



Principio de Procedencia:
1061.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



Resolución Número

()

**Por la cual se modifica parcialmente la norma RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS
AÉREOS - 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 y 1801 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2° y 5° numerales 4, 5 y 6 y el artículo 9° numeral 4 del Decreto 260 de 2004 modificado por el Decreto 823 de 2017, y

CONSIDERANDO:

Que, dentro del proceso de armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos - LAR, propuestos por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional -SRVSOP, mediante Resolución N° 01593 del 07 de junio de 2018, se adoptó e incorporó la norma RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS como parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Que, esta revisión evaluó las propuestas de la Enmienda 6 del LAR 119, para incluir mejoras relacionadas con la actualización de los reglamentos de referencia, así como las adopciones de las Enmiendas 44 y 23 del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Parte I y Parte III, Sección II, respectivamente.

Que,actualización de acuerdo a la enmienda 5 LAR 119 y a lo acordado en la décimo cuarta reunión del panel de expertos en operaciones y en mercancías peligrosas del SRVSOP (RPEO/14).

Que,se requiere incluir las definiciones de Arrendamiento de aeronaves con tripulación y Arrendamiento de aeronaves sin tripulación.

Que,se requiere precisar el concepto y la aplicación de las operaciones regulares y no regulares, nacionales e internacionales para explotadores de servicios aéreos comerciales en cumplimiento de los requisitos de las normas RAC 121 y RAC 135.

Que,.....de igual manera es necesario actualizar la aplicación del RAC 119, en concordancia con las normas en desarrollo de que tratan el RAC 5 (antiguo RAC 3).

Que,modificar el requisito de licencia PTL por PCA, en cuanto a las calificaciones del personal directivo para operaciones conducidas según la norma RAC 135.

Que;es necesario trasladar el apéndice 3 del RAC 119 al RAC 5, porque el acuerdo 83 bis es mas un tema jurídico que técnico y se considera viable incluirlo en el RAC5; adicionalmente el control operacional que requiere el 83bis esta definido en el RAC 135, RAC 121 y el RAC 145.

Que,(¿???????????)



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE
EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Renumérense la siguiente sección de la norma RAC 119, la cual quedarán así:
119.000 por 119.001 y modifíquese las siguientes definiciones así:

Aceptación: Método oficial para garantizar que la UAEAC ha examinado todos los aspectos críticos de la certificación del explotador antes de la expedición oficial de cualquier documento. Según este concepto, la UAEAC ejerce su prerrogativa de que inspectores técnicos examinen todas las políticas y procedimientos de los explotadores que repercuten en la seguridad operacional. La ejecución real de un instrumento que refleje esta aceptación (suponiendo que se expide dicho documento) puede delegarse en el inspector técnico asignado a la certificación.

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

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

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

Aeronave arrendada. Se entiende por aeronave arrendada, aquella que se utiliza en virtud de un arrendamiento.

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

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

Arrendador. Se refiere a la parte que arrienda la aeronave.

Arrendamiento. Un arrendamiento puede entenderse como un acuerdo contractual mediante el cual un explotador de servicios aéreos con una licencia adecuada obtiene el control comercial de una aeronave sin transferencia de titularidad; puede ser a largo o a corto plazo.

Arrendamiento sin tripulación o seco (dry lease). Es un arrendamiento en el que la aeronave se provee sin tripulación.



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE
EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

Arrendamiento con tripulación (wet lease). Es un arrendamiento en el que la aeronave se provee con tripulación

Arrendatario. La parte que recibe y usa una aeronave bajo las condiciones de un contrato de arrendamiento.

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

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

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

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

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

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

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

Chárter. Un vuelo chárter es una operación no regular en la que se utiliza una aeronave fletada. En un chárter, una parte de la capacidad total de la aeronave está contratada o adquirida en forma privada por una o más entidades, que pueden revenderla al público. La situación en la que el fletador es otro explotador de servicios aéreos que tiene autoridad operativa y fleta la capacidad total de la aeronave, se denomina sub-chárter.



