

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Principio de Procedencia:
3000

MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos
Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

0 3 1 1 0)

3 0 DIC 2021

“Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y, en especial, las que le confieren los artículos 1782, 1790 y 1801 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2 y 4 numerales 7 y 8; y el artículo 8 numeral 5, del Decreto 1294 de 2021, y

CONSIDERANDO:

Que mediante Resolución 02412 de agosto 15 de 2018, publicada en el Diario Oficial número 50 809 del 16 de diciembre de 2018, se incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC, la norma “RAC 121 -Requisitos de operación – Operaciones Nacionales e internacionales” en remplazo de las disposiciones que existían al respecto en la Norma RAC 4, como parte del proceso que se viene adelantando de armonización de dichos reglamentos, con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos -LAR propuestos por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional -SRVSOP, en aras de lograr la mayor uniformidad posible con los estándares internacionales y con los reglamentos de los demás estados en materia de aviación civil, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago 1944, aprobado por Colombia, mediante Ley 12 de 1947.

Que, como parte esencial del proceso de armonización con los LAR del SRVSOP y en cumplimiento a lo establecido en el Anexo 6 de la OACI “Operación de aeronaves”, en la última enmienda a la norma RAC 135 se incluyeron los requisitos prescriptivos sobre las limitaciones de tiempo de vuelo, periodos de servicio y de descanso para tripulantes y despachadores de vuelo de aeronaves con fines de gestión de los explotadores en cuanto a los riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga.

Que, en concordancia con lo anterior y para que exista coherencia regulatoria en los Reglamentos de operaciones aplicables a explotadores de servicios aéreos comerciales que presten sus servicios en empresas de transporte público regular y no regular en Colombia, es necesario incluir en la norma RAC 121 los requisitos prescriptivos sobre limitaciones de tiempo de vuelo, servicio y descanso para tripulantes y despachadores de vuelo, aplicables a explotadores que realicen operaciones bajo dicha norma.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Modifíquense las siguientes secciones de la norma RAC 121 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las cuales quedarán así:

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

30 DIC 2021

(#03110)

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

"121.1815 Limitaciones de tiempo de servicio y períodos de descanso para personal terrestre de operaciones/despachadores de vuelo

(a) Aplicación

La presente sección aplica a las limitaciones de periodos de servicio y periodos de descanso de los despachadores que prestan sus servicios a aeronaves de empresas de transporte aéreo comercial bajo el presente RAC.

(b) Períodos de servicio

- (1) El tiempo de servicio es el tiempo durante el cual el despachador se halla a disposición de la Empresa.
- (2) El periodo de servicio diario para un despachador, deberá comenzar mínimo una (1) hora antes de despachar cualquier aeronave.
- (3) El despachador debe permanecer en su puesto de servicio efectuando el seguimiento al vuelo y hasta que cada aeronave despachada por él haya completado su vuelo o hasta que sea relevado por otro despachador calificado que complete esta labor.
- (4) No se puede programar a un despachador por más de doce (12) horas consecutivas de servicio.

(c) Períodos de descanso

Excepto en casos de circunstancias o condiciones de emergencia, fuera del control de la aerolínea, lo siguiente debe cumplirse:

- (1) Todo despachador debe tener un descanso mínimo de doce (12) horas entre un periodo de servicio y otro.
- (2) Cada despachador debe ser relevado de sus deberes con la empresa por al menos 24 horas durante cualquier periodo de siete (7) días consecutivos.

(d) Registros

El explotador mantendrá al día los registros del tiempo de servicio, periodos de descanso, días libres, asignaciones e incapacidades de todos sus despachadores, por cualquier medio aprobado por la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, por orden alfabético, tanto en la base principal como en cada una de las bases donde tenga despachadores."

"121.1910 Cumplimiento de los requisitos

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

0 3 1 1 0)

30 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (a) La UAEAC establece reglamentos para fines de gestión de la fatiga, basados en principios, conocimientos científicos y experiencia operacional, con el propósito de garantizar que los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina de pasajeros estén desempeñándose con un nivel de alerta adecuado, así:
- (1) Reglamentos relativos a limitaciones del tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, períodos de servicio y períodos de descanso; y
 - (2) Reglamentos sobre sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS), cuando se autoriza al explotador para que utilice un FRMS con el fin de gestionar la fatiga.
- (b) El explotador debe establecer, con fines de gestión de sus riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga:
- (1) Limitaciones del tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, períodos de servicio y requisitos de períodos de descanso para tripulantes de aeronaves en empresas de transporte público regular y no regular, conforme a lo establecido en el Apéndice 18 de este reglamento; o
 - (2) Un sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) conforme al párrafo (f) de la presente sección para todas las operaciones; o
 - (3) Un FRMS que se ajuste al párrafo (f) de la presente sección para una parte de sus operaciones y a los requisitos del subpárrafo (a)(1) anterior para el resto de sus operaciones.
- Nota.-** Cumplir los reglamentos prescriptivos de gestión de la fatiga no exime al explotador de la responsabilidad de manejar sus riesgos, incluidos los asociados a la fatiga, utilizando su sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) de conformidad con las disposiciones establecidas en la sección 121.110 de este reglamento.
- (c) Cuando el explotador adopta requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga para parte o para la totalidad de sus operaciones, la UAEAC puede aprobar, en circunstancias excepcionales, variantes de estos requisitos basándose en una evaluación de los riesgos presentada por el explotador. Las variantes aprobadas proporcionarán un nivel de seguridad operacional igual, o mejor, que el nivel que se alcanza con los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga.
- (d) La UAEAC aprobará el FRMS del explotador antes de que dicho sistema pueda reemplazar a uno o a todos los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga. Los FRMS aprobados proporcionarán un nivel de seguridad operacional igual, o mejor, que el nivel que se alcanza con los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga.
- (e) Para asegurar que el FRMS aprobado del explotador proporciona un nivel de seguridad operacional equivalente o mejor, que el nivel que se alcanza con los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga, la UAEAC:

