



1000.250.2 - 2017017881

Bogotá D.C, 22 de mayo de 2017

Doctora

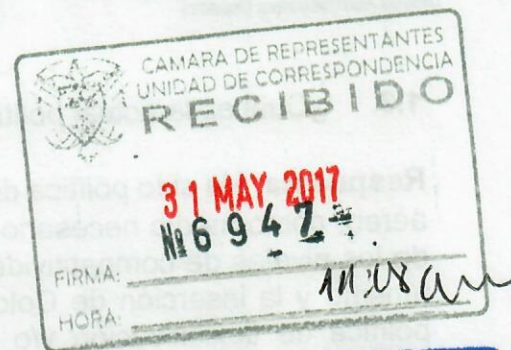
ELIZABETH MARTÍNEZ

Secretaria Comisión Tercera

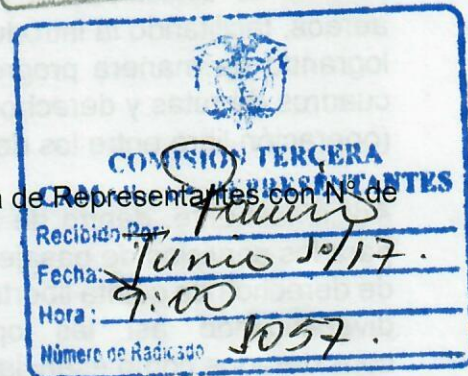
Cámara de Representantes

Carrera 7 N° 8 - 68 Edificio Nuevo Congreso

Ciudad



Asunto: Respuesta cuestionario Comisión Tercera - Cámara de Representantes con N° de radicado 2017035932.



Respetada doctora Martínez,

Reciba un cordial saludo por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- Aerocivil. De manera atenta nos dirigimos a usted para dar respuesta al cuestionario enviado por la Honorable Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, en los siguientes términos:

1. POLÍTICA AEROCOMERCIAL

1.1. ¿Desde que se posesionó su despacho ha emitido algún documento de política aerocomercial para los distintos sectores que conforma la industria aeronáutica? En caso de haberlo hecho favor enviar en medio digital copia de la misma.

Respuesta: No se ha emitido ningún documento adicional al respecto.

1.2. ¿Su despacho ha presentado al sector un documento sobre política de seguridad aérea?

Respuesta: Se ha presentado la Política sobre Seguridad Aérea, reglamentada mediante Resolución 01455 de 18 de junio del 2015, "Por la cual se adopta el Programa del Estado para la Gestión de Autoridad en Seguridad Operacional en Colombia (PEGASO)". El cual fue divulgado y socializado en el diario oficial edición No. 49.547 del jueves 18 de junio de 2015, así mismo éste se encuentra publicado en la página web de la entidad para consulta del sector y de los usuarios, el cual también puede consultar en el Anexo No. 1 de éste documento.



1.3. ¿Cuál es la actual política aerocomercial, y cuando fue emitida?

Respuesta: Ha sido política del Gobierno nacional, el fortalecimiento del transporte aéreo, como medio necesario para el desarrollo del comercio exterior, el aumento de los niveles de competitividad, la conectividad de las regiones, la promoción del turismo y la inserción de Colombia en el mundo. Es por ello, que se adoptó una política de flexibilización y/o liberación del acceso al mercado en los servicios aéreos, facilitando la introducción de nuevas rutas y mayor número de frecuencias, logrando de manera progresiva la liberalización de los servicios internacionales, cuadros de rutas y derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire abiertos (operación libre entre los dos territorios).

Adicionalmente, dentro de estas directrices de política, se ha venido negociando para los servicios de pasajeros y bajo condiciones de reciprocidad, el otorgamiento de derechos de quinta libertad del aire de manera irrestricta en toda América Latina, diversificando así las oportunidades de conectividad hacia otros países considerados como esenciales en las relaciones internacionales.

Lo anterior ha venido generando nuevas oportunidades para las empresas que a su vez benefician a los usuarios de transporte aéreo, fomentando la competencia y la introducción de nuevas rutas y mayor número de frecuencias, lo cual sin duda redundará en beneficio del comercio, el turismo y el desarrollo del país en general.

En la práctica las condiciones de acceso son flexibles, permitiendo el desarrollo de la aviación comercial y del turismo, así como el incremento de la conectividad aérea del país, por lo cual se traduce en mayores beneficios para los usuarios del transporte aéreo.

La política aerocomercial vigente en Colombia está prevista en diferentes documentos, como Actas del Consejo Directivo y aprobaciones técnicas de integración empresarial, entre otros. Si bien no están compilados, las decisiones se toman teniendo en cuenta los lineamientos de política exterior, los intereses de los diferentes actores como el usuario, la industria, el comercio, la comunidad en general, así como el interés país a nivel de política internacional y a nivel de promoción de turismo.

Como parte de todo este proceso, y considerando las políticas del actual Gobierno, que se orientan a estimular la competencia, fomentar el intercambio comercial y promover el turismo, la autoridad aeronáutica ha seguido políticas de flexibilización de las condiciones de acceso al mercado de transporte aéreo, adoptando en el caso de las rutas internacionales un esquema de negociación de derechos de tráfico más libre, lo que ha hecho posible liberalizar buena parte de los instrumentos internacionales del país en esta materia.

Desde el punto de vista formal, estas negociaciones se plasman en diferentes tipos



de instrumentos, desde un Acuerdo Bilateral que contiene cierto número de cláusulas tipo, hasta Actas de Entendimiento, Memorandos, etc., que son los comúnmente llamados acuerdos simplificados. Existen también otras modalidades de arreglos como los entendimientos multilaterales y plurilaterales.

En cuanto a la política aerocomercial del mercado nacional en sesión del 8 de octubre de 2012 el Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil recomendó la liberalización del acceso al mercado nacional, medida que complementó la política de libertad tarifaria (Res. 904 de 2012), quedando desregulado los dos componentes básicos del mercado: precios y acceso. Esta liberalización no afectó el mecanismo de estímulo a nuevos servicios pioneros. Es así como esta política adoptada ha sido exitosa toda vez que tal como lo reflejan las cifras Estadísticas el mercado nacional reporta un crecimiento significativo, es así como en el 2012 el mercado doméstico era de 16.943.542 pasajeros movilizados, pasan al 2016 de 23.967.821, lo cual se traduce en un crecimiento promedio anual del 9,06%.

Conforme al ítem anterior, el mercado de transporte aéreo regular nacional de pasajeros esta desregulado, reporta crecimiento e inclusive ha ingresado al mercado modelos de bajo costo, lo cual ha contribuido a dinamizarlo y democratizarlo, es decir, llegar a diferentes segmentos de la población. Igualmente existe una política de rutas sociales.

Actualmente el Sector de Transporte Aéreo Regular de Pasajeros nacional está servido por seis aerolíneas, lo cual garantiza una debida competencia en la prestación del servicio, toda vez que existen diferentes ofertas para los usuarios.

1.4. ¿Se tiene previsto modificar la política aerocomercial, de ser así cuales son las razones para ello, y sobre que nuevos fundamentos se va estructurar el cambio?

Respuesta: Por el momento no se encuentra previsto modificar la política aerocomercial actual. Por cuanto la misma ha sido exitosa y así lo evidencian las cifras estadísticas: en el 2016 se movilizaron un total de 35,77 millones de pasajeros origen-destino, lo que representa un crecimiento del 4,81% con relación al año 2015, equivalente a 1,64 millones de personas. En 2016 el tráfico doméstico representó el 67% del tráfico total, disminuyendo la participación que tuvo en el año 2015, en el cual los pasajeros domésticos concentraron el 67,73% de los pasajeros origen-destino. En 2016 se triplica el número de pasajeros de transporte aéreo del año 2004; además excede el doble de los pasajeros movilizados en 2009. En los últimos diez años la tasa promedio de crecimiento anual de los pasajeros origen-destino (tanto nacionales como internacionales) fue de 10,4%.

1.5. ¿Cuál es la política de su entidad en cuanto a la negociación de los acuerdos de libertades aéreas?

Respuesta: Para la suscripción de los acuerdos bilaterales o multilaterales, se

Clave: GDIR-3.0-12-08

Versión: 01

Fecha: 20/09/2011

Página: 3 de 104



toman en consideración los lineamientos de política exterior que traza el Ministerio de Relaciones Exteriores, se evalúan los intereses de Procolombia e igualmente se estiman los tratados de libre comercio que suscribe el Estado colombiano; también se tiene en cuenta el desarrollo y fortalecimiento de la industria aérea colombiana, la conectividad, el turismo, el comercio y por supuesto el usuario del servicio del transporte aéreo. Lo anterior en aras de garantizar un equilibrio para los diversos actores que confluyen.

Hoy en día tenemos 44 instrumentos bilaterales, los cuales se distribuyen por regiones así:

- Trece (13) con países europeos.
- Dos (2) con América del Norte.
- Diez (10) con América Central y el Caribe.
- Diez (10) con América del Sur, teniendo en cuenta cada uno de los países que integran la CAN.
- Cinco (5) con Asia.
- Tres (3) con Medio Oriente.
- Uno (1) con Oceanía

En lo concerniente al contexto internacional, como se señaló en la respuesta de la pregunta 1.3, se adoptó una política de flexibilización y/o liberación de acceso al mercado en los servicios aéreos, facilitando la introducción de nuevas rutas y mayor número de frecuencias, logrando de manera progresiva la liberalización de los servicios internacionales, cuadros de rutas y derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire (operación libre entre dos territorios).

Los fines principales perseguidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, al llevar a cabo una negociación de tipo bilateral o multilateral, están relacionados con la creación de un marco regulatorio que permita el desarrollo de las relaciones aerocomerciales de Colombia con otro estado o estados a fin de generar, en primer lugar seguridad jurídica al desarrollo de las relaciones aerocomerciales, a las empresas prestadoras de servicios y por otro lado generar mejor conectividad, desarrollo del turismo y del comercio.

En resumen, Colombia flexibilizó su política de acceso al mercado en tercera y cuarta libertad del aire en todas las negociaciones que realiza con otros países y de quinta libertad del aire dentro de la región Latinoamericana y el Caribe. Para terceros países fuera de esta región, las quintas libertades se negocian bajo el principio de reciprocidad y mercados equivalentes, razón por la cual es indispensable una negociación bilateral donde se analizan las condiciones particulares e intereses de cada Estado.

1.6. ¿Cuál es el fundamento legal, que tiene su entidad para imponer tributos a las aerolíneas y/o pasajeros, para el financiamiento de obras ajenas al sector aeronáutico, como es el caso del "derecho de conectividad" para el financiamiento del Túnel de Oriente?



Respuesta: La Ley 105 de 1993, señala que el transporte aéreo forma parte del Sistema Nacional de Transporte y por ende es un servicio público, advirtiendo que los organismos de este sistema velarán porque su operación **se funde en criterios de coordinación**, planeación, descentralización y participación, al igual que en la colaboración de las organizaciones sociales en el control y la prestación del servicio.

Esta visión integral del Sistema Nacional del Transporte es la que permite destinar los recursos de manera eficiente propendiendo porque haya una intermodalidad, de forma tal que exista una continuidad para el pasajero que acude a las diversas formas de transporte en su desplazamiento, pudiendo pasar fácilmente, si es del caso, del modo terrestre al aéreo, marítimo y así sucesivamente.

Así mismo, esta visión permite el diseño de políticas públicas de transporte que redunden en beneficio de los asociados, tal y como lo consagra el artículo 1º de la Ley 105 de 1993 en su inciso segundo.

Por tal razón, no se puede concebir una infraestructura aeronáutica desconectada de la perteneciente a otros modos de transporte como el terrestre y el marítimo o fluvial, razón por la cual, es menester darles un tratamiento integral, como en efecto se contempla en el artículo 12 de la Ley 105 de 1993 cuando define la infraestructura de transporte a cargo de la Nación e incluye en ella tanto la red nacional de carreteras como la infraestructura aeroportuaria.

Lo señalado anteriormente no es otra cosa que el desarrollo del principio del transporte público referido al acceso al transporte, el cual conlleva que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad tal y como lo consagra el literal a del numeral 1º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993.

Así mismo, con esta visión se desarrolla el principio del transporte público referido al transporte intermodal, el cual implica que las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 8º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993.

Aunado a lo anterior, la expedición de la Resolución 2251 de 2016 estuvo precedida de estudios y documentos técnicos que daban cuenta, no solo de esa intermodalidad e integralidad existente entre el aeropuerto José María Córdova y el Túnel de Oriente, sino del impacto de la mejora en la infraestructura que traería para el primero.

Bajo el concepto integral e intermodal de infraestructura del transporte, es posible establecer el derecho por conectividad, teniendo en cuenta el impacto positivo del proyecto Túnel de Oriente sobre el aeropuerto José María Córdova tal y como lo señalaron los estudios previos a la expedición de la Resolución 2251 de 2016.



Adicional a lo anterior, se reitera que normativamente en la legislación colombiana la tasa y sobretasa tiene una destinación específica, mas no así el derecho, razón por la cual, con éste sí es posible participar en proyectos que guarden relación con la infraestructura aeroportuaria, (en el presente caso por la intermodalidad del transporte y conectividad aunado a las facilidades del transporte terrestre al transporte aéreo), y redunden en la mejora en la prestación del servicio de transporte aéreo.

1.7. ¿Cuál es la política aerocomercial fijada por el Consejo Directivo de la Aeronáutica Civil para la negociación de Acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales de aviación?

Respuesta: La política aerocomercial fijada por el Consejo Directivo de la Aeronáutica Civil para la negociación de Acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales de aviación es la consignada en la respuesta al punto 1.5.

En todo caso la política aerocomercial vigente en Colombia está prevista en diferentes documentos como: Actas del Consejo Directivo de la Aeronáutica Civil (Acta No. 8 del Consejo Directivo), órgano que recomienda y orienta las estrategias y planes del sector aéreo en concordancia con las políticas generales; y aprobaciones técnicas de integración empresarial, entre otros. Si bien no están compilados, las decisiones se toman teniendo en cuenta los lineamientos de política exterior, los intereses de los diferentes actores como el usuario, la industria, el comercio, la comunidad en general, así como el interés país a nivel de política internacional y a nivel de promoción de turismo.