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

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

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

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

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

Empresa de transporte aéreo. 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, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

Estado de matrícula. Es el Estado en donde está registrada la 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.*

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

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

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

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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE
EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

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

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

Franquicia. Es el otorgamiento por parte de un explotador de servicios aéreos, del derecho a utilizar algunos elementos de su identidad corporativa (por ejemplo, su código designador de vuelo, logotipo y símbolos de mercadeo) a un franquiciado, es decir, la entidad o empresa que recibe la franquicia para comercializar o proveer su producto de servicio de transporte aéreo, sujeto a las normas y controles para mantener la calidad que desea el franquiciante, es decir, la entidad que otorga la franquicia.

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

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



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

Operaciones regulares domésticas e internacionales RAC 121. Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualquiera de los aviones descritos en el Subpárrafo (1) y en los lugares establecidos en los Subpárrafos (2) y (3) de esta definición:

(a) Aviones:

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

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

(b) Lugares -Operaciones domésticas:

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

(c) Lugares -Operaciones internacionales:

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



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE
EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Operaciones no regulares domésticas e internacionales RAC 121. Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualquiera 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:

(a) Aviones turbo reactores, turbohélices y recíprocos:

- (1) Con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (2) Con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg; o
- (3) Con una capacidad de carga superior a 3.400 Kg, involucrados en operaciones de carga exclusiva.

Operaciones regulares domésticas e internacionales RAC 135. Cualquier operación regular conducida por un explotador que opera cualquiera de las aeronaves descritas en el Subpárrafo (1) de esta definición y en los lugares descritos en los Subpárrafos (2) y (3) de esta definición:

(a) Aeronaves:

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

(b) Lugares -Operaciones domésticas:

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

(c) Lugares -Operaciones internacionales:

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

Operaciones no regulares domésticas e internacionales RAC 135. Cualquier operación no regular conducida por un explotador que opera cualquiera 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:

(a) Aeronaves:

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



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

(2) Helicópteros.

Operación de carga exclusiva. Cualquier operación por remuneración o arrendamiento diferente a una operación de transporte de pasajeros o, en caso que se transporte pasajeros, ellos deben ser únicamente los especificados en las Secciones 121.2390 (a) y 135.220. Las operaciones de carga exclusiva se clasifican dentro de las operaciones no regulares del 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 (ZFW). Es el peso (masa) máximo permisible de una aeronave sin combustible o aceite utilizable. El peso (masa) máximo sin combustible puede ser encontrado, ya sea en la hoja de datos del certificado de tipo, en el manual de vuelo del avión o ambos.

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

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

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

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

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

Subfletamento. Se refiere al fletamento de una aeronave ya fletada hacia una tercera parte. Subarrendamiento. Se refiere al arrendamiento de una aeronave ya arrendada hacia una tercera parte.

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



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

(a) RAC 121: Aviones Grandes

- (1) operaciones regulares domésticas e internacionales; y
- (2) operaciones no regulares domésticas e internacionales.

(b) RAC 135: Aviones Pequeños y Helicópteros

- (1) operaciones regulares domésticas e internacionales; y
- (2) operaciones no regulares domésticas e internacionales.

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

Transferencia internacional. Significa una transferencia de ciertas funciones y obligaciones entre dos o más Estados o entre explotadores de diferentes Estados de matrícula.

Transferencia doméstica. Significa cualquier arreglo de transferencia de ciertas funciones y obligaciones entre explotadores dentro de un mismo Estado de matrícula.”

ARTÍCULO SEGUNDO: Modifíquense las siguientes secciones de la norma RAC 119, las cuales quedarán así:

“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 modelo de aeronave a ser operada, según dichos reglamentos.
 - (2) Los requisitos que afectan el arrendamiento de aeronaves con tripulación y otros tipos de acuerdo para el transporte aéreo comercial.
 - (3) Los requisitos para obtener una autorización de desviación para realizar una operación de



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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) Reservado.
 - (3) Vuelos ferry o entrenamiento.
 - (4) Reservado.
 - (5) Vuelos turísticos conducidos en globos aerostáticos de aire caliente.
 - (6) Vuelos de salto intencional en paracaídas, sin escalas y dentro de un radio de acción de 50 km (27 NM) desde el aeródromo de despegue.
 - (7) Vuelos de helicópteros conducidos dentro de un radio de 50 km (27 NM) desde el aeródromo de despegue, si:
 - (i) No son transportados más de 2 pasajeros en el helicóptero, además de la tripulación requerida.
 - (ii) Cada vuelo es realizado en condiciones VFR diurnas.
 - (iii) El helicóptero utilizado está certificado en la categoría estándar y cumple con los requisitos de inspección de 100 horas de acuerdo a lo especificado en el párrafo 91.1110 (b) de la norma RAC 91.
 - (iv) El explotador obtiene autorización del ATC antes de cada vuelo y provee al control toda información requerida.
 - (8) Reservado.
 - (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.”