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 05

Fecha: 23/11/2020

Página: 3 de 20

M

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

0 3 1 1 0) 13 0 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (1) Requerirá que el explotador establezca valores máximos para el tiempo de vuelo y/o los períodos de servicio de vuelo y períodos de servicio y valores mínimos para los períodos de descanso. Estos valores se basarán en principios y conocimientos científicos, con sujeción a procesos de garantía de la seguridad operacional, aceptables para la UAEAC.
- (2) Exigirá una reducción de los valores máximos o un aumento de los valores mínimos cuando los datos del explotador indiquen que estos valores son muy altos o muy bajos, respectivamente; y
- (3) Aprobará un aumento de los valores máximos o una reducción de los valores mínimos sólo después de evaluar la justificación del explotador para efectuar dichos cambios, basándose en la experiencia adquirida en materia de FRMS y en los datos relativos a fatiga.
- (f) Todo explotador que implemente un FRMS para gestionar los riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, tendrá como mínimo, que:
 - (1) Incorporar principios y conocimientos científicos en el FRMS.
 - (2) Identificar constantemente los peligros de seguridad operacional relacionados con la fatiga y los riesgos resultantes.
 - (3) Asegurar la pronta aplicación de medidas correctivas necesarias para atenuar eficazmente los riesgos asociados a los peligros.
 - (4) Facilitar el control permanente y la evaluación periódica de la mitigación de los riesgos relacionados con la fatiga que se logra con dichas medidas; y
 - (5) Facilitar el mejoramiento continuo de la actuación global del FRMS.
- (g) El explotador mantendrá registros de tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, períodos de servicio y períodos de descanso para todos los miembros de sus tripulaciones de vuelo y de cabina de pasajeros, durante el período especificado por la UAEAC.
- (h) En el Apéndice 16 del presente reglamento, se describen los requisitos relativos al FRMS.

Nota. – La integración del FRMS con el SMS se describe en el "Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga" (Doc. 9966) de la OACI."

"121.1915 Seguridad operacional de requisitos prescriptivos y requisitos basados en rendimiento

Todo explotador que no pueda disponer de un FRMS para gestionar los requisitos basados en rendimiento para la gestión de la fatiga, deberá gestionar la seguridad operacional de los requisitos prescriptivos de gestión de la fatiga, mediante la aplicación de su SMS."

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

(# 0 3 1 1 0) 3 0 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

ARTÍCULO SEGUNDO: Modifíquese el apéndice 18 de la norma RAC 121 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual se encontraba "reservado" insertándole el siguiente texto, así:

"APÉNDICE 18

LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y PERIODOS DE SERVICIO Y DE DESCANSO PARA TRIPULANTES DE AERONAVES EN EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO REGULAR Y NO REGULAR

1. TRIPULANTES DE AVION

1.1 Tiempo de vuelo y periodos de servicio y de descanso para tripulantes de vuelo

(a) Aplicación

- (1) La presente sección (1.1) aplica a las limitaciones de tiempo de vuelo, periodos de servicio y periodos de descanso de los tripulantes de vuelo de avión, entendidos como tal, los pilotos, copilotos, ingenieros de velo y navegantes, cuando corresponda.
- (2) Cuando una disposición de esta sección, no esté específicamente referida a pilotos o a ingenieros de vuelo, se entiende aplicable a todos los tripulantes de vuelo de avión.

(b) Limitaciones de tiempo

Para las limitaciones de tiempo de vuelo, períodos de servicio, períodos de descanso y tiempo libre de los miembros de la tripulación de vuelo, los tiempos de utilización se entenderán así:

- (1) Día 24 horas
- (2) Quincena Calendario
- (3) Mes Calendario
- (4) Trimestre Tres meses consecutivos
- (5) Año Calendario

(c) Limitaciones al tiempo de vuelo

- (1) El tiempo de vuelo es el tiempo transcurrido desde el momento en que el avión empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo. El tiempo de vuelo es sinónimo << cuña a cuña >>.
- (2) Las limitaciones al tiempo de vuelo se ajustarán a las horas máximas señaladas en las tablas que aparecen a continuación y que se interpretan de la siguiente forma:
 - (i) Sector: La porción de una asignación de vuelo, comprendida entre un despegue y el siguiente aterrizaje.