1.8. ¿Por qué no se exige que la operación en quintas libertades se de en puntos no servidos directamente por aerolíneas nacionales o extranjeras?

Respuesta: Como se expresó en las respuestas anteriores, las quintas libertades se negocian bajo el principio de reciprocidad y mercados equivalentes, razón por la cual es indispensable una negociación bilateral donde se analizan las condiciones particulares e intereses de cada Estado, por lo tanto, para el otorgamiento de quintas libertades del aire no se debe hablar de una política generalizada ya sea restrictiva o abierta, cada caso debe ser analizado individualmente. Conforme a lo anterior y en los casos que proceda, se condiciona que la operación en quintas libertades se de en puntos no servidos directamente por aerolíneas nacionales o extranjeras, entre otros aspectos.

1.9. ¿Por qué en las recientes negociaciones bilaterales como por ejemplo con QATAR, no se ha garantizado la reciprocidad real y efectiva, frente a las posibilidades de las aerolíneas nacionales en estos mercados?

Respuesta: Es pertinente aclarar que en la última negociación que se llevó a cabo con QATAR, esto entre el 21 y el 22 de julio de 2016, no se llegó a ningún acuerdo,



quedando las Partes pendientes de revisar las relaciones aerocomerciales a futuro. En este contexto, a la fecha no ha habido cambios en el estatus de la relación con este país y no se han otorgados nuevos derechos a QATAR.

En todo caso, el acceso a las rutas internacionales depende de las negociaciones aerocomerciales, que se traducen en los Convenios de Transporte Aéreo, que no son otra cosa que los instrumentos de regulación del mercado, en los que se crean las condiciones adecuadas para las aerolíneas de ambas partes, teniendo siempre presente el principio de reciprocidad, el cual debe regir en todas las relaciones internacionales.

2. POLÍTICA DE SUBVENCIÓN A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

2.1. ¿Cuáles son las medidas que ha emitido el Gobierno Nacional, o su entidad para subvencionar o promover la industria aérea nacional, al tenor de art. 1863 del Código de Comercio y/o del Plan de Desarrollo actualmente vigente?

Respuesta: El artículo 1863 del código de comercio a su texto indica: *“El Gobierno podrá subvencionar la industria aérea y señalar los términos, condiciones y modalidades de dicha subvención”*. El anterior postulado debe enmarcarse dentro de la Constitución Política de 1991, en particular en sus artículos 334, 355 y 365; en consecuencia la subvención solo es practicable a título de ley, bien por iniciativa parlamentaria o debidamente presentada por el Gobierno Nacional ante el Honorable Congreso de la República, cumpliendo los requisitos constitucionales para establecer subvenciones, lo que de plano limita el actuar de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en ese campo, ya que pertenece al sector descentralizado (Ley 489 de 1998) y por tanto no tiene iniciativa legislativa para la materia.

Las subvenciones han sido ya evaluadas por la Honorable Corte Constitucional en Sentencia C-324/09, indicando que:

“Las subvenciones o auxilios que otorga el Estado pueden: (i) Albergar una finalidad estrictamente altruista y benéfica dirigida a orientar una actividad de interés público, caso en el cual, el beneficio se encuentra enfocado en un grupo de interés, que es precisamente la circunstancia prevista en el inciso segundo del artículo 355 superior, asociadas con el impulso de programas y actividades de interés público acordes con los planes nacional y seccionales de desarrollo, de manera que se asegure una cierta reciprocidad a favor del Estado; (ii) Derivarse de la facultad de intervención del Estado en la economía y, en consecuencia, orientarse al estímulo de una determinada actividad económica; asignación que por mandato expreso del artículo 334 superior debe comportar una contraprestación, es decir, debe implicar un retorno o beneficio para la



sociedad en su conjunto, sin el cual la subvención carece de equidad y de toda justificación; y (iii) Derivarse de un precepto constitucional que lo autorice expresamente, en orden a garantizar los derechos fundamentales vía acceso a bienes y servicios por parte de quienes tienen mayores necesidades y menores ingresos, con lo cual se garantiza una contraprestación o beneficio social.”

Además, la Ley 1753 de 2015 que corresponde al Plan Nacional de Desarrollo, en su artículo 240 señaló:

“ARTÍCULO 240. Rutas sociales Satena. Con el fin promover la prestación del servicio de transporte aéreo en las regiones de difícil acceso y conectividad, el Gobierno Nacional podrá otorgar subvenciones a Satena S.A., a través del presupuesto del Ministerio de Defensa Nacional para la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo en aquellas rutas sociales en las cuales Satena S.A. sea el único operador. El Gobierno Nacional, previo a la realización de un estudio, reglamentará las rutas y condiciones de estas subvenciones, que en ningún caso podrán ser superiores al déficit que registre la empresa como resultado de atender las denominadas rutas sociales en las cuales opere de manera exclusiva.

Dentro de este mandato de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, el Gobierno Nacional ha reglamentado los servicios aéreos esenciales – SAE que presta SATENA limitados a la prestación de rutas sociales, en el marco de operador único de un origen y un destino para el 2016.

2.2. ¿Qué medidas ha adoptado o promovido su despacho para direccionar la inversión privada a la creación de empresas aéreas y/o talleres aeronáuticos de reparaciones, o a estimular el crecimiento de la actual industria aeronáutica colombiana?

Respuesta: La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia colabora y coopera con el Departamento Nacional de Planeación para el establecimiento de la política pública referida al encadenamiento productivo de la industria aeronáutica dentro del programa de transformación productiva (PTP) del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

El PTP es una de las herramientas dispuestas por el Gobierno Nacional para la ejecución de la Política Industrial que conduzca al Desarrollo Productivo del país y con la que se generan entornos más competitivos y empresas más fuertes y productivas.

3. ESTUDIOS DEL SECTOR AERONÁUTICO COLOMBIANO

3.1 ¿Cuál es la participación de la industria aeronáutica colombiana en el PIB?



Respuesta: La participación de la industria Aeronáutica en el PIB alcanza el 2,3% según un estudio de Fedesarrollo, ocasionando que por cada peso que el sector genera, en valor agregado se generan 3,6 pesos más en la economía del país.

3.2 ¿De qué manera la industria aeronáutica colombiana contribuye en la economía colombiana?

Respuesta: El crecimiento de la industria aeronáutica tiene repercusiones positivas para la economía, y tiene una gran influencia directa, principalmente en el sector del turismo, así como en la exportación de mercancías, entre otros. No obstante, es importante mencionar que el transporte aéreo jalona varios sectores de la economía colombiana, siendo el principal motor de su desarrollo, facilitando la integración y la conectividad de los pasajeros y la carga, las cuales suelen dificultarse debido a la geografía y características del territorio colombiano.

3.3. ¿Cuál es el crecimiento anual de cada uno de los sectores y/o modalidades de la aviación aeronáutica colombiana en los últimos cinco (5) años? Por favor anexar un cuadro por sectores.

Respuesta: En el Anexo No. 2 de éste documento, se encuentran dos tablas en las cuales se puede apreciar el crecimiento anual de los sectores y/o modalidades como sigue:

1. Tabla No 1. Transporte Aéreo Comercial: se observa el crecimiento anual de los pasajeros y la carga, anualmente desde 2012 a 2016.
2. Tabla No 2 Otras Modalidades: se encuentra el crecimiento anual de otras modalidades de 2011 a 2015.

3.4. ¿Cuáles fueron los parámetros económicos, con los cuales se realizó evaluación del punto anterior?

Respuesta: Se consideró el PIB, ya que es el principal indicador que mide el crecimiento económico del país y se debe considerar que el desempeño del transporte aéreo y de las otras modalidades dependen del crecimiento de la economía.

3.5. ¿Cómo creció o decayó la demanda para cada uno de los sectores de la industria aeronáutica colombiana (empresas de transporte público regular, no regular, empresas de carga nacional — internacional, trabajos aéreos especiales, centros de instrucción aeronáutica, organizaciones de mantenimiento, empresas de: ¿FOB, servicios de escala en aeropuerto o asistencia en tierra (Handling), servicios de mantenimiento de tránsito, etc.) en los últimos cinco (5) años? Favor anexar información de matriz de evaluación.

Respuesta: En el Anexo No. 3 de éste documento, se encuentran dos tablas en las



cuales se puede apreciar el crecimiento en los últimos cinco años de los sectores y/o modalidades como sigue, comparados con el crecimiento del PIB:

1. Hoja transporte aéreo comercial: Se observa el crecimiento anual de los pasajeros y la carga, anualmente desde 2012 a 2016 y su comparación con el crecimiento del PIB en ese periodo.

2. Hoja otras modalidades: Se encuentra en crecimiento anual de otras modalidades de 2011 a 2015, y su comparación con el crecimiento del PIB en ese periodo.

3.6. Remitir en medio digital, copia de los consolidados de la estadística de los últimos cinco (5) años, de todos los sectores de la industria aeronáutica que están obligados a enviar información a su entidad de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (en adelante RAC).

Respuesta: En el Anexo No. 4 se encuentran los archivos consolidados de la estadística por sectores para los últimos cinco años por sectores de la siguiente manera:

TRANSPORTE AÉREO

Base de Datos Helicópteros - Ala Rotativa.

Base de Datos Origen - Destino (2012 al 2016 – Un archivo para cada año)

Base de Datos Tráfico por Equipo (2012 al 2016 – Un archivo para cada año)

OTRAS MODALIDADES

Base de Datos Centros de Instrucción

Base de Datos Fumigación Aérea -2012 - 2016

Base de Datos Servicios de Escala - Handling

Base de datos talleres Aeronáuticos

Base de Datos Trabajos Aéreos Especiales

3.7. ¿Su despacho ha realizado un estudio sobre la situación económica y comercial, actual, de las empresas de aeronáuticas colombianas? De contar con él, por favor remitir una copia en medio digital.

Respuesta: La Entidad realiza una compilación estadística de información financiera de las empresas del sector, para lo anterior se ha establecido una metodología en la parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. La información asociada a estos datos se encuentra publicada en el portal de la entidad, en el micrositio de atención al ciudadano, boletines financieros: <http://www.aerocivil.gov.co/atencion/estadisticas-de-las-actividades-aeronauticas/boletines-financieros>

Asimismo, la Aerocivil facilitó información a Fedesarrollo para el estudio "Competitividad en el transporte aéreo en Colombia" liberado en junio de 2016 que fue financiado por Fontur, siendo el documento más reciente de diagnóstico del

Clave: GDIR-3.0-12-08

Versión: 01

Fecha: 20/09/2011

Página: 10 de 104



sector. El cual pueden consultar en el siguiente enlace:
http://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/11445/3280/1/Repor_Junio_2016_Martinez_y_Garcia.pdf

4. CENSO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

4.1. ¿Cuántas y en que modalidades está distribuida la industria aeronáutica nacional, por favor remitir una lista, indicando la modalidad, fecha de constitución, permiso de operación vigencia y numero de aeronaves en calidad de explotador, indicado su matrícula, marca, modelo, y si las misma se encuentran Aero navegables o no?

Respuesta: En el Anexo No. 5 de este documento, se encuentra la relación de las empresas colombianas de servicios aéreos comerciales (transporte aéreo y trabajos aéreos especiales), con los datos sobre su permiso de operación y si se encuentra vigente o suspendido. Así mismo en tres (3) archivos .pdf, los print-out que arroja nuestro sistema de información (Aplicativo AL DIA), sobre el equipo que le figura a cada empresa colombiana en calidad de explotador, indicando marca y modelo y el estado de la aeronavegabilidad.

4.2. ¿En los últimos cinco (5), a que empresas se les ha cancelado el permiso de operación o de funcionamiento, o cuales lo han cancelado unilateralmente?

Respuesta: En el periodo 2012 – 2016 se le canceló el permiso de operación o funcionamiento a 37 empresas por inactividad mayor a un (1) año, es decir que, transcurrido un año de suspensión de las actividades autorizadas, se canceló el respectivo permiso, tal como se observa en el siguiente cuadro:



Razon Social	Modalidad 1	Evento	Fecha Vigencia Desde	RES- UAE/	Fecha Document	Detalle Cancelacion
AEROAGRO LTDA. AEROAGRICOLA DEL SINU	AGRICOLA	PERMISO DE OPERACION	08/03/2011	253	24/01/2011	INACTIVIDAD MAYOR A UN (1) AÑO
TAGUA LTDA. TAXI AEREO DEL GUAVIARE	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	08/03/2011	89	13/01/2011	INACTIVIDAD MAYOR A UN (1) AÑO
POLAR AIR CARGO WORLDWIDE INC	CARGA	PERMISO DE OPERACION	12/05/2011	1281	17/03/2011	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
ATLAS AIR INC. SUCURSAL COLOMBIA	CARGA	PERMISO DE OPERACION	12/05/2011	1282	17/03/2011	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
AEROCENTRO DE COLOMBIA LTDA.	PILOTO	PERMISO DE OPERACION	28/07/2011	3225	16/06/2011	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
TRANSPORTES AEREOS DE AMERICA LIMITADA	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	08/02/2012	271	01/02/2012	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
AERODINAMICOS GOMEZ LIMITADA	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	14/02/2012	269	01/02/2012	SOLICITUD DEL GERENTE
AVIOELECTRONICA BU. ANTES LTDA.	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	08/03/2012	270	01/02/2012	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
ARKAS S. A.	CARGA	PERMISO DE OPERACION	14/03/2012	1287	14/03/2012	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
ICARO CARGO FILIAL COLOMBIA	CARGA	PERMISO DE OPERACION	21/03/2012	1056	05/03/2012	SUSPENSO OPERACION JUN 2010
TRANSPORTE AEREO DE CARGA COSMOS S.A.	CARGA	PERMISO DE OPERACION	14/08/2012	6907	29/11/2011	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
AEROSERLIN LTDA	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	21/12/2012	6380	09/11/2011	INACTIVIDAD MAYOR A UN (1) AÑO
VFG LINHAS AEREAS S. A. SUCURSAL COLOMBIA	PASAJEROS	PERMISO DE OPERACION	13/06/2013	2030	08/05/2013	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
APLA LTDA. APLICACIONES AEREAS	AGRICOLA	PERMISO DE OPERACION	02/07/2013	2029	08/05/2013	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
LA GARANTIA CARGO LTDA. LAGARCA	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	02/10/2013	4390	22/08/2013	SOLICITUD DE LA EMPRESA
HELVALLE S.A	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	15/10/2013	4744	06/09/2013	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
SERVICIOS AEREOS ESPECIALES DE COLOMBIA SAEOL S. A.	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	03/12/2013	5253	26/09/2013	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
COMPANIA MEXICANA DE AVIACION S.A.	PASAJEROS	PERMISO DE OPERACION	05/03/2014	1015	08/03/2013	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
PETROLEUM AVIATION AND SERVICES S.A.S.	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	27/03/2014	700	12/02/2014	LA SOCIEDAD FUE ABSORBIDA POR HELICOL
NATIVA S.A.	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	02/04/2014	1928	03/05/2013	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
BARFIELD BOG SAS	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	15/05/2014	1996	11/04/2014	SOL. APODERADO TERMINACION ACTIVIDADES EN EL PAIS Y LIQUIDACION DE LA SOCIEDAD
AVIONES DE COLOMBIA LTDA AVIODECO. ANTES HELIREPARACIONES LTDA	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	13/06/2014	1997	11/04/2014	SOL. RL. POR FACTORES ECONOMICOS Y NO POSEER INSTALACIONES PROPIAS
ESCUELA COLOMBIANA DE MERCANCIAS PELIGROSAS LIMITADA	TECNICO EN LIN	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	18/06/2014	2312	06/05/2014	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
SOCIEDAD AEROTAXI AEROMEL LTDA	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	27/08/2014	3686	15/07/2014	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
COMPANIA NAUTICA DE ORIENTE CONDOR S. A.	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	19/09/2014	4187	06/08/2014	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO EN LIQUIDACION
FUMIGACIONES AEREAS DE COLOMBIA S.A.S. FARCA S.A.S.	AGRICOLA	PERMISO DE OPERACION	29/10/2014	5277	17/10/2014	ABSORBIDA POR SANIDAD VEGETAL
AERCOL S.A. AERODESPACHOS COLOMBIA	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	09/03/2015	204	02/02/2015	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
GRUPO SERVICIOS AEROPORTUARIOS S.A.S. GRUPO SAS	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	11/03/2015	203	02/02/2015	CANCELACION DE LA MATRICULA MERCANTIL 16/01/2015
C. V. CARGO S. A. ANTES C. V. LOGISTICS S.A.	CARGA	PERMISO DE OPERACION	01/04/2015	231	04/02/2015	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
AEROAGRICOLA EL PLANO LTDA	AGRICOLA	PERMISO DE OPERACION	01/06/2015	940	27/04/2015	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
ARROW AIR INC	CARGA	PERMISO DE OPERACION	20/08/2015	1695	14/07/2015	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
DUTCH ANTILLES EXPRESS SUCURSAL COLOMBIA	PASAJEROS	PERMISO DE OPERACION	28/08/2015	1662	10/07/2015	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
CONTINENTAL AIRLINES INC.	PASAJEROS	PERMISO DE OPERACION	01/09/2015	1816	30/07/2015	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
A/C MANTENIMIENTO S.A.S.	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	15/02/2016	33	07/01/2016	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
SERVICIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S.	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	30/06/2016	1439	24/05/2016	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
AIR SIGNATURE S.A.S.						
AEROELECTRICOS COSSIO LTDA	TALLER	PERMISO DE FUNCIONAMIENTO	14/09/2016	2285	05/08/2016	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
TAXI AEREO CUSIANA LTDA	TAXI AEREO	PERMISO DE OPERACION	29/09/2016	2304	09/08/2016	INACTIVIDAD MAYOR A UN AÑO
SUMAN	37					

4.3. ¿Cuántas aeronaves no convencionales tipo ultraliviano vienen realizando actividades de aviación agrícola, y en que regiones del país? (favor identificar en cuadro, la matricula, marca y modelo)

Respuesta: Las aeronaves no convencionales tipo ultraliviano que vienen realizando actividades de aviación agrícola son (17) y están localizadas en el Valle del Cauca desde 1999.

RELACION AERONAVES

MATRICULA	MARCA	SERIE	EXPLOTADOR	CONDICION DE AERONAV
HJ-193	QUICK SILVER GT-500	0331	INGENIO MAYAGUEZ	AERONAVEGABLE
HJ-194	QUICK SILVER GT-500	0328	INGENIO PICHICHI	AERONAVEGABLE
HJ-195	QUICK SILVER GT-500	0327	PROVIDENCIA	AERONAVEGABLE
HJ-196	QUICK SILVER GT-500	0182	PROVIDENCIA	MATRICULA CANCELADA
HJ-197	QUICK SILVER GT-500	0323	MANUELITA	AERONAVEGABLE
HJ-198	QUICK SILVER GT-501	0330	RISARALDA	AERONAVEGABLE
HJ-273	QUICK SILVER GT-500	0139	CARMELITA	AERONAVEGABLE
HJ-274	QUICK SILVER GT-500	01116	INCAUCA	AERONAVEGABLE
HJ-283	QUICK SILVER GT-500	582-3971617	RIOPAILA	AERONAVEGABLE



HJ-284	QUICK SILVER GT-500	582-397-1789	PROVIDENCIA	AERONAVEGABLE
HJ-299	QUICK SILVER GT-500	O158	PROVIDENCIA	AERONAVEGABLE
HJ-337	QUICK SILVER GT-500	0077	MAYAGUEZ	AERONAVEGABLE
HJ-350	QUICK SILVER GT-500	0311	LA CABAÑA	AERONAVEGABLE
HJ-362	QUICK SILVER GT-500	50027	RIOPAILA	AERONAVEGABLE
HJ-368	QUICK SILVER GT-500	0313	LA CABAÑA	AERONAVEGABLE
HJ-379	QUICK SILVER GT-500	S/N	INCAUCA	AERONAVEGABLE
HJ-373	MXP-740	MXP-05-95-50	FUMICAÑA	AERONAVEGABLE
HJ-398	QUICK SILVER GT-501	444	RIOPAILA	AERONAVEGABLE

4.4. ¿Quiénes son los explotadores/proprietarios de cada una de las citadas aeronaves no convencionales tipo ultraliviano que se dedican a la aviación agrícola?

Respuesta: Los propietarios de las aeronaves son los siguientes ingenios: Cauca S.A., Manuelita S.A., Providencia S.A., Mayaguez S.A., Risaralda S.A., Carmelita S.A., La Cabaña S.A., Pichichi S.A. y Riopaila Castilla, Fumicaña.

4.5. ¿Los servicios de aviación agrícola con las mencionadas aeronaves, son realizadas directamente por sus propietarios/explotadores, o son realizadas por terceras personas? En caso que sea realizado por terceros, por favor identificarlos e informar si cuentan con permiso de operación para realizar trabajos de aviación agrícola.

Respuesta: El servicio de tripulación y mantenimiento de estas aeronaves es prestado por cuatro empresas, SAE, SAU, AVIACAÑA y FUMICAÑA. En virtud de la expedición de las resoluciones 7283 de 2012, 1785 de 2012 y resolución 1171 del 20 de mayo de 2015 de la UAEAC, se amplió el plazo que estas empresas continuaran desarrollando sus actividades, mientras adelantan el proceso de certificación para obtener el permiso de operación como empresas de trabajos aéreos especiales de aviación agrícola.

4.6. ¿Las empresas Aviacaña S.A.S., Fumicaña SAS?, ¿Servicios Aéreos Ultralivianos S.A.S. - SAU S.A.S, y Servicios Aéreos Especiales (SAE), en la actualidad cuentan con permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola? (de tenerlo anexar copia)

Respuesta: Las citadas empresas, a la fecha no cuentan con permiso de operación. Las empresas Aviacaña S.A.S, Fumicaña LTDA, Servicios Aéreos Especiales LTDA y Servicios Aéreos Ultralivianos S.A.S ", presentaron solicitud a la Entidad para obtener autorización para constituirse como empresa de Trabajos Aéreos Especiales y prestar Servicios de Aviación Agrícola, las cuales fueron sometidas al procedimiento de Audiencia Pública el 30 de Septiembre de 2015, y posteriormente, según consta en el acta de la sesión 74 del 9 de noviembre de 2015 del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA), el Presidente de este



Grupo, siguiendo las recomendaciones del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, aprobó dichas peticiones para que se constituyan como empresas en la Modalidad de Trabajos Aéreos Especiales y prestar Servicios de Aviación Agrícola, las cuales se encuentran en términos para obtener el respectivo permiso de operación, conforme a la normatividad aeronáutica.

4.7. ¿Las empresas Aviacaña S.A.S., Fumicaña S.A.S., ¿Servicios Aéreos Ultralivianos S.A.S. - SAU S.A.S, y Servicios Aéreos Especiales (SAE), han sido inspeccionadas por funcionarios de su entidad, en que condición se encontraron, están operando, para quien prestan servicios? Enviar copia de las actas de visita o conceptos emitidos.

Respuesta: Es menester precisar que las operaciones de ultralivianos ALS, fueron autorizadas desde 1999, a las que se les autorizó la operación con carácter privado de vehículos aéreos ultralivianos, previo cumplimiento de unas condiciones específicas. Es así que con oficios 062-353 002551 de septiembre 30 de 1999, 062-150 000582 de febrero 1 de 2002, 0062-293 002595 de septiembre 5 de 2002 y 10-GALE 000214 de septiembre 5 de 2002, la Dirección General de Aeronáutica Civil estableció los lineamientos para las operaciones privadas de aspersión con ultralivianos. Así mismo, el 16 de junio de 2011 la LEY 1450 "Por la cual se expide El Plan Nacional De Desarrollo, 2010-2014", que trata en su Artículo 190°. "Estímulo A La Fumigación Con Ultralivianos"., estableció: *"A fin de favorecer el desarrollo agrícola y la incorporación de nuevas tecnologías con mejores condiciones técnicas, económicas y ambientales, la Aeronáutica Civil reglamentará las condiciones y requisitos técnicos para la operación de vehículos aéreos ultralivianos en actividades agrícolas y pecuarias"*.

En relación con las inspecciones técnicas realizadas a las empresas indicadas afiliadas a Asocaña, que efectúan labores de aspersión agrícola en los campos privados y con las aeronaves de propiedad de los ingenios, podemos mencionar que a éstas se le han efectuado visitas de inspección de conformidad con lo establecido en el artículo 2° de la resolución 1171 de 2015 de la UAEAC.

A continuación, se transcribe el informe de inspección del 08 de marzo de 2016:

"1. El 18 de febrero se realiza actividad de inspección de las siguientes empresas, que se encuentran en proceso de certificación para obtener permiso de operación en la modalidad de aviación agrícola con equipos ultralivianos, así:

SERVICIOS AÉREOS ESPECIALES - SAE en el ingenio Manuelita: Atendidos por María de los Ángeles Escudero y Bernardo Gómez. Se inspeccionó la aeronave Quick Silver 500 con matrícula HJ-197. El motor es de 100 caballos de fuerza referencia Rotax 912 que no coincide con la referenciada en el Certificado Tipo TA1CH Rotax 582 de 80 caballos de fuerza. El cambio de componentes no está soportado con las formas FAA 8130-3. Se modificó el rin de las llantas del tren de aterrizaje, instalación del sistema de bandereo satelital. El mantenimiento

Clave: GDIR-3.0-12-08

Versión: 01

Fecha: 20/09/2011

Página: 14 de 104



está controlado en servicios de 50 y 100 horas de acuerdo con lo establecido por el fabricante y los técnicos tienen curso vigente con Rotax. El piloto es muy experimentado con PCA pero sin la habilitación a la aeronave Quick Silver ni la habilitación especial a piloto de aviación agrícola. El POH no está customizado.

AVIACAÑA en el ingenio Providencia: Atendidos por Pedro José Cabal Gerente de Cosecha y Alberto Grisales, representante legal de Aviacaña. Se inspeccionaron las aeronaves Quick Silver 500 con matrículas HJ-299 y HJ-197. El motor es de 100 caballos de fuerza referencia Rotax 912 que no coincide con la referenciada en el Certificado Tipo TA1CH Rotax 582 de 80 caballos de fuerza, así como la hélice no corresponde. El cambio de componentes no está soportado con las formas FAA 8130-3. Se modificaron las puertas de la cabina, instalación del sistema de bandereo satelital, la estructura de la nariz de la aeronave y se modificó el sistema de superficies de control por guayas. El mantenimiento es controlado en servicios de 50 y 100 horas de acuerdo con lo establecido por el fabricante y los técnicos tienen curso vigente con fabricante. Los pilotos cuentan con licencia PCA pero sin la habilitación a la aeronave Quick Silver ni la habilitación especial a piloto de aviación agrícola. El POH no está customizado.

FUMICAÑA en el ingenio Mayaguez: Atendidos por Olbar Garcia y Nubia Salas. Se inspeccionaron las aeronaves Quick Silver 500 con matrículas HJ-196, HJ-274, HJ-379, HJ-350, HJ-368 y HJ-337. El motor es de 100 caballos de fuerza referencia Rotax 912 que no coincide con la referenciada en el Certificado Tipo TA1CH Rotax 582 de 80 caballos de fuerza, e igualmente la hélice no corresponde, en un caso se encontró hélice de madera. El cambio de componentes no está soportado con las formas FAA 8130-3. Se modificó el rin de las llantas del tren de aterrizaje, instalación del sistema de bandereo satelital fuselado, la estructura de la nariz de la aeronave esta modificada. El mantenimiento es controlado en servicios de 50 y 100 horas de acuerdo con lo establecido por el fabricante y los técnicos tienen curso vigente con Rotax. los pilotos poseen licencia PCA pero sin la habilitación a la aeronave Quick Silver ni la habilitación especial a piloto de aviación agrícola.