“119.015 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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

normas RAC 121, o RAC 135, o ambas, se le expedirá un solo CDO autorizándole tales operaciones, sin considerar las clases de operaciones o los tipos o tamaños de aeronaves a ser operadas.

- (c) Un titular de un CDO RAC 121 podrá incluir en sus OpSpecs una autorización para realizar operaciones bajo la norma RAC 135; sin embargo, un titular de un CDO RAC 135 no podrá realizar operaciones bajo la norma RAC 121.
- (d) Cuando un explotador se certifica bajo RAC 121 o RAC 135 y aspire a realizar operaciones con otro RAC, debe incluirlas en la declaración o carta de cumplimiento; así como, en el manual de operaciones.
- (e) Un explotador titular de un CDO autorizado a conducir operaciones de transporte aéreo comercial solo podrá realizar una operación de transporte aéreo privado en su propio beneficio de conformidad con la norma RAC 91."

"119.025 Especificaciones relativas a las operaciones

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

"119.030 Utilización del nombre comercial

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

"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



Principio de Procedencia:
1062.492



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

los requisitos de la norma RAC 121, debiendo ser emitidas las OpSpecs de acuerdo con tales requisitos:

(1) Operaciones regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo realizadas con los siguientes aviones:

- (i) Turborreactores.
- (ii) Turbohélices y recíprocos con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (iii) Turbohélices y recíprocos con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg.

(2) Operaciones no regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo, o carga exclusivamente realizadas con aviones turborreactores, turbohélices y recíprocos que tengan:

- (i) Una configuración de más de 19 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o
- (ii) Un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg; o
- (iii) Una capacidad de carga paga superior a 3.400 kg, involucrados en operaciones de carga exclusivamente.”

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

(a) Las siguientes clases de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusivamente por remuneración con aviones, serán realizadas en cumplimiento de los requisitos de la norma RAC 135, debiendo ser emitidas las OpSpecs de acuerdo con tales requisitos:

(1) Operaciones regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo realizadas con aviones turbohélices y recíprocos que tengan:

- (i) Una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación y un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos.

(2) Operaciones no regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo o carga exclusivamente realizadas con aviones turborreactores, turbohélices y recíprocos que tengan:

- (i) Una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación y un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos;



Principio de Procedencia:
1062.492



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

o

- (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 con los requisitos del RAC 135

- (a) Los siguientes tipos de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva por remuneración o arrendamiento con helicópteros, serán realizados en cumplimiento con los requisitos del RAC 135, debiendo ser emitidas las OpSpecs, de acuerdo con tales requisitos:

- (1) Operaciones regulares; y
- (2) Operaciones no regulares.”

“119.205 Aplicación

- (a) Este capítulo establece:

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

“119.210 Requisitos generales

- (a) Para que un solicitante pueda conducir operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo o de carga exclusiva según el RAC 121 o 135, deberá:

- (1) Poseer un permiso o concesión de operación otorgada por la autoridad competente.
- (2) Obtener un CDO; y
- (3) Para cada modelo de aeronave, obtener las OpSpecs que prescriban las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones según las cuales cada tipo de operación debe ser conducido.”

“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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

(2) Conteniendo toda la información que requiera la autoridad.

- (b) Cada solicitante deberá presentar la solicitud del CDO ante la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil SSOAC de la UAEAC conforme a lo prescrito en la Circular vigente relativa al proceso de certificación, en concordancia con lo establecido en el Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC), y el RAC 5.”

“119.227 Finalización del proceso de certificación

- (a) El proceso de certificación finalizará por cualquiera de las siguientes causas:

(1) Renuncia expresa del solicitante.

(2) Transcurridos 90 días hábiles de inactividad por parte del solicitante.

(3) Cuando, no se hayan cumplido los plazos conforme a lo establecido en el en el Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC), en concordancia con el RAC 5.

- (b) La empresa interesada contará desde la notificación del cumplimiento de los requisitos señalados en (b) (6) del Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC), en concordancia con el RAC 5, con un término improrrogable de dos (2) años para agotar al menos hasta la fase IV de su proceso de certificación.