M

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Principio de Procedencia:
3000

MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

0 3 1 1 0)

3 0 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

(ii) Pilotos: Cantidad de pilotos necesarios o asignados para un vuelo.

(iii) Grupos de aeronaves (Para los efectos de este apéndice):

Grupo (A) Aviones a reacción de transporte y turbohélices de cuatro (4) motores.
Grupo (B) Otros aviones.

(iv) Máximas horas de vuelo

(A) DIA:

Máximas horas de vuelo pilotos			
Sectores	Pilotos	Grupo A	Grupo B
6 o menos	2	9:00	9:00
	3	14:00	14:00
	4	18:00	18:00
7	2	8:00	8:30
	3	13:00	13:00
	4	17:00	17:00
8	2	--	8:30
	3	12:00	12:00
	4	15:00	15:00
9	2	--	8:00
	3	10:00	11:00
	4	12:00	12:00
10	2	--	8:00
	3	--	11:00
	4	--	12:00
Más de 10	1	--	7:00

Máximas horas de vuelo ingenieros			
Sectores	Ingenieros	Grupo A	Grupo B
6 o menos	1	9:00	9:00
	2	18:00	18:00

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Principio de Procedencia:
3000

MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos
Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

03110)

30 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

7	1	8:00	8:30
	2	17:00	17:00
8	1	--	8:30
	2	15:00	15:00
9	1	--	8:30
	2	12:00	12:00
10	1	--	8:00
	2	--	12:00
Más de 10	1	--	7:00

- (B) QUINCENA Todas las aeronaves cincuenta (50) horas
- (C) MES Todas las aeronaves noventa (90) horas
- (D) TRIMESTRE Todas las aeronaves doscientas setenta (270) horas
- (E) AÑO Todas las aeronaves mil (1.000) horas

(d) Limitaciones a los períodos de servicio

- (1) El tiempo de servicio es todo período durante el cual el tripulante se halle a disposición de la empresa. El tiempo de servicio de los tripulantes asignados a un vuelo empieza a contarse una hora y media antes de la iniciación programada de los vuelos internacionales y una hora antes de los vuelos domésticos y se termina de contar al finalizar el vuelo.

Se considera también como tiempo de servicio:

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

- (2) Las limitaciones al tiempo de servicio se ajustarán a las horas máximas señaladas en las tablas que aparecen a continuación y que se interpretarán en la siguiente forma:

Las definiciones de SECTOR, PILOTOS y GRUPOS DE AERONAVES, serán las mismas del párrafo (c)(2) precedentes.

DÍA: Diferentes Equipos

Handwritten mark

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

30 DIC 2021

()
 #03110
 Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

Máximas horas de servicio pilotos según grupo de aeronave			
Sectores	Pilotos	Grupo A	Grupo B
6 o menos	2	12:30	12:30
	3	17:00	17:00
	4	20:00	20:00
7	2	11:30	12:30
	3	15:00	15:00
	4	20:00	20:00
8	2	--	12:30
	3	14:00	14:00
	4	19:00	19:00
9	2	--	12:30
	3	12:00	12:00
	4	18:00	18:00
10	2	--	12:30

Máximas horas de servicio ingenieros de vuelo según grupo de aeronaves			
Sectores	Ingenieros	Grupo A	Grupo B
6 o menos	1	12:30	12:30
	2	20:00	20:30
7	1	11:30	12:30
	2	19:30	19:30
8	1	--	12:30
	2	19:30	19:30
9	1	--	12:30
	2	18:30	18:30
10	1	--	12:30
	2	--	18:30
Más de 10	1	--	12:30

MES: GRUPO A: 190 Horas de servicio

GRUPO B: 200 horas de servicio

Al

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

0 3 1 1 0)

3 0 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

(e) Asignaciones

Se entiende por asignación, la utilización que se hace de un tripulante de vuelo en actividades propias de la empresa.