SERVICIOS AÉREOS ULTRALIVIANOS en el ingenio Riopaila: Atendidos por un piloto y el técnico Leonardo Hoyos. Se inspeccionaron las aeronaves Quick Silver 500 con matrículas HJ-283 y HJ-398. El motor es de 100 caballos de fuerza referencia Rotax 912 que no coincide con la referenciada en el Certificado Tipo TA1CH Rotax 582 de 80 caballos de fuerza, e igualmente la hélice no corresponde. El cambio de componentes no está soportado con las formas FAA 8130-3. Se modificó el rin de las llantas del tren de aterrizaje, instalación del sistema de bandereo satelital fuselado, la estructura de la nariz de la aeronave esta modificada. El mantenimiento es controlado en servicios de 50 y 100 horas de acuerdo con lo establecido por el fabricante y los técnicos tienen curso vigente con Rotax. los pilotos poseen licencia PCA pero sin la habilitación a la aeronave Quick Silver ni la habilitación especial a piloto de aviación agrícola.



ASOCAÑA en su sede: Nos atendió Juan Manuel Jaramillo representante de ASOCAÑA. El señor Jaramillo realizó una exposición de la historia de los procesos de fumigación en los campos de caña de azúcar en el Valle del Cauca. Cuando se realizó con aeronaves convencionales el problema de deriva por la velocidad era inevitable. Cuando se hizo el experimento con el ultraliviano Quick Silver la eficiencia en el proceso de fumigación mejoró notablemente, debido a la baja velocidad y a la posición del motor en la parte posterior, que evita la dispersión. Asocaña ha estado abierto a los requerimientos de la Aeronautica Civil y van muy adelantados en el proceso de certificación con el Grupo Técnico de la Secretaría de Seguridad Aérea.

Como conclusión y de acuerdo con las inspecciones realizadas, no es viable la conversión del registro de las aeronaves ultralivianas de HJ a HK, ya que dicha modificación requiere el cumplimiento de lo especificado en su certificado de tipo, el cual ha sido modificado por las alteraciones mencionadas. Adicionalmente no aplica por peso de la aeronave por potencia del motor y por la misma estructura. Se recomienda establecer un procedimiento para el control de los fumigadores con ultralivianos, pero sin cambiar el registro actual. Se puede establecer una identificación especial para evitar que otros ultralivianos realicen estas operaciones de manera irregular."

2. Entre el 1 y el 3 marzo de 2016, se realiza inspección, con los siguientes resultados, así;

AVIACAÑA, Aeropuerto Santa Ana. Cartago-Valle: Durante la actividad a cargo de Isabel Cristina Molina Ingeniera de Producción de Aviacaña en Cartago-Valle, se inspeccionó en el aeropuerto Santa Ana la aeronave Quick Silver 500 con matrículas HJ-198. El motor instalado de 100 caballos de fuerza referencia Rotax 912 y la hélice no coinciden con la referenciada en el Certificado Tipo TA1CH Rotax 582 de 80 caballos de fuerza. Se evidenciaron alteraciones en las puertas de la cabina, la instalación de la batería, el sistema de bandereo satelital y la estructura de la nariz de la aeronave. Los pilotos no cuentan con la habilitación a la aeronave Quick Silver ni la habilitación especial a piloto de aviación agrícola. El POH no está customizado a la operación de la empresa. El ultraliviano registra un accidente del Capitán Lázaro Botero el día 19 de octubre de 2013, mediante acta 001 se realizan las reparaciones y registra el chequeo operacional y vuelo de comprobación el día 14 de abril de 2014 por el capitán Juan Felipe Grisales PCA 8135. No fue posible evidenciar los registros de mantenimiento en esta base debido a que esta actividad se realiza en el ingenio Providencia."

3. El día 26 de mayo de 2016 se realiza inspección a Servicios Aéreos ultralivianos SAU, quienes cuentan con Técnico TLA y operan las aeronaves con matrículas:

Matrícula	Fecha	último	#	hoja	Libro	Horas Totales
-----------	-------	--------	---	------	-------	---------------



	Vuelo	Vuelo	
HJ283	20 mayo de 2016	039	1817,8
HJ398	20 mayo de 2016	016	1351,1

AVIACAÑA cuenta también con técnico licenciado y realizó operaciones con 5 aeronaves así:

Matrícula	Fecha último Vuelo	# hoja Libro Vuelo	Horas Totales
HJ299	12 agosto 2015	0278	1369,5
HJ284	21 mayo 2016	0221	4096,4
HJ195	21 mayo 2016	0228	8024,0
HJ193	20 mayo de 2016	0222	2004,8
HJ198	22 mayo de 2016	0228	7298,8

FUMICAÑA también cuenta con técnico, que realiza también labores como Gerente y Representante Legal de la compañía:

Matrícula	Fecha último Vuelo	# hoja Libro Vuelo	Horas Totales
HJ196	20 mayo de 2016	7	185,1
HJ274	17 mayo 2016	18	6570,9
HJ379	20 mayo 2016	36	999,8
HJ350	19 mayo de 2016	13	2241,0
HJ368	20 mayo de 2016	9	2928,4
HJ337	20 mayo de 2016	21	4577,9

4. Como parte de las verificaciones a realizar entre el 18 y 24 de agosto del 2016, se realiza inspección a los siguientes Aeroclubs del Valle del Cauca:

- Aeroclub Halcones en Buga, Valle del Cauca;
- Aeroclub Condores en Cartago, Valle del Cauca;
- Aeroclub Tucanes en Armenia, Quindio;
- Aeroclub Las Aguilas en Cali, Valle del Cauca; y,
- Aeroclub Udelva en Jamundí, Valle del Cauca.

En cumplimiento de dicha inspección, se realizó comprobación que ninguno de



los Aeroclubes inspeccionados, opera o tiene afiliados ultralivianos para uso en labores de fumigación, siendo su uso únicamente limitado a recreativo y/o deportivo.

5. Durante los días 28 al 30 de septiembre de 2016, se realizó verificación del estado de los Procesos de Certificación de las empresas afiliadas a ASOCAÑA que se encuentran adelantando los trámites para obtener el respectivo permiso de operación por parte de la Aeronáutica Civil en la modalidad de aviación agrícola con aeronaves ultralivianas, evidenciando lo siguiente:

FUMICAÑA se encuentra realizando el proceso de Certificación de la empresa, el cual está en fase 3 Documentación, actualmente el proceso se encuentra detenido a la espera de la certificación de Tipo de una aeronave aprobada para el uso en aviación agrícola. La culminación del proceso de Certificación de la Empresa es indeterminado y no se dispone de un cronograma ajustado que permita prever la finalización de dicho proceso en el corto periodo, teniendo en cuenta que paralelamente la empresa se encuentra adelantando ante el grupo técnico de la Secretaria de Seguridad Aérea el proceso de certificación de una aeronave AEROAGRO 100, la cual se encuentra soportada en el diseño base de la aeronave Quick Silver GT500.

Teniendo en cuenta las fases restantes del proceso de certificación de la aeronave que incluyen la evaluación del Compliance Check List, pruebas de materiales, elaboración y aprobación de los documentos que hacen parte de la aeronavegabilidad continuada de la aeronave, vuelos de ensayo y cierre del proceso, se considera que el tiempo otorgado en la reposición de términos (30 de diciembre de 2016) no será suficiente para la culminación satisfactoria del proceso de certificación

AVIACAÑA adelanta el proceso de Certificación de la empresa, el cual se encuentra en fase 3 y con algunos documentos de operaciones aprobados (MGO, Programa de Entrenamiento y Plan de implementación del SMS) pero actualmente el proceso se encuentra en espera de la certificación de una aeronave aprobada para el uso en aviación agrícola. El proceso de certificación de la empresa no dispone de un cronograma actualizado que permita evidenciar el tiempo real requerido para la culminación del proceso.

Teniendo en cuenta las fases restantes del proceso de certificación de la empresa y la culminación del proceso de certificación de alguna aeronave ultraliviana para el uso en aviación agrícola, se considera que el tiempo otorgado en la reposición de términos (8 de enero de 2017) no será suficiente para la culminación satisfactoria del proceso de certificación.

SERVICIOS AÉREOS ULTRALIVIANOS (SAU) adelanta el proceso de Certificación de la empresa, el cual se encuentra en fase 3, el Plan de implementación del SMS se encuentra aprobado, el proceso actualmente se



encuentra activo y en evaluación de manuales por parte de los inspectores de la UAEAC. El proceso de certificación de la empresa no dispone de un cronograma actualizado que permita evidenciar el tiempo real requerido para la culminación del proceso.

La empresa está adelantando el proceso de certificación con la aeronave PA-25, mientras se certifica una aeronave ultraliviana para el uso en fumigación aérea, sin embargo, aún no disponen físicamente de la aeronave. Teniendo en cuenta las fases restantes del proceso de certificación de la empresa, aparentemente el proceso no podría culminarse dentro del tiempo otorgado en la reposición de términos concedida a la empresa. La intención de la empresa es continuar con la operación de aeronaves ultralivianas, sin embargo, teniendo en cuenta que no se ha culminado el proceso de certificación de alguna aeronave ultraliviana para el uso en aviación agrícola, no se dispondría del tiempo suficiente conforme a la extensión otorgada.

El señor Sergio Suarez representante de ASOCAÑA, presentó los avances de los procesos de los diferentes proyectos como sigue:

Informe que ASOCAÑA inicio un proceso para la certificación de la aeronave Quick Silver GT500 con la Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín, pero que el proyecto se desechó porque la fábrica de la aeronave cerró y no existía documentación suficiente, para culminar el proyecto. Presentaron la información existente respecto a la prohibición por parte la CVC (Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca) para la fumigación de cultivos de caña con aeronaves convencionales. Se presentaron evidencias del apoyo que se le presta a los actuales proyectos de certificación de aeronaves ultralivianas para uso en fumigación agrícola."

4.8. ¿Las empresas Aviacaña S.A.S., Fumicaña S.A.S., ¿Servicios Aéreos Ultralivianos S.A.S. - SAU S.A.S, y Servicios Aéreos Especiales (SAE), vienen utilizando las aeronaves no convencionales tipo ultraliviano en los ingenios azucareros del Valle de Cauca en labores de aviación agrícola?

Respuesta: Como se ha indicado, las operaciones de ultralivianos, han sido autorizadas desde 1999, conforme los diferentes oficios emanados de la Dirección General de la Entidad para que sus operaciones se ejecuten en el ámbito privado de los ingenios azucareros, con equipos ultralivianos de su propiedad, en el espacio aéreo situado dentro de los límites de propiedad privada sin exceder 500 pies (150 metros) sobre el terreno. Y tal como se señaló en el punto 4.5 del presente escrito, el servicio de tripulación y mantenimiento de estas aeronaves, es prestado por cuatro empresas, SAE, SAU, AVIACAÑA y FUMICAÑA, las cuales con la expedición del RAC 137 se encuentran en proceso de certificación como Empresas de trabajos Aéreos especiales en la modalidad de aviación agrícola.

4.9. ¿Las aeronaves no convencionales tipo ultraliviano, que se usan en labores



de aviación agrícola, autorizados por su entidad, son aeronaves que cumplen con todos los estándares de seguridad, para la actividad que viene realizando?

Respuesta: La Aeronáutica Civil no tiene registrados accidentes o incidentes graves o incidentes que se hayan presentado en la operación con este tipo de aeronaves desde que fueran establecidos los lineamientos de esta operación en particular mediante los oficios 062-353-02551 del 30 de septiembre de 1999 y 10-GALE 000214 de mayo 29 de 2002, y 10-GALE 000214 de mayo 29 de 2002, suscritos por los Directores Generales de la Entidad de las respectivas épocas.

4.10. ¿Cuál es el estado actual del proceso de certificación de las aeronaves livianas para actividades de aviación agrícola?

Respuesta: El estado de Certificación de las aeronaves motivo de la pregunta, se puede consultar en el siguiente: <http://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/certificacion-y-licenciamiento/certificacion-de-productos-aeronauticos>

4.11. ¿Por qué razón su entidad no ha suspendido de actividades de vuelo, las aeronaves no convencionales tipo ultraliviano, que utilizan los ingenios del Valle del Cauca en actividades de aviación agrícola, si su entidad ha emitido varios actos administrativos, fijando un plazo definitivo para su suspensión?

Respuesta: “El Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad, efectivamente en ejercicio de sus funciones, adopta medidas preventivas que impliquen la inmovilización de aeronaves civiles que cuenten con certificado de aeronavegabilidad expedido por la UAEAC emitido con fundamento en un certificado tipo, de conformidad con lo previsto en el RAC 21, las cuales pueden estar operando conforme con un certificado de operador aéreo expedido a las empresas que prestan servicios aéreos comerciales o aeronaves civiles privadas, como lo establece tanto RAC 4 numerales 4.2.1.1 a y 4.2.1.2 c., como en la Guía del Inspector de Aeronavegabilidad Capítulo VI, procedimientos para suspender una aeronave.” En virtud de la expedición de las resoluciones 7283 de 2012, 1785 de 2012 y resolución 1171 del 20 de mayo de 2015 de la UAEAC, se amplió el plazo para que las empresas continuaran desarrollando sus actividades, mientras adelanten el proceso de certificación.” (Fuente respuesta a Dr. Robles D. Petición el 20-01-2017))”

4.12. ¿Qué acciones correctivas ha realizado su despacho frente al Informe que confines disciplinarios emitió la Procuraduría General a través del Procurador Delegado para la Descentralización y las Entidades Territoriales?

Respuesta: El Informe enviado por la Procuraduría Delegada para la Descentralización y las Entidades Territoriales, en el cual se trató lo relacionado con la operación de ultralivianos en actividades de aviación agrícola y la expedición de las Resoluciones No. 01785 del 23 de abril de 2013 y No. 07285 del 12 de diciembre



de 2012 y recibido en el Grupo de Investigaciones Disciplinarias el 15 de julio de 2016, motivó el inicio del proceso disciplinario DIS 01 182 2016 que actualmente se encuentra en etapa de indagación preliminar ordenada mediante auto del 26 de septiembre de 2016, con el propósito de verificar:

"[...] Si se presentaron irregularidades en el desarrollo de los actos administrativos resolución N° 0178 del 23 de abril de 2013 y resolución N° 07285 del 12 de diciembre de 2012, relacionadas con la operación de aeronaves ultralivianas para actividades de fumigación. [...]"