- (c) Si la empresa no lograra al menos culminar la fase IV de certificación dentro del término indicado en el párrafo anterior, se dará por fallido todo el trámite. En este caso, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, lo informará a la Oficina de Transporte Aéreo, y ambas oficinas devolverán al solicitante toda la documentación recibida de él.

- (d) Hará lugar a la reposición de términos, en las condiciones señaladas en 1.(c) del Manual de Trámites relativos a las actividades aéreas civiles (MTAC).

- (e) Salvo lo dispuesto por el párrafo (d) de esta sección, si el solicitante tiene interés de continuar con el proceso de certificación, una vez haya ocurrido cualquiera de las causales previstas en los párrafos (a) o (c), deberá dar inicio a un nuevo proceso de certificación.”

“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



Principio de Procedencia:
1062.492



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

de transporte aéreo comercial y el mantenimiento de sus aviones, de acuerdo con las disposiciones de las normas RAC 121 o RAC 135, y las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones de las OpSpecs emitidas según estos reglamentos.

- (4) Cuenta con:
- (i) Una organización adecuada.
 - (ii) Un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo.
 - (iii) Un programa de instrucción.
 - (iv) Contratos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas.
- (5) Dispone de la cantidad de aeronaves requeridas, de acuerdo con la modalidad de operación del servicio propuesto, según lo dispuesto en la norma RAC 5.
- (6) Ha contratado seguros que cubran su responsabilidad en los casos de accidente, en particular con respecto a los ocupantes, el equipaje, la carga, el correo y terceros.”

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

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

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

- (a) Para cada modelo de aeronave del explotador, se incluirá la siguiente información:
 - (1) La información de contacto de la autoridad expedidora.
 - (2) El número del CDO.
 - (3) El nombre del explotador y su razón social.
 - (4) La fecha de expedición de las OpSpecs y la firma del representante de la autoridad expedidora.



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

- (5) El modelo de la aeronave, identificado por marca, modelo y serie.
- (6) Las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave.
- (7) Los tipos de operaciones.
- (8) El área de operaciones.
- (9) Las limitaciones especiales.
- (10) Mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
- (11) Las aprobaciones específicas tales como:
 - (i) Mercancías peligrosas.
 - (ii) Operaciones en condiciones de baja visibilidad.
 - (iii) Operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM).
 - (iv) Operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).
 - (v) Especificaciones de navegación para operaciones PBN con AR; y
 - (vi) Maletines de vuelo electrónico (EFB).
- (b) Además de los aspectos incluidos en el párrafo (a) de esta sección, las especificaciones relativas a las operaciones podrán incluir otras aprobaciones específicas, tales como:
 - (1) Operaciones especiales de aeródromo.
 - (2) Procedimientos especiales de aproximación.
 - (3) Transporte de pasajeros en monomotores en operaciones nocturnas o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; y
 - (4) Operaciones en áreas con procedimientos especiales.
- (c) Si las aprobaciones específicas y limitaciones son idénticas para dos o más modelos de aeronaves, esos modelos podrán agruparse en una lista única.
- (d) Las OpSpecs emitidas de acuerdo con esta sección serán aprobadas por la UAEAC.”

“119.280 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs iniciada por la UAEAC



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda de las OpSpecs iniciada por la UAEAC:
- (1) La UAEAC notificará al explotador por escrito sobre la enmienda propuesta.
 - (2) La UAEAC establecerá un plazo no menor a 7 días hábiles dentro del cual el explotador podrá presentar por escrito los argumentos que rechazan la enmienda.
 - (3) Después de considerar los argumentos presentados, la UAEAC notificará al explotador acerca de:
 - (i) La adopción de la enmienda propuesta.
 - (ii) La adopción parcial de la enmienda propuesta.
 - (iii) El retiro total de la propuesta de enmienda.
 - (4) Cuando la UAEAC emita una enmienda a las OpSpecs, esta entrará en vigor pasados 30 días después de que el explotador haya sido notificado, a menos que:
 - (i) Exista una emergencia o urgencia que requiera una acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo comercial, o
 - (ii) El explotador presenta una petición de reconsideración según la sección 119.290 de este capítulo.
- (b) Cuando la UAEAC determine que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo comercial que requiere una acción inmediata o que los procedimientos establecidos en esta sección sean impracticables o contrarios al interés público:
- (1) La UAEAC enmendará las OpSpecs y hará efectiva la enmienda en el día en que el explotador reciba notificación al respecto.
 - (2) En la notificación al explotador, la UAEAC expondrá las razones por las cuales considera que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo comercial que requiere una acción inmediata o que hace que el retraso de entrada en vigor de dicha enmienda sea impracticable o contraria al interés público.”