(1) Las asignaciones pueden ser:

- (i) VUELO
- (ii) RESERVA DE VUELO
- (iii) ESCUELA DE OPERACIONES
- (iv) SIMULADOR DE VUELO
- (v) VUELO DE ENTRENAMIENTO

(2) Desarrollo de las asignaciones

Durante el desarrollo de las asignaciones se observarán las siguientes reglas:

- (i) Cuando se programen en un día varias asignaciones, el entrenamiento de vuelo no podrá ser la última asignación.
- (ii) Cuando un tripulante de vuelo sea programado como reserva, o de tripulante adicional (tripadi) y vuelo en un mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.
- (iii) Una tripulación sencilla en cumplimiento de una asignación, no podrá ser cambiada a múltiple.
- (iv) El tiempo total de las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo y entrenamiento de vuelo, no podrá exceder de siete (7) horas. Cuando se trate de entrenamiento de vuelo, este no podrá exceder de cuatro horas en un mismo día.
- (v) Las asignaciones de escuela de operaciones, simulador de vuelo –que no sea chequeo– o entrenamiento en el avión, podrán ser programadas para el mismo día en que aparezcan asignaciones de vuelo o reserva de vuelo, siempre y cuando la suma de ambas asignaciones no exceda las limitaciones pertinentes a los tiempos de vuelo y servicios aplicables al correspondiente día.
- (vi) Cuando la asignación sea para vuelo de prueba de avión o entrenamiento de vuelo para pilotos, e ingenieros de vuelo, el tiempo total de vuelo dentro del correspondiente período de servicio no podrá exceder de cuatro (4) horas.
- (vii) Cuando la asignación haya sido para un vuelo de prueba y este no alcance una duración de dos (2) horas, la tripulación podrá ser programada para vuelo, siempre y

M

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

30 DIC 2021

(# 03110)

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

cuando no sean sobrepasadas las limitaciones de tiempo de vuelo y servicio correspondientes al día calendario.

- (viii) Un tripulante de vuelo, podrá en el mismo día calendario ser programado para otra asignación –de vuelo o no– cumpliendo con los descansos exigidos en el presente apéndice, siempre que la primera de las asignaciones haya finalizado antes de las 03:00 a.m. (excepto para aeronaves de carga); y que el tiempo total de vuelo o servicio –sumadas las dos asignaciones– no exceda al que corresponda a un solo día.

Nota 1.– La aplicación de la doble asignación debe obedecer solo a casos fortuitos o de fuerza mayor que extiendan la operación hasta después de la medianoche (no más allá de las 03:00 a.m.) y no puede corresponder a una programación previa, permitiendo a que en ese nuevo día que inicia, se asuma una segunda asignación a continuación del descanso reglamentario, observando las limitaciones de los tiempos de servicio, vuelo y descanso, encaminadas a evitar la fatiga.

Nota 2.– La doble asignación no se aplicará más allá del segundo día calendario consecutivo ni más de una (1) vez en una misma semana, ni más de dos (2) veces en un mismo mes con respecto a un mismo tripulante.

Nota 3.– La suma total de los tiempos de servicio y de vuelo de las dos (2) asignaciones en los dos (2) días calendario consecutivos, debe corresponder a la suma completa de los tiempos de servicio y de vuelo, para lo cual se deberá contar el tiempo transcurrido desde el inicio de la primera asignación en el primero de los dos (2) días calendario y hasta finalizar la misma pasada la media noche y el transcurrido desde que inicia la segunda de las asignaciones en el siguiente día calendario hasta su finalización (que deberá ser antes de la media noche de ese segundo día), de modo que se cumpla lo previsto en el numeral (viii) precedente.

- (ix) En toda asignación de vuelo que se programe iniciando entre las 15:00 y las 03:00 del día siguiente, el tiempo de servicio de los tripulantes se reducirá en una (1) hora.
- (x) Las asignaciones no podrán exceder de cinco (5) días consecutivos. Un tripulante de vuelo podrá regresar a su base de residencia como tripadi, después de haber efectuado las cinco (5) asignaciones, sin que ello constituya una sexta asignación.
- (xi) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles e irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio; el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio del tripulante o tripulantes no hubieren excedido en más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.

AL

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



Principio de Procedencia:
3000

MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

30 DIC 2021

(# 0 3 1 1 0)

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (xii) Los tiempos de vuelo y servicio pueden ser ampliados de acuerdo con lo anterior, en caso de actividades de búsqueda y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad.
- (xiii) En caso de emergencia nacional, orden público, altos intereses nacionales o fuerza mayor, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica podrá modificar las horas máximas señaladas para los miembros de las tripulaciones, por el tiempo que sea indispensable y dentro de los límites que no atenten contra la seguridad aérea.
- (xiv) El explotador debe enviar semestralmente al inspector de operaciones (POI) asignado a la empresa la programación de los repasos y entrenamientos, así como todo lo referente a la planificación de la capacitación de los tripulantes. Cuando hubiese modificaciones deberán enviarse en forma inmediata.
- (xv) El explotador debe enviar mensualmente, al inspector de operaciones (POI) asignado a la empresa, la programación de asignaciones y vacaciones de sus tripulantes, dos (2) días antes de empezar a ejecutarse.
- (xvi) La empresa y el comandante de la aeronave serán responsables que el personal de la tripulación asignada, no exceda los límites permitidos de vuelo y servicio y de que haya disfrutado de los períodos de descanso prescritos.

(f) Tiempo programado

Es el que aparece publicado en los itinerarios oficiales de las respectivas empresas, previamente aprobado por la UAEAC. En los casos de los vuelos no publicados en los itinerarios oficiales, se considera como tiempo programado el previsto en el respectivo plan de vuelo.