Cabe tener en cuenta que se integró la actuación IUS 2015-400255, adelantada por la Procuraduría Primera Delegada para la Vigilancia Administrativa, con ocasión al oficio enviado por ASOCAÑA – Sector Azucarero Colombiano para el *"Uso de aviones ultralivianos en los Ingenios azucareros colombianos conforme a las leyes 812 de 2003, 1450 de 2011, ley 1753 de 2015, las autorizaciones y reglamentaciones del RAC y la Aeronáutica Civil"*.

Así las cosas, es preciso indicar que se continuará a la siguiente etapa procesal de investigación disciplinaria, con el fin de investigar la comisión de conductas disciplinariamente relevantes y se impongan las sanciones correspondientes a los funcionarios que se hubieren encontrado responsables de su ocurrencia.

4.13. ¿Por qué razón existiendo el concepto emitido por el Secretario de Seguridad (oficio 5000091-2016035456 del 6 de diciembre de 2016), en el cual indica que bajo las condiciones actuales de operación de ultralivianos en aviación agrícola no es posible alcanzar un nivel de seguridad aceptable... ", no ha sido suspendidos de actividades de vuelo?

Respuesta: Como se hizo mención en la respuesta del punto 4.11, "El Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad, efectivamente en ejercicio de sus funciones, adopta medidas preventivas que impliquen la inmovilización de aeronaves civiles que cuenten con certificado de aeronavegabilidad expedido por la UAEAC emitido con fundamento en un certificado tipo, de conformidad con lo previsto en el RAC 21, las cuales pueden estar operando conforme con un certificado de operador aéreo expedido a las empresas que prestan servicios aéreos comerciales o aeronaves civiles privadas, como lo establece tanto RAC 4 numerales 4.2.1.1 a y 4.2.1.2 c., como en la Guía del Inspector de Aeronavegabilidad Capítulo VI, procedimientos para suspender una aeronave." En virtud de la expedición de las resoluciones 7283 de 2012, 1785 de 2012 y resolución 1171 del 20 de mayo de 2015 de la UAEAC, se amplió el plazo para que las empresas continuaran desarrollando sus actividades, mientras adelanten el proceso de certificación." (Fuente respuesta a Dr. Robles D. Petición el 20-01-2017))"



4.14. ¿En caso de que una persona pierda la vida, o se produzca cualquier clase de daño, por parte de los ultralivianos en aviación agrícola, que no alcanzan los niveles de seguridad aceptables según el concepto de seguridad, de qué manera su entidad va a responder?

Respuesta: Conforme al Código de Comercio en su artículo 1901 las “aeronaves civiles deben asegurar su responsabilidad proveniente de daños a terceros en la superficie y por abordaje, hasta los límites señalados en este Código”. Si bien es cierto lo anterior, la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC se mantiene atenta a que los estándares de seguridad operacional se estén cumpliendo.

4.15. ¿Cuál es el monto de los valores seguros que tienen tomados los ultralivianos en aviación agrícola, para cubrir la responsabilidad civil?

Respuesta: Se tiene evidencia que las aeronaves ultralivianas usadas en aviación Aeroagrícola por los ingenios del Valle del Cauca, están amparadas con póliza de responsabilidad Civil en montos que van desde los QUINIENTOS CINCUENTA MILLENES DE PESOS (\$ 550'000.000.00) hasta los DOS MIL MILLONES DE PESOS (\$2.000'000.000.00).

4.16. ¿Cuál es el estado actual operacional y técnico de los ultralivianos en aviación agrícola?

Respuesta: Como se informó en el punto 4.7, durante el año 2016 se efectuaron inspecciones técnicas. Para el año 2017 se tiene contemplado continuar con las inspecciones aleatorias de acuerdo a las facultades de inspección, seguimiento y vigilancia que tiene la Secretaría de Seguridad Aérea.

5. AUTORIZACIONES A EMPRESAS EXTRANJERAS DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES Y TARES

5.1. ¿Cuántas empresas de trabajos aéreos especiales extranjeras en sus distintas modalidades, han sido autorizadas volar en Colombia, en los últimos 5 años y para qué clase de servicio, y por qué razón fueron autorizadas?

Respuesta:

✓ **DIGITUS INTERNACIONAL LIMITADA**

Clase de servicios: Para realizar un levamiento Aero geofísico (magneto métrico y espectro métrico) procesamiento y adquisición de datos de Aero gravimetría y Aero magnetometría, fotografía aérea, filmación aérea, aerofotogrametría geología, restitución de planimetría y sismográfica.



Razón: Para dar cumplimiento al contrato suscrito con el Servicio Geológico Colombiano (SGC) y Fondo Nacional de Desarrollo FONADE.

- ✓ MICROSURVEY AEROGEOFISICA E CONSULTORIA CIENTIFICA LTDA.
Clase de servicios: Para levantar información aerotransportada de datos Geofísicos de Magnetometría y Gamma espectrometría.

Razón: Para dar cumplimiento al contrato suscrito con al contrato suscrito con Servicio Geológico Colombiano (SGC).

- ✓ LASA PROSPECCIONES S.A. SUCURSAL COLOMBIA.
Clase de servicios: Adelantar servicios semi – detallado (escala 1:50.000 y 1:25.000) Geofísicos, Geoquímicos, Geológicos y otras actividades orientadas a aumentar el conocimiento sobre potencial mineral de aéreas estratégicas.

Razón: Para dar cumplimiento al contrato suscrito con Fondo Nacional de Desarrollo FONADE.

- ✓ SANDER GEOPHYSICS LIMITED SUCURSAL COLOMBIA.
Clase de servicios: Efectuar el levantamiento cartográfico, procesamiento y adquisición de datos de Aerogravimetría y Aeromagnetometría

Razón: Para dar cumplimiento al contrato suscrito con la Agencia Nacional Hidrocarburos.

- ✓ CONSORCIO PgV GEOPHYSICAL (OPERADORES AÉREOS EXTRANJEROS BRUCELANDAIR INTERNACIONAL INC. Y PROSPECTORS AEROLEVANTAMIENTOS E SISTEMAS) Y UNION TEMPORAL AEROMAG PTG. (OPERADORES AEREOS BRUCELANDAIR INTERNACIONAL INC. Y PROSPECTORS AEROLEVANTAMIENTOS E SISTEMAS).
Clase de servicios: Trabajos aéreos especiales para realizar trabajos al levantamiento aerotransportado de datos geofísicos de magnetometría y gamma espectrometría

Razón: Para dar cumplimiento al contrato suscrito con el Servicio Geológico Colombiano (SGC) y Fondo Nacional de Desarrollo FONADE.

5.2. ¿Cuántos talleres aeronáuticos de reparaciones extranjeros (TARE), se encuentran autorizados o certificados por su entidad, de manera permanente, de acuerdo a lo previsto en el RAC, para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparación mayor, alteración mayor y reconstrucción de Aeronaves con matrícula colombiana o a sus componentes? (Enviar relación, indicando nombre del TARE, capacidades, país de ubicación)



Respuesta: Actualmente, se encuentran autorizados 25 talleres aeronáuticos de reparaciones extranjeros (TARE) relacionados en la siguiente tabla:

TALLER AERONÁUTICO DE REPARACIONES EN EL EXTRANJERO				
No. CERTIFICADO	RAZÓN SOCIAL	CAPACIDADES	PAÍS	OBSERVACIONES
TARE-001	AEROMANTENIMIENTO S.A. AEROMAN	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ESTRUCTURAS	EL SALVADOR	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-005	JSC SPARC SAN PETERSBURGO RUSIA	SERV. MANTENIMIENTO HELICOPTEROS CLASE II - ESTRUCTURAS	RUSIA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-007	COOPERATIVA DE SERVICIOS AEROINDUSTRIALES COOPESA R.L.	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ESTRUCTURAS	COSTA RICA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-010	COPA AIRLINES	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ESTRUCTURAS	PANAMA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-012	MEXICANA MRO SERVICE	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ACCESORIOS NDT	MEXICO	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-013	PREMIERE AVIATION	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ESTRUCTURAS	CANADA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-014	TAM LINEAS AEREAS SA	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ACCESORIOS NDT- ESTRUCTURAS	BRASIL	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-015	EMBRAER AIRCRAFT MAINTENANCE SERVICES INC	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ACCESORIOS NDT- ESTRUCTURAS	USA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-016	GULF COAST AVIONICS CORPORATION	RADIO Y NAVEGACION - INSTRUMENTOS Y ACCESORIOS	USA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-017	STANDAR AERO	MOTORES	USA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-018	BANYAN AIR SERVICES	ESTRUCTURAS NDT- ACCESORIOS	USA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-020	AIRPRO	SERV. ESPECIALIZADOS - ACCESORIOS	PANAMA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-021	LAN PERU	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ESTRUCTURAS	PERU	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-022	AEROLANE	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ESTRUCTURAS	ECUADOR	Certificado bajo IAR 145 por el sistema regional SRVSOP y reconocido por Colombia según acuerdo regional de cooperación.
TARE-024	INTERJET	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ACCESORIOS NDT- ESTRUCTURAS	MEXICO	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-025	AIRTURBINE AVIATION	MOTORES	USA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-026	HELICENTRO PERU	SERV. MANTENIMIENTO HELICOPTEROS	PERU	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-027	STANDARD AERO	MOTORES	CANADA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-028	TALMA PERU	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II	PERU	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-029	NAPLES JET CENTER	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ACCESORIOS NDT- ESTRUCTURAS	USA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-030	PEMCO	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ACCESORIOS NDT- ESTRUCTURAS	MEXICO	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-031	AERCARIBE SAC - PERU	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ESTRUCTURAS	PERU	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-032	PRIME TURBINES - TEXAS	MOTORES	USA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-033	PRIME TURBINES - PHOENIX	MOTORES	USA	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS
TARE-034	AVIO S.A.	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II	PERU	CDF RENOVADO CADA 2 AÑOS

5.3. ¿Cuántos talleres aeronáuticos de reparaciones extranjeros (TARE), han sido autorizados temporalmente (¿trabajos por una sola vez RAC 4.11.1.5 literal b) para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparación mayor, alteración mayor y reconstrucción de Aeronaves con matrícula colombiana o a sus componentes, en los últimos dos años? (favor identificar el nombre, país, y para qué clase de mantenimiento específico se autorizó)

Respuesta: Dando cumplimiento al requisito RAC 4.1.7 "Personas y talleres aeronáuticos autorizados para ejecutar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparación mayor, alteración mayor y reconstrucción de aeronaves", Literal G "Una organización de mantenimiento en el extranjero que cuente con una licencia vigente otorgada por la Autoridad Aeronáutica local, puede ser autorizada por la UAEAC para realizar trabajos específicos por una sola vez, previa solicitud del interesado. El interesado deberá formular la solicitud anexando copia de la licencia o certificado de funcionamiento de la organización, junto con una descripción de las facilidades de la organización y la documentación pertinente del trabajo a efectuar. La UAEAC se reserva el derecho de solicitar mayor información y la Inspección física de la organización"

Con base en el requisito regulatorio anterior, la UAEAC, en casos puntuales en que no ha existido proveedor de mantenimiento aeronáutico certificado en Colombia para un trabajo específico, ha autorizado a algunas organizaciones de mantenimiento en el extranjero con certificado de Funcionamiento vigente y con la capacidad de mantenimiento específica certificada por la autoridad aeronáutica local de cada estado (signatario de OACI), con el fin de efectuar trabajos de mantenimiento a aeronaves con matrícula colombiana en el extranjero solo por una vez, sin que se hayan certificado ante la UAEAC como TARE; una vez agotada esta



aprobación por única vez y para una segunda solicitud por parte del operador, se le exige certificarse como TARE.

De mencionadas autorizaciones de mantenimiento en el extranjero dadas por única vez, a continuación, se relacionan las siguientes:

RAZON SOCIAL	AÑO	SERVICIOS DE MANTENIMIENTO SUMINISTRADOS	OPERADOR COLOMBIANO SOLICITANTE	PAIS
TEXTRON AVIATION SERVICES	2015	SERV. MANTENIMIENTO CLASE II - ESTRUCTURAS	CENTRAL CHARTER LTD - TAXI AEREO	USA
APEX HELICOPTERS	2017	SERV. MANTENIMIENTO HELICOPTEROS	SARPA - VOLAR COLOMBIA - CENTRO DE INSTRUCC DE VUELO	USA

5.4. ¿Mediante qué mecanismos su entidad vigila y controla que no se ejecute mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparación mayor, alteración mayor y reconstrucción de Aeronaves con matrícula colombiana o a sus componentes, por parte de talleres aeronáuticos de reparaciones extranjeros (TARE), que previamente no se le haya otorgado autorización o certificación por parte de su entidad?

Respuesta: Dentro de los Manuales Generales de Mantenimiento Aceptados por esta autoridad a cada Operador y de acuerdo con los RAC 4 en la sección 3, del "Capítulo 5. Requerimientos del manual general de mantenimiento" "4.5.3.5. Requisitos del manual" que estipula en el literal 33 procedimientos para asegurarse que se mantenga un listado actualizado de empresas, taller contratista con las cuales se tienen contratos, o convenios para ejecutar mantenimiento. Se debe asegurar que el operador tenga procedimientos para el manejo de la contratación, verificación del trabajo efectuado y la evaluación de la capacidad del contratista. Y en el Capítulo 6 numeral 4.6.4.9. Requisitos del manual general de mantenimiento en el literal 21. Los arreglos en virtud de los cuales puede aprobarse que organizaciones aprobadas por la UAEAC y ajenas al solicitante ejecuten inspecciones y/o trabajos de mantenimiento de aeronaves.

Además, mediante las inspecciones realizadas de acuerdo con el cronograma de vigilancia y que contempla Inspección de registros de Aeronaves se hace seguimiento al cumplimiento de los numerales previamente listados y consignados en los respectivos Manuales Generales de Mantenimiento

5.5. ¿Qué políticas de estímulo ha fijado su despacho para promover a la aviación colombiana en todas sus modalidades, para suplir los servicios que provienen del



exterior?