“119.285 Procedimiento de enmienda de las OpSpecs solicitada por el explotador

- (a) El siguiente procedimiento será seguido para la enmienda a las OpSpecs solicitada por el explotador:
- (1) El explotador presentará a la UAEAC una solicitud de enmienda de sus OpSpecs:
 - (i) Por lo menos 90 días calendario antes de la fecha propuesta por el solicitante para



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

que la enmienda entre en vigor, a menos que un tiempo menor sea aprobado, en los casos:

- (A) Fusión.
 - (B) Necesidad de pruebas de demostración.
 - (C) Cambios en las clases de operación.
 - (D) Reanudación de las operaciones después de suspensión de actividades como resultado de acciones de bancarrota; o
 - (E) Por la incorporación inicial de aeronaves que no han sido probadas previamente en el transporte aéreo comercial.
- (ii) por lo menos, 30 días calendario antes en los casos no considerados en el párrafo anterior.
- (2) La solicitud deberá ser presentada en el modo prescrito por la UAEAC.
- (3) Después de analizar los argumentos presentados, la UAEAC notificará al explotador:
- (i) Que la enmienda solicitada será adoptada.
 - (ii) Que la enmienda solicitada será parcialmente adoptada.
 - (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.”

“119.295 Arrendamiento de aeronaves con tripulación

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



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE
EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

"119.300 Arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera sin tripulación

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

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



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

“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.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

- (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; o
 - (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.
 - (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 y las OpSpecs vigentes.
 - (ii) Los manuales de operaciones y de mantenimiento requeridos o sus volúmenes pertinentes.
 - (iii) Todo registro, documento y reporte que deba conservar el explotador en virtud de los reglamentos vigentes.
 - (iv) Un listado que contenga la ubicación y cargos de cada uno de los responsables de todo registro, documento y reporte que deba conservar el explotador en virtud de los reglamentos vigentes.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

“119.325 Continuidad de las operaciones

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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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 Colombianos aplicables.
- (c) El explotador deberá designar a una persona o grupo de personas con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuadas, quienes se reportarán directamente al directivo responsable, y entre sus responsabilidades se incluirá la de asegurar que la organización cumpla con los requisitos de la norma RAC 121; esas personas deben ser aceptadas por la UAEAC.
- (d) El directivo responsable deberá asegurar que, para la realización de sus operaciones, el explotador cuenta con personal competente y calificado, que 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) Director o responsable de mantenimiento.
 - (3) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

- (4) Jefe de pilotos.
- (5) Jefe de entrenamiento.
- (e) La UAEAC podrá aprobar posiciones distintas de las listadas en el párrafo (d) de esta sección para una operación particular, 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:
 - (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



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

por la norma RAC 121, los deberes, responsabilidades y la autoridad del personal listado en el párrafo (d) de esta sección.

- (2) Listar en el manual de operaciones los nombres y datos de contactos de las personas asignadas a esas posiciones.
- (3) Notificar a la UAEAC, dentro de un plazo de 10 días, cualquier cambio en el personal o cualquier vacante en cualquier posición listada.”

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

- (a) Para servir como director o responsable de operaciones según el párrafo 119.330 (d) de este reglamento, una persona deberá cumplir los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Además, deberá:
 - (1) Ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea (PTL).
 - (2) Tener, al menos, 3 años de experiencia como director o responsable o supervisor dentro de los últimos 6 años, en una posición en la que ejerció el control operacional sobre cualquier operación conducida con aviones grandes 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