El tiempo programado no deber exceder los límites establecidos para tiempo de vuelo y períodos de servicio.

(g) Prevención de la fatiga - Relevos

- (1) Para el reposo de los tripulantes en relevo, debe haber un arreglo adecuado de sillas de la aeronave. Cuando el tiempo total de vuelo, incluyendo cualquier escala exceda de doce (12) horas, deben preverse facilidades para el reposo horizontal.
- (2) Composición de la tripulación para relevos
 - (i) Las tripulaciones múltiples estarán integradas por dos (2) pilotos, un (1) copiloto y dos (2) ingenieros, cuando se requiera.
 - (ii) La tripulación múltiple también podrá estar integrada, además de la anterior combinación, por un Piloto (Comandante) y dos (2) copilotos, de tal manera que el copiloto que ocupe la posición del piloto debe estar habilitado como Piloto de Relevo

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 05

Fec: 23/11/2020

Página: 11 de 20

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
3000

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(# 0 3 1 1 0 .)

30 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

en Crucero en vuelos de largo alcance, únicamente para el segmento de crucero del vuelo correspondiente. El copiloto habilitado para desempeñar funciones de Piloto de Relevos en Crucero solo podrá ocupar esta posición cuando la aeronave se encuentre en la fase de crucero. Igualmente, la empresa de transporte aéreo en su Manual de Operaciones se asegurará de asignar las funciones específicas que debe cumplir el Piloto de Relevos en vuelos de largo alcance.

- (iii) En una tripulación compuesta por cuatro (4) pilotos, el cuarto podrá ser piloto o copiloto con licencia vigente, correspondiente al equipo al que vaya a operar.

(h) Períodos de descanso

- (1) El tiempo de descanso es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio.

Nota.- También se define como: Período continuo y determinado de tiempo que sigue y o precede al servicio, durante el cual los miembros de la tripulación de vuelo están libres de todo servicio.

- (2) Todos los tripulantes de vuelo, al término de cualquier período de servicio, deben disfrutar de un período de descanso, que comienza a contar desde la terminación del período de servicio cumplido y cuya duración será:

- (i) En la base de residencia.

- (A) Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.
- (B) Para vuelos con duración de ocho (8) horas o menos, doce (12) horas de descanso.
- (C) Para vuelos con duración mayor de ocho (8) horas, el doble de las horas voladas sin exceder de (24) horas de descanso.

- (ii) Fuera de la base de residencia.

- (A) Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.
- (B) Para vuelos con duración de nueve horas (9) o menos, doce (12) horas de descanso.
- (C) Para vuelos con duración mayor de (9) horas y no superior a doce (12), dieciocho (18) horas de descanso.

AL

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



Principio de Procedencia:
3000

MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

(# 0 3 1 1 0)

3 0 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

(3) Ningún tripulante iniciará un período de servicio sin que el mismo esté precedido del correspondiente período de descanso reglamentario.

(i) Tiempo libre

(1) El tiempo libre es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio y se aplica así:

(i) Todo tripulante de vuelo tendrá derecho a nueve (9) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en tres períodos de dos (2) días consecutivos cada uno y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.

(ii) Los períodos libres siempre se comenzarán a contar 1 hora después de concluida la correspondiente asignación y se computarán como días de 24 horas consecutivas.

(iii) Todo tripulante de vuelo debe hacer uso en forma consecutiva de las vacaciones anuales a que, de acuerdo con la Ley tenga derecho, y por lo tanto estas, no serán acumulables ni convertibles en dinero. Esta limitación no será aplicable al tiempo de vacaciones que convencionalmente pacten los tripulantes y explotadores excediendo el tiempo determinado en la ley.

(j) Registros

(1) El explotador mantendrá al día los registros del tiempo de vuelo, periodos de servicio, periodos de descanso, días libres, asignaciones e incapacidades de todos sus tripulantes, por cualquier medio electrónico aprobado por la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, por orden alfabético, tanto en la base principal como en cada una de las bases donde existan tripulaciones.

(2) El explotador de una aeronave que haya de volar por encima de los 15.000 metros (49.000 pies), mantendrá registros conforme a lo previsto en la sección 121.870 del presente RAC.

1.2 Tiempos de vuelo y períodos de servicio y de descanso para tripulantes de cabina de pasajeros

(a) Aplicación

La presente sección aplica a las limitaciones de tiempo de vuelo, periodos de servicio y periodos de descanso de los tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), también conocidos como tripulantes de cabina o auxiliares de servicio a bordo.