Respuesta: En la medida en que el Convenio Sobre Aviación Civil internacional, suscrito en la ciudad de Chicago en el año 1944, que a su vez dio vida a la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, estableció obligaciones y restricciones para que los Estados miembros mantengan uniformidad en el tratamiento a las aeronaves extranjeras, así como el deber de abstenerse de crear privilegios a las aeronaves de los demás estados, la Aeronáutica Civil colombiana tradicionalmente ha sido celosa de establecer o fijar políticas que contravengan esos postulados. De todas formas, conviene recordar que la normatividad que regula tanto la estructura como las funciones de la seguridad aeronáutica no establecen competencias para fijar estímulos en beneficio exclusivo de la Aviación Colombiana cualquiera que fuere su modalidad.

6. TALENTO HUMANO AERONÁUTICO INVESTIGACIONES DISCIPLINARIAS

6.1. ¿Cuántas personas tiene su entidad vinculadas en su planta de personal?

Respuesta: El personal que se encuentra vinculado en la entidad a fecha 08/05/2017 es de 2767 servidores públicos.

6.2. ¿Cuántas personas han designado su despacho haciendo uso de la capacidad de nombramiento, y para qué cargos? Enviar una relación pormenorizada indicando formación académica y experiencia.

Respuesta: En el Anexo No. 6 de éste documento, se relacionan los funcionarios que se han nombrado con formación académica y experiencia de la U.A.E.A., desde el 30 de junio de 2016 a la fecha.

6.3. ¿Cuántas personas ha designado su despacho por medio de contrato, desde que asumió la dirección de la entidad y para asumir qué funciones? ¿Favor enviar copia de los contratos?

Respuesta: De acuerdo con la información reportada por SIIF NACIÓN, se han suscrito 518 contratos de Prestación de Servicios profesionales y de apoyo a la gestión desde que el Doctor Alfredo Bocanegra asumió la Dirección de la Entidad, tal y como se relaciona en el Anexo No. 7 de éste documento.



6.4. ¿Cuántas personas de libre nombramiento y remoción, han sido retiradas y nombras por el señor director desde que asumió sus funciones?

Respuesta: Han sido nombradas 41 personas

Cedula	Apellidos	Nombres	Cargo	Descripción Cargo	Nombre Dependencia	Fecha Ingreso
10 12 12240	HURTADO GONZALEZ	EMMANUEL	904011	AUXILIAR IV	01000 DIRECCION GENERAL	06/07/2016
1026255250	GARCIA SUAREZ	ALBA LUCIA	202040	ASESOR AERONAUTICO	01000 DIRECCION GENERAL	11/07/2016
110484612	AZA MURCIA	JUAN MANUEL	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	02200 DIRECCION ADMINISTRATIVA	25/07/2016
1110277500	HERNANDEZ ARTEAGA	NELSON AUGUSTO	704922	TECNICO AERONAUTICO V	01000 DIRECCION GENERAL	01/08/2016
1018445668	RAMIREZ RODRIGUEZ	CAMILO ESTEBAN	707017	TECNICO AERONAUTICO III	01000 DIRECCION GENERAL	01/08/2016
45520578	SEIDEL PERALTA	MARTHA	104539	JEFE DE OFICINA AERONAUTICA	01000 OFICINA ASESORA JURIDICA	02/09/2016
925443287	NUÑEZ DE LEON	CARLOS ANDRES	103040	SECRETARIO GENERAL	02000 SECRETARIA GENERAL	02/09/2016
49005562	BERMEO BERMEO	JOSE TONNY	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	02100 DIRECCION DE TALENTO HUMANO	05/09/2016
6017607	OLIVEROS POLANIA	ELKIN ANSELMO	108031	GERENTE AEROPORTUARIO I	05000 SECRETARIA SISTEMAS OPERACIONALES	13/09/2016
26598117	CANACUE MEDINA	GLADYS	107039	GERENTE AEROPORTUARIO III	05420 Grupo Interventoría y Superv. Aeropuerto	20/09/2016
80215396	PARDO MUÑOZ	CAMILO ALBEIRO	105539	DIRECTOR AERONAUTICO REGIONAL III	20000 REGIONAL AERONAUTICA CUNDINAMARCA	20/09/2016
79366525	ESCOBAR PEREZ	GERMAN AUGUSTO	104539	JEFE DE OFICINA AERONAUTICA	01000 OFICINA ASESORA DE PLANEACION	05/10/2016
65739750	LUNA PERDOMO	RICARDO	104539	JEFE DE OFICINA AERONAUTICA	02300 DIRECCION FINANCIERA	05/10/2016
79531717	OTALORA RIVERO	NOHORA ESPERANZA	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	05000 SECRETARIA SISTEMAS OPERACIONALES	05/10/2016
80761769	IDARRAGA RODRIGUEZ	ANDRES JULIAN	103540	SECRETARIO DE SISTEMAS OPERACIONALES	05400 DIREC. DESARROLLO AEROPORTUARIO	05/10/2016
88276820	PUERTAS ECHAVEZ	LUIS ALBEIRO	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	61500 AOC - Ocaña	05/10/2016
52035566	HUERTAS SOLARTE	AICARDO CAMILO	109025	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO I	01000 DIRECCION GENERAL	07/10/2016
1129577615	IMITOLA MADRERO	OSCAR JAVIER	202040	ASESOR AERONAUTICO	01400 OFICINA DE TRANSPORTE AEREO	18/10/2016
78697714	BERROCALARDIA	LEONARDO ENRIQUE	104539	JEFE DE OFICINA AERONAUTICA	02240 Grupo Seguros	20/10/2016
65556194	LOZANO ORTIZ	GLORIA DEL PILAR	202040	ASESOR AERONAUTICO	21600 ATN - Flandes - Girardot	01/12/2016
196207471	RAMIREZ PAYARES	SERGIO ENRIQUE	108527	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO II	02000 SECRETARIA GENERAL	07/12/2016
76043192	ANGULO MOSQUERA	LUIS CORNELIO	109025	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO I	51800 APY - Popayan	09/12/2016
13047070	HEREDIA CASTILLO	FERNANDO	107537	GERENTE AEROPORTUARIO II	01050 OFICINA COMERCIALIZACION E INVERSION	12/12/2016
32882129	VIZCAINO HERRERA	ERIKA PATRICIA	202040	ASESOR AERONAUTICO	01000 OFICINA DE CONTROL INTERNO	19/12/2016
76021928	ESPINOSA OTERO	RAMON AUGUSTO	202040	ASESOR AERONAUTICO	05100 OFICINA COMERCIALIZACION E INVERSION	23/12/2016
79625658	PENENT D IZARN BENAVIDE	ARNAUD FRANCOIS GERA	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	22300 AFL - Florencia	23/12/2016
17647254	CUTIVA FLOREZ	ARSEL	108527	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO II	02000 SECRETARIA GENERAL	02/01/2017
15174352	CUELLO BAUTE	DANIEL ALBERTO	202040	ASESOR AERONAUTICO	01000 DIRECCION GENERAL	11/01/2017
1114728199	RIOS RESTREPO	DIEGO ARMANDO	903013	AUXILIAR V	01000 DIRECCION GENERAL	01/02/2017
141057590	SANDOVAL SAENZ	JESUS HERMINIO	904011	AUXILIAR IV	03300 DIREC. SEGUR. SUPERV. AEROPORT	01/02/2017
91486073	NAVAS GRANADOS	JORGE ARMANDO	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	71000 AYO - Yopal	07/02/2017
51739580	MOTTA RODRIGUEZ	CARMENZA	109025	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO I	08000 SECRETARIA DE SEGURIDAD AEREA	21/02/2017
86626068	RAMIREZ MEJIA	JUAN CARLOS	202040	ASESOR AERONAUTICO	20000 REGIONAL AERONAUTICA CUNDINAMARCA	08/03/2017
20793447	GOMEZ LUQUE	ELIZABETH	109025	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO II	78000 AMI - Mitu	09/03/2017
18202535	VIAFARA MINA	EILDER	108527	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO I	57000 AJP - Ipiales	10/03/2017
79577158	PATINO VILLA	JHON JAVIER	108031	GERENTE AEROPORTUARIO II	01050 OFICINA COMERCIALIZACION E INVERSION	21/03/2017
1043209620	CANTILLO GUZMAN	LAURA MARIA	108527	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO I	21800 AMA - Mariquita	03/04/2017
93419286	RODRIGUEZ BLANCO	FABIO ANDRES	202040	ASESOR AERONAUTICO	01000 DIRECCION GENERAL	04/04/2017
88032901	FLOREZ LIZCANO	RODRIGO	405532	ESPECIALISTA AERONAUTICO I		05/04/2017
10282786	LOAIZA GONZALEZ					



Personal de Libre Nombramiento y Remoción que han sido retiradas son 36 personas

Cedula	Apellidos	Nombres	Cargo	Descripción Cargo	Nombre Dependencia	Fecha Ingreso	Fecha Retiro
9114045	MARRUGO BERNAL	GABRIEL ENRIQUE	308023	INSPECTOR DE SEGURIDAD AEREA	06110 Grupo Operaciones	16/12/2004	30/06/2016
52386216	HABIB CANIZALES	ANALORENA	104539	JEFE DE OFICINA AERONAUTICA	01300 OFICINA ASESORA DE PLANEACION	10/09/2014	30/06/2016
80426500	TOVAR AÑEZ	EDUARDO ENRIQUE	104539	JEFE DE OFICINA AERONAUTICA	01400 OFICINA DE TRANSPORTE AEREO	14/10/2014	12/07/2016
79421813	SOSA MOLINA	HENRY	105539	DIRECTOR AERONAUTICO REGIONAL III	20000 REGIONAL AERONAUTICA CUNDINAMARCA	21/04/2016	25/07/2016
17187816	PAEZ PEREZ	CARLOS JULIO	307027	INSPECTOR DE SEGURIDAD AEREA	50007 Grupo Control Seguridad Aérea Regional Valle	24/02/2006	29/07/2016
89008192	ALDANA GUTIERREZ	GERMAN ANDRES	107537	GERENTE AEROPORTUARIO II	05400 DIREC. DESARROLLO AEROPORTUARIO	03/05/2016	27/08/2016
79691127	GRISALES	ANIBAL GUSTAVO ADOLFO	103540	SECRETARIO DE SISTEMAS OPERACIONALES	05000 SECRETARIA SISTEMAS OPERACIONALES	12/11/2014	01/09/2016
52021366	ORTEGA CORDERO	EDNA PATRICIA	107039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	02100 DIRECCION DE TALENTO HUMANO	17/02/2015	02/09/2016
75081226	SUAREZ VELEZ	JAIR ALBERTO	105039	GERENTE AEROPORTUARIO III	05000 SECRETARIA SISTEMAS OPERACIONALES	11/09/2015	09/09/2016
80794954	MORALES HERNANDEZ	EDWIN ARTURO	705021	TECNICO AERONAUTICO IV	01000 DIRECCION GENERAL	11/07/2011	29/09/2016
25288349	MOSQUERA DUPONT	ANA ISABEL	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	05300 DIREC. SEGUR. SUPERV. AEROPORT	03/08/1998	30/09/2016
14949007	SANDOVAL ORJUELA	JAIR	302040	INSPECTOR DE SEGURIDAD AEREA	06110 Grupo Operaciones	23/09/2014	30/09/2016
19188451	SUAREZ PENAS COS	GUSTAVO ALBERTO	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	06100 DIREC. DE ESTANDARES DE VUELO	10/08/2015	04/10/2016
10271613	GONZALEZ RODRIGUEZ	FERNANDO	105039	DIRECTOR AERONAUTICO DE AREA	02300 DIRECCION FINANCIERA	05/10/2016	12/10/2016
91278195	CONTRERAS UZARAZO	GERMAN AUGUSTO	104539	JEFE DE OFICINA AERONAUTICA	01300 OFICINA ASESORA DE PLANEACION	20/04/2015	31/10/2016
7687924	CHARRY RUIZ	WILMAR ELI	108527	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO II	21200 AINE - Neiva	07/10/2008	01/11/2016
78021028	ESPINOSA OTERO	RAMON AUGUSTO	107537	GERENTE AEROPORTUARIO II	01050 OFICINA COMERCIALIZACION E INVERSION	01/12/2014	01/11/2016
51720220	AGUILAR ESPINEL	MARTHA LUCIA	202040	ASESOR AERONAUTICO	02002 Grupo Investigaciones Disciplinarias	03/11/2015	16/11/2016
39613158	DUPONT CRUZ	ALBA CECILIA	203035	ASESOR AERONAUTICO	06040 Grupo Investig. Sanc. Infracci. Tecnica	01/12/2014	30/11/2016
71676573	ORTIZ DAVID	FELIX ANTONIO	202040	ASESOR AERONAUTICO	02002 Grupo Investigaciones Disciplinarias	01/04/2011	07/12/2016
25284917	URRUTIA BASTIDAS	CAROLINA	109025	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO I	51800 APY - Popayan	06/04/2015	08/12/2016
43096563	CORDOBA AVENDAÑO	LUIS CARLOS	102521	SUBDIRECTOR GENERAL	01010 SUBDIRECCION	03/02/2015	18/12/2016
16787453	GOMEZ GALLEGO	ANA LUCIA	202040	ASESOR AERONAUTICO	30000 REGIONAL AERONAUTICA ANTIOQUIA	12/12/2011	25/01/2017
16200256	BUITRAGO RODRIGUEZ	RAFAEL	109025	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO I	71600 AMI - Mitu	10/05/2011	30/01/2017
35428649	PAEZ PACHON	LEYDI SULAY	904011	AUXILIAR IV	01000 DIRECCION GENERAL	01/07/2015	31/01/2017
51934637	PALACIO OCAMPO	ALBA LUCIA	903013	AUXILIAR V	01000 DIRECCION GENERAL	25/02/2015	09/02/2017
1121833933	MONTES SANCHEZ	ANA MARIA	109025	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO I	71100 AYO - Yopal	03/11/2015	14/02/2017
1094906352	MORALES BOTERO	LINA MARCELA	405532	ESPECIALISTA AERONAUTICO I	01000 DIRECCION GENERAL	16/10/2015	15/02/2017
13510375	CARRILLO VASQUEZ	EDGAR LEONEL	202040	ASESOR AERONAUTICO	02250 Grupo Procesos Pre-Contractuales	02/09/2016	16/02/2017
92549287	NUNEZ DE LEÓN	CARLOS ANDRES	103040	SECRETARIO GENERAL	02000 SECRETARIA GENERAL	01/03/2016	28/02/2017
52377125	VELAZQUEZ GRAJALES	LORENA	202040	ASESOR AERONAUTICO	20003 Grupo Administrativo Financiero Regional Cundinamarca	26/11/2004	06/03/2017
13065432	FLOREZ RODRIGUEZ	ALVARO JAVIER	108527	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO II	57000 AIP - Ipiales	03/08/2012	22/03/2017
16741869	SANCLEMENTE QUICENO	JUAN GERARDO	106037	DIRECTOR AERONAUTICO REGIONAL II	50000 REGIONAL AERONAUTICA VALLE	11/12/2014	31/03/2017
1106738311	GORDILLO HERNANDEZ	KATERINE	108527	ADMINISTRADOR DE AEROPUERTO II	21800 A.M.A. - Mariquita	01/06/2015	01/05/2017
36310284	PLAZAS TOVAR	ADRIANA MARIA	202040	ASESOR AERONAUTICO	01900 OFICINA ASESORA JURIDICA	03/01/2006	08/05/2017
19156069	RINCON POSADA	JOSE LENIN	307027	INSPECTOR DE SEGURIDAD AEREA	06130 Grupo Inspección de Aeronavegabilidad		



6.5. ¿Cuántos procesos disciplinarios adelanta control interno de su entidad en la actualidad; cuántos funcionarios han sido sancionados y por qué motivo?

