de ellos.
  - (3) Las consideraciones que dan lugar al acuerdo.
  - (4) El alcance del acuerdo describiendo, además, la aeronave o aeronaves (fabricante, modelo, número de serie y matrícula) respecto de las cuales se transfieren derechos y obligaciones.
  - (5) Las responsabilidades que se transfieren en torno a cada uno de los artículos 12, 30, 31 y 32a) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, según lo previsto en los Anexos 1, 6 y 8 de dicho Convenio.
  - (6) La notificación a otros Estados sobre la existencia del acuerdo.
  - (7) La obligación de exigir a los explotadores acerca de llevar una copia del acuerdo a bordo

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de cada aeronave involucrada.

- (8) La coordinación y/o seguimiento entre los Estados parte.
- (9) Las cláusulas finales, incluyendo la obligación de registrar el acuerdo ante el Consejo de la OACI y su vigencia.

## **Normas de transición de la 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. A partir del 1º de diciembre de 2018, toda nueva solicitud para certificación de explotadores de servicios aéreos (servicios aéreos comerciales de transporte público) será presentada conforme a lo previsto en la norma RAC 119, en concordancia con las normas RAC 121 o RAC 135, según sea pertinente.
- 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 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.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 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 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



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**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:

“ARTÍCULO 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 veinticuatro (24) 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 2021.
- (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.
- (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



# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

proceso de revisión y actualización de su certificado conforme a lo establecido en el numeral (2) precedente, dentro de los dieciocho (18) 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 2022 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”.

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

“ARTÍCULO SEXTO: La norma RAC 119 regirá a partir del 1 de noviembre de 2020 y reemplazará 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 2022 y deroga las disposiciones que le sean contrarias”.

**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:

“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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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 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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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.”

**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.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (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 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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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”.