(b) Limitaciones de tiempo

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 05

Fecha: 23/11/2020

Página: 13 de 20

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

13 0 DIC 2021

#03110

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

Para las limitaciones de tiempo de vuelo, períodos de servicio, períodos de descanso y tiempo libre de los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros, los tiempos de utilización se entenderán así:

- | | |
|---------------|-------------------------|
| (1) Días | 24 horas |
| (2) Quincena | Calendario |
| (3) Mes | Calendario |
| (4) Trimestre | Tres meses consecutivos |
| (5) Año | Calendario |

(c) Limitaciones al tiempo de vuelo

- (1) El tiempo de vuelo es el tiempo transcurrido desde el momento en que la aeronave empieza a moverse por cualquier medio con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo. El tiempo de vuelo es sinónimo de "cuña a cuña".
- (2) El tiempo máximo de vuelo para tripulantes de cabina durante el día calendario según la capacidad de asientos de cada avión y personal asignado, no deberá exceder de:

(i) Aviones con asientos para 20 a 31 pasajeros

Un (1) TCP	09 Horas
Dos (2) TCP	12 horas

(ii) Aviones con asientos para 32 a 80 pasajeros

Dos (2) TCP	09:00 horas
Cuatro (4) TCP	14:00 horas

(iii) Aviones con asientos para 81 a 140 pasajeros

Tres (3) TCP	09:00 horas
Cinco (5) TCP	14:00 horas

(iv) Aviones con asientos para 141 a 200 pasajeros

Cuatro (4) TCP	12:00 horas
Cinco (5) TCP	12:00 horas
Seis (6) TCP	16:00 horas
Siete (7) TCP	16:00 horas

(v) Aviones con asientos para 201 a 250 pasajeros

Cinco (5) TCP	09:00 horas
---------------	-------------

Clave: GDIR-3.0-12-10

Versión: 05

Fecha: 23/11/2020

Página: 14 de 20

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Principio de Procedencia:
3000

MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

0 3 1 1 0)

3 0 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

Seis (6) TCP	12:00 horas
Siete (7) TCP	14:00 horas
Ocho (8) TCP o más	16:00 horas

- (3) En cualquier caso, además de las restricciones anteriores, e independiente del número de tripulantes de cabina requerido para la capacidad de sillas de la aeronave, el tiempo máximo de vuelo para tripulantes de cabina no podrá exceder de 16 horas.
- (4) En el caso de observadores en período de entrenamiento como tripulantes de cabina, estos no serán contabilizados para cumplir con el número mínimo de tripulantes de cabina exigidos.
- (5) El tiempo máximo de vuelo en quince (15) días calendario no podrá exceder de cincuenta (50) horas.
- (6) El tiempo total de vuelo en un mes calendario no podrá exceder de noventa (90) horas.

(d) Limitaciones a los períodos de servicio

- (1) El tiempo de servicio es el período total durante el cual el tripulante de cabina de pasajeros se halle a disposición de la empresa.
- (2) El tiempo máximo de servicio dentro de periodos de veinticuatro (24) horas consecutivas, no podrá ser mayor del especificado en la siguiente tabla:
 - (i) 12:00 horas para vuelos nacionales.
 - (ii) 15:00 horas para vuelos internacionales dentro del continente americano.
 - (iii) 17:00 horas para vuelos internacionales intercontinentales.
 - (iv) 13:00 horas para vuelos mixtos (internos e internacionales continentales)
- (3) El tiempo de servicio comienza a contarse una (1) hora antes de la iniciación de los vuelos internacionales y media (1/2) hora antes de los nacionales y se termina al finalizar el vuelo.
- (4) El promedio del tiempo de servicio calculado para un periodo que no exceda de tres (3) semanas, no podrá ser superior a ocho (8) horas diarias ni cuarenta y ocho (48) horas a la semana.
- (5) Constituye tiempo de servicio el tiempo necesario en trasladarse por cualquier medio, hacia otro lugar de asignación diferente a su base de residencia y el regreso a esta o el que de cualquier modo implique su movilización como tripulante adicional (tripadi).

M

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos

Mintransporte

Principio de Procedencia:
3000

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

30 DIC 2021

(# 0 3 1 1 0)

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

(e) Asignaciones

Se entiende por asignación, la utilización que se hace de un tripulante de cabina en actividades propias de la empresa.

(1) Las asignaciones pueden ser:

- (i) VUELO
- (ii) RESERVA DE VUELO
- (iii) ESCUELA DE OPERACIONES

(2) Desarrollo de las asignaciones

Durante el desarrollo de las asignaciones se observarán las siguientes reglas:

- (i) Cuando un tripulante de cabina sea programado como reserva o de tripulante adicional (tripadi) y vuelo en un mismo día calendario, se considerará como una sola asignación.
- (ii) Un tripulante de cabina, podrá en el mismo día calendario ser programado para otra asignación –de vuelo o no– cumpliendo con los descansos exigidos en el presente apéndice, siempre que la primera de las asignaciones haya finalizado antes de las 03:00 a.m.; y que el tiempo total de vuelo o servicio –sumadas las dos asignaciones– no exceda al que corresponda a un solo día.

Nota 1.– La aplicación de la doble asignación debe obedecer solo a casos fortuitos o de fuerza mayor que extiendan la operación hasta después de la medianoche (no más allá de las 03:00 a.m.) y no puede corresponder a una programación previa, permitiendo a que en ese nuevo día que inicia, se asuma una segunda asignación a continuación del descanso reglamentario, observando las limitaciones de los tiempos de servicio, vuelo y descanso, encaminadas a evitar la fatiga.