Respuesta: El Grupo de Investigaciones Disciplinarias actualmente adelanta 494 procesos disciplinarios en contra de funcionarios de la de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil, en cumplimiento de lo expuesto en el Artículo 2 de la ley 734 de 2002, así mismo, se informa que se han impuesto las siguientes sanciones disciplinarias:

CORRUPCIÓN EN EL TRÁMITE Y EXPEDICIÓN DE LICENCIAS AERONÁUTICAS

Nº	PROCESO	DISCIPLINADO	HECHOS	SANCIÓN
1	DIS 01 122 2012	EDUARDO PERDOMO	Cohecho y falsedad en documento público en la expedición irregular de licencias aeronáuticas	Destitución e inhabilidad general por 13 años.
2	DIS 01 122 2012	ALIRIO CHACÓN	Cohecho y falsedad en documento público en la expedición irregular de licencias aeronáuticas	Destitución e inhabilidad general por 13 años.
3	DIS 01 122 2012	ALFONSO CERVERA	Cohecho y falsedad en documento público en la expedición irregular de licencias aeronáuticas	Destitución e inhabilidad general por 13 años.
4	DIS 01 013 2015	JORGE RAMÓN LUNA MEJÍA	Irregularidades en el trámite de Licencias Aeronáuticas	Destitución e inhabilidad general por 11 años.

PECULADO – Apropiación de bienes del Estado cuya administración, tenencia o custodia se le haya confiado por razón o con ocasión de sus funciones.

Nº	PROCESO	DISCIPLINADO	HECHOS	SANCIÓN
5	DIS 03 066 2011	ENA MEDINA CAMPOS	Peculado por apropiación en el manejo de recursos públicos a su cargo - caja menor	Destitución e inhabilidad general por 12 años.
6	DIS 01 260 2015	NANCY CARRILLO GODOY	Utilización de las millas de la Entidad para beneficio propio y de terceros	Destitución e inhabilidad general por 14 años.
7	DIS 01 070 2015	CARLOS RAFAEL SAAVEDRA	Ejercer cargo público estando incurso en causal de inhabilidad - peculado	Destitución e inhabilidad general por 13 años.
8	DIS 01 142 2015	LISANDRO TORRES LÓPEZ	Ejercer cargo público estando incurso en causal de inhabilidad - peculado	Destitución e inhabilidad general por 13 años.



ABANDONO DEL CARGO E INCUMPLIMIENTO DE HORARIO LABORAL

N°	PROCESO	DISCIPLINADO	HECHOS	SANCIÓN
9	DIS 01 028 2014	CESAR MAURICIO URQUIJO CABRERA	Abandono del cargo	Destitución e inhabilidad general por 10 años.
10	DIS 01 046 2010	ADOLFO PONTÓN	Abandono del cargo	Destitución e inhabilidad general por 10 años.

INDEBIDA SUPERVISIÓN EN CONTRATACIÓN ESTATAL

N°	PROCESO	DISCIPLINADO	HECHOS	SANCIÓN
11	DIS 01 108 2010	MARIO ENRIQUE QUESADA	Supervisión irregular de contratos	Suspensión en el ejercicio del cargo por 2 meses
12	DIS 01 227 2014	JOSE OMAR VALERO HERNÁNDEZ	Incumplimiento en la supervisión contractual	Suspensión en el ejercicio del cargo e inhabilidad especial por 1 mes
13	DIS 01 058 2014	JOSE OMAR VALERO HERNÁNDEZ	Supervisión irregular del contrato 13000458OC2013 para el mantenimiento y reparación de dos plantas electrógenas.	Suspensión en el ejercicio del cargo por 4 meses
14	DIS 01 105 2015	JOSE OMAR VALERO HERNÁNDEZ	Supervisión y recibo final irregular del contrato 14000557OC2014 para el suministro de combustible de la Regional Cundinamarca	Suspensión en el ejercicio del cargo por 4 meses
15	DIS 01 105 2015	AISLETH YUETH QUINTERO GNECCO	Supervisión y recibo final irregular del contrato 14000557OC2014 para el suministro de combustible de la Regional Cundinamarca	Suspensión en el ejercicio del cargo por 2 meses

CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS (ALCOHOL Y DROGAS)

N°	PROCESO	DISCIPLINADO	HECHOS	SANCIÓN
16	DIS 01 190 2013	GERARDO ARBELÁEZ	Positivo consumo sustancias psicoactivas	Suspensión en el ejercicio del cargo e inhabilidad especial por 1 mes
17	DIS 01 011 2012	EDUARDO DURÁN POLANCO	Positivo consumo sustancias psicoactivas	Suspensión en el ejercicio del cargo e inhabilidad especial por 1 mes
18	DIS 01 160 2014	MARIO DE JESÚS CORREA ARROYAVE	Positivo consumo sustancias psicoactivas	Suspensión en el ejercicio del cargo e inhabilidad especial por 1 mes
19	DIS 01 139 2011	KARINA QUINTERO SERNA	Positivo consumo sustancias psicoactivas	Multa



- Se crearon corredores visuales que permiten el desarrollo de las operaciones aéreas en misiones de ecoturismo de manera segura, sin afectar los ecosistemas, la biodiversidad y la biósfera en general.
- Se ha apoyado y se han autorizado las pistas de aterrizaje dentro de los parques naturales, para poder impulsar los servicios de ecoturismo.
- Se revisarán y publicarán procedimientos o corredores visuales para la evolución del tránsito, en inmediaciones de los parques, y también en todas las trayectorias entre los aeródromos que prestarán estos servicios y el destino final.
- Se ha coordinado con la Fuerza Aérea Colombiana, para que parques y pistas que se encuentren dentro de áreas restringidas, se les otorguen los permisos necesarios para poder ingresar y/o sobrevolar, por periodos de tiempo que permitan la evolución de las aeronaves de vuelo no regular.

Por otra parte, las empresas de aviación no regular, pueden operar en todo el territorio colombiano, siempre que se cumplan requisitos técnico-operacionales, la Oficina de Transporte Aéreo, indica que se evaluará la posibilidad de fijar tarifas preferenciales por derechos de aeródromo, para la operación de estas empresas en los aeropuertos de propiedad de la entidad, y coordinará en este mismo sentido con los municipios o entidades propietarias de aeródromos de uso público.

Así mismo, reiteraremos al Ministerio de Minas y Energía la posibilidad de revisar las tarifas de los combustibles que utilizan las aeronaves por las empresas de aviación no regular, a fin de reducir el costo de este rubro dentro de su estructura de costos operacionales que permitan reducir los precios al público.

8. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

8.1. ¿Cómo está conformado y porque profesionales está conformado el grupo de investigación de accidentes de su entidad, y cuál es el grado de experiencia que tienen en accidentes de aviación?

Respuesta: El Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos (GRIAA) está conformado por las siguientes personas:

I. INVESTIGADORES

I.I PILOTOS

Capitán. JAVIER PERDOMO RAMIREZ

Perfil.

Investigador de accidentes

Oficial piloto de ala fija – Policía Nacional

Instructor de vuelo

Curso de investigación de accidentes – Instituto Militar Aeronáutico



Curso de búsqueda y rescate – USAF
Curso de instructor de instrumentos – USAF
Curso coordinador SAR – CEA

Experiencia.

Jefe oficina de seguridad aérea – Policía Nacional (5) años
Oficial investigador de accidentes - Policía Nacional (6) años
Coordinador de búsqueda y rescate - Policía Nacional (8) años

Capitán. MARCOS ECHAVARRIA SALDARRIAGA

Perfil.

Rescatista aeronáutico de Colombia de alta montaña
Piloto comercial de avión
Curso de investigación de accidentes aéreos
Diplomado en prevención de accidentes – Instituto Militar Aeronáutico
Curso rescatista aeronáutico – BRAC
Curso de mercancías peligrosas en aviación – CEA
Curso de manejo de recursos en cabina

Experiencia.

Coordinador Jefatura de operaciones e instructor simulador OBO 04 CESSNA
172
Rescatista aeronáutico de Colombia y alta montaña
Investigador de accidentes aéreos

Capitán. JULIETA VELEZ MEJIA

Perfil.

Piloto comercial de avión
Piloto comercial de helicóptero
Abogado (Esp. Seguros)

Experiencia.

Instructor de vuelo de helicóptero
Instructor de tierra en especialidades de:

- Aerodinámica
- SMS
- Derecho aeronáutico
- Regulaciones aéreas

Operación de drones (RPAS)



I.2. INGENIEROS

Ing. JULIAN ECHEVERRY VALENCIA

Perfil.

Investigador de accidentes
Inspector de operaciones aéreas
Ingeniero aeronáutico
Especialista Meteorología
Curso investigación de accidentes – OACI
Curso investigación de accidentes – Fuerza Aérea Colombiana
Curso investigación de accidentes – Universidad Embry Riddle
Curso investigación de accidentes – IATA
Curso investigación de accidentes – IRVIAL
Preparador de cursos TRAINAIR – OACI
Experto en Sistema European Coordination Centre for Accident and Incident Report System – ECCAIRS
Escuela de tierra en aviación - Universidad Embry Riddle
Escuela de tierra en aviación – Escuela IVIETA
Curso interpretación de productos meteorológicos aplicados - Fuerza Aérea Colombiana
Curso pedagogía básica para orientar la formación profesional e integral – SENA
Curso de recolección de datos y análisis forense en un accidente – IRSVIAL
Curso manejo de mercancías peligrosas en aviación – CEA
Curso de gestión de seguridad operacional (SMS 001) – CEA
Seminario seguridad aérea – Policía Nacional
Encuentro VI – VII de seguridad aérea - CEA

Experiencia.

Investigador de accidentes e incidentes aéreos Nacionales e Internacionales
Representante
Instructor de tierra en especialidades de:

- Aerodinámica
- SMS
- Derecho aeronáutico
- Regulaciones aéreas

Operación de drones (RPAS)

Ing. JOSE ALBERTO HERRERA

Perfil.



Ingeniero mecánico
Especialista en gerencia de mercadeo
Curso sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) – CEA
Seminario impacto de la gestión del riesgo en la seguridad aérea –
Departamento de Seguridad Aérea, Fuerza Aérea Colombiana
Seminario nuevas tendencias en seguridad aérea - Instituto Militar
Aeronáutico IMA
Curso Total Resource Management – Helicol
Curso instructor de aerodinámica - Instituto Militar Aeronáutico IMA
Congreso de ingeniería logística aeronáutica - Comando Aéreo de
Mantenimiento, Fuerza Aérea Colombiana

Experiencia.

Asesor técnico investigación de accidentes e incidentes aéreos – UAEAC
Asesor técnico de Seguridad Aérea - Helicópteros de Guatemala corporation
(hdgc)
Asesor investigador – Fuerza Aérea
Coordinador académico Especialización gerencia de la seguridad aérea
Docente de las asignaturas de factores de material, administración de recursos
de mantenimiento M.R.M., prevención de accidentes en tierra, aerodinámica de
aviones y helicópteros.
Docente matemática aplicada en la Especialización en gerencia de la seguridad
aérea”,
Docente Diplomado de prevención de accidentes aéreos” y “curso de seguridad
aérea”

II. PROFESIONALES DE APOYO

II.1 ADMINISTRADORES

Administrador. JUAN GUILLERMO ANDRADE SARMIENTO

Perfil.

Administrador de empresas
Especialista en finanzas

Experiencia.

Docente administración de empresas – Universidad de Investigación y
desarrollo UDI
Asistente recurso humanos – UDI
Coordinador operativo de recursos humanos - UDI

Administradora. YULY GUERRERO SALINAS



Perfil.

Administrador de empresas
Especialista en gerencia de mercadeo
Curso de mercadeo para la internacionalización – Cámara de Comercio
Bogotá

Experiencia.

Analista comercial – INACRIL S.A.S.
Profesional en planeación y pricing – Telefónica Movistar

ABOGADO

Abogado. ANDRES LOZANO CAMPOS

Perfil.