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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 3 años en puestos de responsabilidad relacionada con el mantenimiento de aeronaves con un explotador de servicios aéreos o en una organización de mantenimiento aprobada.
- (d) Para desempeñarse como gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), según el párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:
 - (1) Poseer una calificación técnica en sistemas de gestión.
 - (2) Tener experiencia en el área de mantenimiento o de operaciones de vuelo.
 - (3) Conocer las partes pertinentes de los manuales del explotador y de sus OpSpecs.
- (e) Para desempeñarse como jefe de entrenamiento según el párrafo 119.330 (d), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:
 - (1) Conocer los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en sus partes pertinentes, el manual de operaciones, el programa de entrenamiento y las especificaciones de operación del explotador necesarios para la ejecución de sus funciones.
 - (2) Ser titular de una habilitación de instructor de vuelo en un equipo de la flota del operador.
- (f) La UAEAC puede aprobar requisitos de experiencia diferentes de los establecidos en esta sección, si el explotador demuestra que una persona a emplear, tiene experiencia comparable y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo a los requisitos de este capítulo y los procedimientos descritos en el manual de operaciones del explotador.



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

(g) La UAEAC podrá en todo momento anular la desviación otorgada en el párrafo (f) anterior.”

“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 básico de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos aplicables.
- (c) El explotador deberá designar a una persona o grupo de personas con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada. Esta persona o grupo de personas se reportarán directamente al directivo responsable y entre sus responsabilidades se incluirá la de asegurar que la organización cumpla con los requisitos de la norma RAC 135. La persona o grupos de personas nominadas y el directivo responsable deberán ser aceptados por la UAEAC.
- (d) El directivo responsable deberá asegurar que, para la realización de sus operaciones, el explotador cuenta con suficiente personal competente y calificado, que 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) Director o responsable de mantenimiento.
 - (3) Gerente o responsable del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).
 - (4) Jefe de pilotos.
- (e) La UAEAC podrá aprobar posiciones distintas de las listadas en el párrafo (d) de esta sección, para una operación particular, 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:



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

- (a) Para servir como director o responsable de operaciones según el párrafo 119.340 (d) de un explotador que conduce cualquier operación en la cual se requiere que el piloto al mando sea titular tenga una licencia de piloto de transporte de línea (PTL), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá:
- (1) Ser titular de una licencia PTL y poseer una de las siguientes calificaciones:
- (i) Tener, por lo menos, 3 años de experiencia como director o responsable o supervisor en una posición en la cual ejerció control operacional sobre cualquier operación 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, una licencia de piloto comercial (PCA), como también tener una habilitación de instrumentos si dicha habilitación es requerida para cualquier piloto al mando del explotador, así como poseer las calificaciones prescritas en los numerales (a)(1)(i) y (a)(1)(ii) de esta sección.
- (c) Para servir como jefe de pilotos, según el párrafo 119.340 (d), de un explotador que conduce cualquier operación para la cual el piloto al mando debe ser titular de una licencia de piloto de transporte de línea (PTL), una persona cumplirá con los requisitos de competencia establecidos por el explotador. Adicionalmente deberá ser titular de una licencia PTL con las habilitaciones apropiadas y estar calificado para servir como piloto al mando en por lo menos un tipo aeronave utilizada en la operación del explotador.
- (1) En el caso de una persona que llega a ser jefe de pilotos por primera vez, por lo menos, 3 años de experiencia dentro de los últimos 6 años como piloto al mando de 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



Principio de Procedencia:
1062.492



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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 (PCA) como también debe poseer una habilitación de instrumentos si dicha habilitación es requerida para cualquier piloto al mando del explotador. El jefe de pilotos deberá estar calificado para servir como piloto al mando en, por lo menos, un tipo de aeronave utilizada en la operación del explotador. Además, el jefe de pilotos deberá poseer una de las calificaciones prescritas en los literales (a)(1)(ii)(A) y (a)(1)(ii)(B) de esta sección.
- (e) Para servir como director o responsable de 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 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.
- (g) La UAEAC puede aprobar requisitos de experiencia diferentes de los establecidos en esta sección, si el explotador demuestra que una persona a emplear, tiene experiencia comparable y puede efectivamente desempeñar las funciones asociadas con la posición de acuerdo a los requisitos de este capítulo y los procedimientos descritos en el manual de operaciones del explotador.
- (h) La UAEAC podrá en todo momento anular la desviación otorgada en el Párrafo (g) anterior.”

ARTÍCULO TERCERO: Modifíquense el subpárrafo (a) (2) y el subpárrafo (c) (1) y (c) (2), del Apéndice 1 y el Apéndice 2 de la norma RAC 119 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual quedará así:



Principio de Procedencia:
1062.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE
EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

“(a) (2) El CDO y sus OpSpecs definirán las operaciones que está autorizado a realizar un
explotador, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones.”