Nota 2.– La doble asignación no se aplicará más allá del segundo día calendario consecutivo ni más de una (1) vez en una misma semana, ni más de dos (2) veces en un mismo mes con respecto a un mismo tripulante.

Nota 3.– La suma total de los tiempos de servicio y de vuelo de las dos (2) asignaciones en los dos (2) días calendario consecutivos, debe corresponder a la suma completa de los tiempos de servicio y de vuelo, para lo cual se deberá contar el tiempo transcurrido desde el inicio de la primera asignación en el primero de los dos (2) días calendario y hasta finalizar la misma pasada la media noche y el transcurrido desde que inicia la segunda de las asignaciones en el siguiente día calendario hasta su finalización que deberá ser antes de la media noche de ese segundo día, de modo que se cumpla lo previsto en el numeral (ii) precedente.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden



Principio de Procedencia:
3000

MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad
es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

30 DIC 2021

03110)

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- (iii) Toda asignación de vuelo que se programe iniciando entre las 18:01 hora local (hora de presentación) y las 03:00 del día siguiente se considera periodo nocturno. Durante la asignación nocturna, el tiempo de servicio se reducirá en una (1) hora cuando se trate de vuelos nacionales y en dos (2) horas cuando se trate de vuelos internacionales.
- (iv) En la asignación de vuelo internacional en periodo nocturno, cuyo tiempo de vuelo total nocturno previsto no sea superior a dos (2) horas de vuelo, el tiempo de servicio no será mayor a doce (12:00) horas.
- (v) Un tripulante de cabina podrá ser empleado en asignación nocturna durante dos (2) días calendario consecutivos, siempre que el primer día haya operado en menos de cincuenta por ciento (50%) nocturno. Si hubiera operado en más del cincuenta por ciento (50%) nocturno, sólo podrá ser empleado en asignación nocturna el día siguiente, siempre que la porción nocturna de ésta última sea inferior al cincuenta por ciento (50%). Esta restricción sólo aplica para vuelos internacionales en asignación nocturna.
- (vi) Cuando iniciada una asignación de vuelo internacional después de las 18:01 horas (hora de presentación) y por razones de cierre del aeropuerto de destino, la aeronave tenga que regresar al aeropuerto de origen utilizándolo como alternativo, el explotador de la aeronave deberá relevar a los tripulantes de cabina.
- (vii) Los días de asignación no podrán exceder de seis (6) días consecutivos.
- (viii) Si durante el desarrollo de una asignación de vuelo correctamente programada, circunstancias imprevisibles o irresistibles, calificadas como fuerza mayor o caso fortuito, obligaren a prolongar el servicio, el vuelo podrá continuar normalmente hasta su destino, si al terminar la asignación los tiempos de servicio de tripulante o tripulantes no hubieran excedido más de dos (2) horas, en vuelos internacionales o una (1) hora en vuelos nacionales, sobre las normas establecidas. En cada caso la empresa explotadora dará cuenta escrita a la UAEAC, dentro de las cuarenta y ocho (48) siguientes, sobre el mayor tiempo y las causas que lo originaron.
- (ix) Los tiempos de vuelo y servicio también pueden ser ampliados de acuerdo con lo anterior, en caso de actividades de búsqueda y salvamento o con el fin de proporcionar socorro en caso de calamidad.
- (x) En caso de emergencia nacional, orden público, altos intereses nacionales o fuerza mayor, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica podrá modificar las horas máximas señaladas para los miembros de las tripulaciones, por el tiempo que sea indispensable y dentro de los límites que no atenten contra la seguridad aérea.
- (xi) La empresa y el comandante de la aeronave serán responsables que el personal de la tripulación asignada, no exceda los límites permitidos de vuelo y servicio y de que haya disfrutado de los periodos de descanso prescritos.

M

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

13 0 DIC 2021

(# 0 3 1 1 0)

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN - OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

(f) Tiempo programado

Es el que aparece publicado en los itinerarios oficiales de las respectivas empresas, previamente aprobado por la UAEAC. En los casos de los vuelos no publicados en los itinerarios oficiales, se considera como tiempo programado el previsto en el respectivo plan de vuelo.

El tiempo programado no deber exceder los límites establecidos para tiempo de vuelo y tiempo de servicio.

(g) Prevención de fatiga

- (1) Cuando el número de tripulantes de cabina asignados para un vuelo, sea mayor de cinco (5), la empresa incluirá un (1) tripulante jefe de cabina o supervisor dentro de la tripulación correspondiente.
- (2) Los tripulantes jefes de cabina o supervisores velarán porque el personal de tripulantes de cabina bajo su mando, desarrollen sus funciones en forma que no les ocasione fatiga.

(h) Períodos de descanso

- (1) El tiempo de descanso es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio.
- (2) Todos los tripulantes de cabina, al término de cualquier período de servicio, deben disfrutar de un período de descanso, que comienza a contar desde la terminación del período de servicio cumplido y cuya duración será:
 - (i) En la base de residencia.
 - (A) Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.
 - (B) Para vuelos con duración de ocho (8) horas o menos, doce (12) horas de descanso.
 - (C) Para vuelos con duración mayor de ocho (8) horas, el doble de las horas voladas sin exceder de (24) horas de descanso.
 - (ii) Fuera de la base de residencia.
 - (A) Para vuelos con duración de cuatro (4) horas o menos, diez (10) horas de descanso.
 - (B) Para vuelos con duración de nueve horas (9) o menos, doce (12) horas de descanso.
 - (C) Para vuelos con duración mayor de (9) horas y no superior a doce (12), dieciocho (18) horas de descanso.
- (3) Ningún tripulante iniciará un período de servicio sin que el mismo esté precedido del correspondiente período de descanso reglamentario.

M

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Principio de Procedencia:
3000

MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos
Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Resolución Número

30 DIC 2021

(# 0 3 1 1 0)
Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

(i) Tiempo libre

- (1) El tiempo libre es el lapso durante el cual los tripulantes son relevados de todo servicio y se aplica así:
 - (i) Todo tripulante de cabina tendrá derecho a siete (7) días libres cada mes, en su base de residencia, distribuidos en dos (2) períodos de dos (2) días consecutivos cada uno y uno de tres (3) días consecutivos, los cuales se podrán acumular. En caso de salir a, o regresar de vacaciones, incapacidad o licencia, estos días serán proporcionales al número de días faltantes para cumplir el mes calendario.
 - (ii) Todo tripulante de cabina de pasajeros debe hacer uso en forma consecutiva de las vacaciones anuales a que tenga derecho de acuerdo con la ley y, por tanto, estas no son acumulables ni convertibles en dinero. Esta limitación no será aplicable al tiempo de vacaciones que convencionalmente pacten los tripulantes y explotadores excediendo el tiempo determinado en la ley.

(j) Registros

- (1) El explotador mantendrá al día los registros del tiempo de vuelo, periodos de servicio, periodos de descanso, días libres, asignaciones e incapacidades de todos sus tripulantes de cabina, en un Kardex o por cualquier medio aprobado por la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, por orden alfabético, tanto en la base principal como en cada una de las bases donde existan tripulaciones.

1.3 Disposiciones adicionales para tripulantes de aeronaves de transporte público no regular (pilotos, copilotos y otros tripulantes).

Para las operaciones de transporte público no regular, se aplicarán las siguientes disposiciones adicionales:

- (a) Durante las asignaciones con tiempo total de vuelo igual o inferior a cuatro (4) horas y cuatro (4) trayectos o menos, el tiempo de servicio podrá ampliarse hasta quince 15 horas. No obstante, después de una asignación de catorce (14) horas de servicio, el tiempo de descanso no será inferior a doce (12) horas.
- (b) Cuando la espera en un lugar o aeropuerto exceda de tres horas y treinta minutos (3:30), deberá proporcionarse a todos los tripulantes, alojamiento o estadía en hotel u otras instalaciones que ofrezcan las facilidades necesarias para su cómoda permanencia y descanso.
- (c) Para las operaciones de qué trata este numeral, las asignaciones en aeronaves del Grupo B, podrán ser hasta seis (6) consecutivas, siempre que el tiempo promedio de vuelo para todas ellas, no exceda de tres horas y media (3:30) diarias."

11

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



La movilidad es de todos

Mintransporte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de Procedencia:
3000

Resolución Número

03110)

13 0 DIC 2021

Continuación de la Resolución "Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 121 -REQUISITOS DE OPERACIÓN – OPERACIONES DOMÉSTICAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

ARTÍCULO TERCERO: La presente Resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

ARTÍCULO CUARTO: Una vez publicada en el Diario Oficial la presente Resolución, incorpórense las disposiciones que con ella se adoptan, en la edición oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia publicada en la página web www.aerocivil.gov.co

ARTÍCULO QUINTO: Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia que no hayan sido expresamente modificadas con la presente Resolución, continuarán vigentes conforme a su texto preexistente.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE
Dada en Bogotá, D.C., a los

3 0 DIC 2021

JAIR ORLANDO FAJARDO FAJARDO
Director General

Proyectó: Daniel Meléndez Riveros – Grupo Inspección Operaciones
Jairo Sandoval Orjuela – Grupo Inspección Operaciones
Mauricio Arciniegas Naranjo – Grupo Inspección Operaciones

Revisó: Samuel Roiter Velez – Coordinador Grupo Inspección de Operaciones
Édgar Benjamín Rivera Flórez – Coordinador Grupo de Normas Aeronáuticas

Aprobó: Lucas Rodríguez Gómez – Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Francisco Ospina Ramírez – Secretario de Seguridad Operacional y de Aviación Civil