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

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

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

ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS OPERACIONES					
(Sujetas a las condiciones aprobadas en el Manual de Operaciones)					
INFORMACION DE CONTACTO DE LA UAEAC ¹ ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS					
Teléfono: Telephone		Fax		Correo-e Email:	
CDO/AOC No. ²	Nombre Operador ³ Operator name	Razón Social (Dba) ³ trading name	Fecha ⁴ Date	Firma ⁴ : Signature	
Modelo Aeronave ⁵ Aircraft model					
TIPOS DE OPERACIONES Types of operation:					
Transporte Aéreo Comercial Commercial air transportation		Pasajeros Passengers		Carga Cargo	
Otros ⁶ Others					
Áreas de Operaciones ⁷ Area(s) of operation					
Limitaciones Especiales ⁸ Special limitations					



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

APROBACION ESPECIFICA SPECIFIC APPROVAL	SI YES	NO	DESCRIPCIÓN ⁹		COMENTARIOS
Mercancías peligrosas Dangerous goods	☐	☐			
Operaciones en condiciones de baja visibilidad Low visibility operations	☐	☐			
Aproximación y aterrizaje Despegue Approach and landing, Take off	☐	☐	CAT ¹⁰ RVR: __m DH: __ ft		
Créditos operacionales Operational credit(s)	☐	☐	RVR ¹¹ : __m ¹²		
RVSM13 N/A ☐	☐	☐			
EDTO ¹⁴ N/A ☐	☐	☐	Umbral de tiempo ¹⁵ : __ minutos Threshold time: __ minutes Tiempo de desviación maximo: __ minutos Maximum diversion time: (minutes)		
Especificaciones de navegación AR para las operaciones PBN AR navegación specifications for PBN operations	☐	☐	16		
Mantenimiento de la aeronavegabilidad Continuing airworthiness			17		
EFB	☐	☐	18		
Otros: Arrendamiento, fletamento, intercambio y otros. Others leasing or rentals	☐	☐	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.



Principio de Procedencia:
1062.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE
EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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 (clasificación) común del equipo CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial) /OACI de la marca, modelo y serie o serie maestra de la aeronave, si se ha designado una serie (p. ej., Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: http://www.intlaviationstandards.org/ y las marcas de nacionalidad y matrícula de cada aeronave incluida en dicha OpSpecs.
6. Otro tipo de 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) definidas por la autoridad expedidora.
8. Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p. ej., VFR únicamente, de día únicamente, etc.).
9. Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación específica (con los criterios pertinentes).
10. Insertar la categoría de la operación de aproximación de precisión: CAT II o III. Insertar el RVR mínimo en metros y DH en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.
11. Insertar el RVR mínimo de despegue aprobado en metros, o la visibilidad horizontal equivalente si no se usa RVR. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.
12. Lista de las capacidades de a bordo (es decir de aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS) y créditos operacionales conexos otorgados.



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE
EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

APÉNDICE 2
CONVENIOS TÉCNICOS Y OPERACIONALES

- (a) En la celebración de convenios técnicos y operacionales la UAEAC tendrá en cuenta lo siguiente:



Principio de Procedencia:
1062.492



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

ARTÍCULO CUARTO: Suprímase el Apéndice 3 de la norma RAC 119 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual quedará disponible en el RAC 5.

ARTÍCULO QUINTO: Suprímense las siguientes secciones que se encontraban Reservadas: 119.100; 119.200



Principio de Procedencia:
1062.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



Resolución Número

()

Continuación de la Resolución por la cual se modifica parcialmente la RAC 119 -CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS - de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

ARTÍCULO SEPTIMO : 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 OCTAVO: 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.

Dada en Bogotá, D.C., a los

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

JUAN CARLOS SALAZAR GÓMEZ
Director General

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

Revisó: Diego Zuleta Guzmán – Coordinador Grupo Inspección de Operaciones
Édgar Benjamín Rivera Flórez – Coordinador Grupo de Normas Aeronáuticas
Francisco Ospina Ramírez – Director de Estándares de Vuelo

Aprobó: Lucas Rodríguez Gómez– Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Francisco Ospina Ramírez – Secretario de Seguridad Operacional y de Aviación Civil (E)
Juan Carlos Ramírez Mejía – Asesor Dirección General