Abogado
Candidato a Magister en Derecho y Evidencias Digitales – Universidad Sergio Arboleda
Primer respondiente en incidentes informáticos – ADALID
Curso manejo de evidencias digitales – ONU
Diplomado Derechos Humanos – Universidad Javeriana
Curso simposio Internacional de Seguridad Cibernetica y ciberseguridad – OEA
III Encuentro Internacional de Investigación Jurídica y Socio Jurídica – UCC
III Congreso Internacional de Datos Personales - Superintendencia industria y comercio
Contratación Pública y Nuevos Decretos Reglamentarios – ESAP
Conciliación Administrativa y comités de Conciliación – F&C Consultores
Seminario Derecho Internacional Marítimo – La Habana (Cuba)

Experiencia.

Director de Negocios – Adalid Corp. Colombia
Abogado manejo de pruebas técnicas – Adalid Corp. Colombia
Asesor Jurídico – Inversiones LAMY & CIA Hoteles Splendor
Abogado asesor y consultor – Metálicas Mundial Ltda.
Secretario Comité de Conciliación – Universidad Nacional Abierta y a Distancia
Docente Educación Continuada “Protección de Datos Personales” – Universidad Sergio Arboleda
Ponente Encuentro Internacional de Investigación Jurídica y Socio Jurídica - Universidad Cooperativa de Colombia.
Docente invitado, Especialización Derecho Constitucional “Derecho Fundamental a la Privacidad” – Universidad Militar Nueva Granada.
Conferencista Seminario de Protección de Datos y Evidencias Digitales Digitales - UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA



Conferencista Protección de Datos Personales - MINISTERIO DE
AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL

III. AUXILIARES DE APOYO A LA GESTIÓN

III.I AUXILIARES

OSWALDO CIFUENTES CALDERON

Perfil.

Auxiliar administrativo
Técnico en control de producción
Mecánico de mantenimiento industrial
Curso básico de búsqueda y salvamento – UAEAC
Curso remoción de aeronaves inutilizadas – SHEVERLE
FAHRZEUGFABRIK GMBH
Curso técnico médico de atención pre hospitalaria – FUNDA ESTUDIOS
Curso manejo de materiales peligrosos HAZMAT – HEALT LAMBERT
Curso fotografía básica análoga – Universidad Nacional de Colombia
Curso primer respondiente – Secretaria de Salud
Curso mercancías peligrosas – CEA
Investigación de campo en accidentes e incidentes aéreos - CEA
Curso coordinador de misión SAR – CEA
Curso básico de sistema de comando de incidentes CBSCI – ODFFAA / ACT
Programa de notificación ADREP / ECCAIRS – CEA
Prevención de accidentes – CEA
Auditor interno integral ISO 14001, 18001 SMS – SGS COLOMBIA
Curso avanzado de recolección de datos y análisis forense de accidentes –
IRSVIAL
Diplomado de investigación de accidentes aéreos – Instituto Militar Aeronáutico

Experiencia.

Auxiliar de campo en investigación de accidentes e incidentes (2008 hasta la
fecha) – UAEAC
Coordinador de misión SAR (1996 – 2008) - UAEAC

EDITH MORA CABALLERO

Perfil.

Auxiliar administrativo
Inspector de rampa - CEA
Curso básico de operaciones - CEA
Curso en infraestructura y mantenimiento aeroportuario - CEA
Curso coordinación y supervisión de rampa – CEA
Curso despachador de vuelo – Escuela de instrucción aeronáutica



Experiencia.

Manejo en inspección de áreas de movimiento en aeródromos
Inspector de maniobras aeropuerto Alfonso López – Valledupar (2013)
Inspector de rampa aeropuerto Vanguardia – Villavicencio (2014 – 2015)

WILLINTONG FLOREZ CONTRERAS

Perfil.

Auxiliar administrativo
Técnico en sistemas
Auxiliar de apoyo logístico en área del suceso
Curso SMS – CEA

Experiencia.

Auxiliar de apoyo Grupo de Investigación de accidentes e Incidentes Aéreos

LILIANA ROMERO PEREZ

Perfil.

Auxiliar administrativo
Técnico en mercadeo – SENA
Curso PEL – CEA
Curso de investigación de accidentes – CEA
Curso de manejo de mercancías peligrosas – CEA

El Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, está conformado por un equipo multidisciplinario, teniendo en cuenta que no puede estar compuesto exclusivamente por personal técnico investigador, pues se hace necesario contar con apoyo logístico, jurídico y administrativo, como soporte para el desarrollo de las actividades de campo y administrativas que conllevan la atención de los eventos operacionales catalogados como accidentes o incidentes de aviación.

8.2. ¿Cuántas investigaciones de incidentes graves o accidentes están sin cerrar por parte de su entidad y que antigüedad tiene la investigación?

Respuesta:

ACCIDENTE	AÑO	Nº Sucesos en el año	Investigaciones Falladas	Investigaciones en curso
	2014	16	15	1
	2015	19	8	11
	2016	22	0	22



	2017	03	0	3
	TOTALES	60	23	37

INCIDENTE GRAVE	AÑO	Nº Sucesos en el año	Investigaciones Falladas	Investigaciones en curso
	2014	11	11	0
	2015	11	8	3
	2016	10	0	10
	2017	6	0	6
	TOTALES	38	19	19

TOTAL, ACCIDENTES POR FALLAR	37
TOTAL, INCIDENTES GRAVES POR FALLAR	19
TOTAL	56

***En el mismo sentido, respetuosamente nos permitimos recordar que en materia de investigación de accidentes aéreos, las normas aeronáuticas nacionales vigentes (RAC 114) e internacionales (Anexo 13), como las que regían para la época de los hechos, (esto es desde 2014 hasta el 28 de abril de 2017, fecha en la cual entro en vigencia la Resolución N° 00983 del 07 de Abril de 2017, publicada en el Diario Oficial Número 50.218 del 28 de Abril de 2017 y que derogó el RAC 8), no prevén un tiempo determinado para los procesos de investigación.**

8.3. ¿Qué experiencia tiene la doctora Patricia Barrientos en investigación de accidentes de aviación?

Respuesta: La Doctora Patricia de Jesús Barrientos Barrientos, se graduó como Médico Cirujano de la Universidad de Antioquia, es funcionaria vinculada hace treinta y tres (33) años a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, cuenta con formación en servicios misionales de navegación aérea, (Tránsito aéreo, información aeronáutica, comunicaciones y meteorología aeronáutica), donde se desempeñó por quince (15) años.

Posteriormente fue reubicada en el Grupo de Medicina de Aviación, adscrito a la Secretaria de Seguridad Aérea, donde se desempeñó como Directora y Jefe por quince años (15) años; así mismo fue designada como Coordinadora del Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, previa verificación del cumplimiento de los requisitos exigidos para el desempeño del cargo.

Es importante destacar que la Doctora Barrientos, realizó toda la formación básica, avanzada y especializada en medicina aeroespacial en Institutos Nacionales e Internacionales reconocidos por la OACI, FAA y en las fuerzas



militares, tales como la Fuerza Aérea Colombiana y Fuerza Aérea Argentina, en cuyos contenidos temáticos siempre han estado presentes las asignaturas referidas a investigación de accidentes e incidentes aéreos, tales como factores humanos en aviación, fisiología del vuelo, certificación aeromédica, rendimiento de aeronaves, aerodinámica y psicología aeronáutica, entre otros.

En la actualidad es socia del Aerospace Humans Factors Association desde el año 2004, asociación que apoya todo lo referente al factor humano, en especial en Investigación de Accidentes a nivel global.

Igualmente, en atención a su amplia experiencia y formación, ha liderado y participado en múltiples investigaciones de accidentes e incidentes aéreos con impacto mundial en aeronaves de ala fija y rotatoria, destacando las ocurridas con empresas comerciales regulares, no regulares (aerotaxis), aviación general y centros de instrucción, como por ejemplo, en los sucesos acaecidos en las compañías aéreas tales como: West Caribbean ocurrido en Venezuela, Aires en San Andrés Islas Colombia, Cosmos en Bogotá, Aerosucre, LAMIA y Aerocaribe en Colombia. Igualmente se destaca su participación en la investigación de distintos accidentes aéreos como, por ejemplo:

HK-4423-G PIPER SENECA, julio de 2009.
HK-2446 – Octubre de 2008
N36131 – AEROSUPPORT PIPER SENECA, agosto 2009
HK-1952 – AEROCLUB, enero de 2010
HK-4682 – BOEING 737-700, agosto de 2010
FAC 1173 – SATENA (MITU), mayo 5 de 2010
HK-2076 – FUIMIGARAY, enero de 2010
HK-2251 – FUMIGACION ARFA, mayo de 2011

Así las cosas, esta es una muestra representativa de las investigaciones en las que ha participado la Doctora Patricia Barrientos, adicional a las que adelantó entre los años 2001 – 2014.

De igual forma, la cadena internacional National Geographic obtuvo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el aval para que la Doctora Barrientos, como experta en investigación de accidentes aéreos desde la perspectiva de factores humanos, aportara su experiencia y conocimientos en la grabación de un especial sobre catástrofes aéreas.

Como médico examinador de personal aeronavegante, ha tenido participación activa desde 1999, liderando y aportando su experticia técnica en más de treinta (30) investigaciones de accidentes aéreos desde el componente de factores humanos. También ha realizado ponencias internacionales como la que desarrolló en Alaska con el nombre de "*Colombia pionera con el modelo de necropsia psicológica post accidente de aviación*".

Es docente de la Universidad Nacional de Colombia en temas relacionados con certificación aeromédica y manejo del factor humano para la investigación de



accidentes aéreos.

Dentro de su formación se encuentran los siguientes procesos de capacitación, entre otros:

- Simposio de investigación multidisciplinario de los accidentes aéreos - Tecnológico de Antioquia en convenio con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Factor humano e investigación de accidentes – Aerospace Medical Association.
- Curso y entrenamiento sobre Drug Free Workplace and Substance Abuse Treatment – Miami.
- Sustancias psicoactivas manejo post Accidentes de aviación.
- Curso ICAO 149 TAC (Trained Aeromedical Crewmember).
- Transporte Aeromédico - Phoenix Arizona.
- Asistencia módulo de investigación de accidentes aéreos – CEA.
- Curso de investigación de accidentes en aviación factor humano – Buenos Aires.
- Curso investigación de accidentes.

8.4. ¿Qué experiencia tiene el jefe de grupo de investigación de accidentes que usted actualmente tiene designado para ese cargo?

Respuesta: Actualmente se encuentra asignado al Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos (GRIAA), el Sr. Coronel Sergio Francisco Velásquez Vega, Oficial Activo de la Fuerza Aérea Colombiana con el Grado de Coronel, quien cuenta con la Especialidad de Piloto y Administrador Aeronáutico; actualmente se encuentra en comisión del servicio en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil desde noviembre de 2014.

Cuenta con experiencia superior a seis mil (6.000) horas de vuelo en aeronaves de transporte de ala fija, fungiendo además como instructor de tierra y vuelo. Ha obtenido las licencias de Piloto Transporte de Línea, Piloto Comercial Avión e Instructor de Vuelo Avión, en el siguiente orden:

Licencia PCA - 8801 del 26 marzo de 2007.
Licencia PTL – 2394 del 25 de abril de 2008.
Licencia IVA – 1794 del 19 de mayo de 2009.

En ejercicio de estos privilegios cuenta con experiencia en los siguientes equipos:

DC-3. Horas de vuelo aprox. 800 hrs.
C-550. Horas de vuelo aprox. 300 hrs.
G-358. Horas de vuelo aprox. 700 hrs.
SK-300. Horas de vuelo aprox. 400 hrs.
PA-42. Horas de vuelo aprox. 600 hrs.
ERJ-145. Horas de vuelo aprox. 2.500 hrs.



B-727. Horas de vuelo aprox. 1.200 hrs.

Dentro de su experiencia laboral, fue Jefe de Entrenamiento de la Aerolínea SATENA. Durante su estadía en esta empresa se desempeñó en el cargo de Jefe de Direccionamiento Operacional, asumiendo las actividades tendientes a la obtención del Certificado de Operación (CDO) otorgado por la UAEAC.

De igual manera, fungió como Jefe de Seguridad Aérea en la unidad militar de la Fuerza Aérea Colombiana ubicada en Marandúa - Vichada, cargo que involucra la responsabilidad de investigar accidentes e incidentes aéreos. Además, ha sido nombrado en propiedad como Coordinador del Grupo de Gestión de Seguridad Operacional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a partir de junio de 2015 hasta la fecha.

Cuenta con una segunda especialidad como Oficial de Mantenimiento Aeronáutico, en ejercicio de esta especialidad ha sido Jefe del Escuadrón Operativo y de Mantenimiento de la Base Militar Aérea en Marandúa - Vichada.

Posteriormente se desempeñó como comandante del Escuadrón Simuladores de Vuelo del Comando Aéreo de Transporte Militar, durante su jefatura fue encargado de la puesta en operación del primer entrenador estático de instrumentos FRASCA 242-T, equipo en el cual se entrenan las tripulaciones de vuelo para la pro-eficiencia en vuelo instrumental.

8.5. ¿De qué manera garantiza su entidad, el grupo de investigación de accidentes, actúa con imparcialidad en una investigación, cuando la falla puede provenir de la propia Aeronáutica Civil?

Respuesta: El Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, (GRIAA), actúa con absoluta independencia e imparcialidad dentro de las investigaciones a su cargo, asegurando total observancia de los principios de buena fe, transparencia y moralidad pública.

Lo anterior, toda vez que la facultad para designar el investigador a cargo y las juntas de investigación de accidentes es competencia del Coordinador del Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos, (GRIAA); de igual forma, al final del ciclo de investigación, un comité técnico presidido por el Coordinador y los investigadores del grupo, son quienes avalan en conjunto el proyecto de informe final y, éste a su vez pasa directamente para trámite de aprobación por parte del Consejo de Seguridad Aeronáutico, ente que está conformado por miembros de las diferentes agremiaciones aéreas, prestadores de servicios a la aviación y autoridad aeronáutica, evidenciándose así que no existe sesgo en el proceso de investigación.

De igual manera se puede observar, a través de los informes finales, que en reiteradas ocasiones se realizan recomendaciones dirigidas a la propia autoridad aeronáutica, aclarando en todo caso, que dichas indicaciones se



realizan con la intención de prever eventos futuros, pues en atención a las disposiciones contenidas en el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), debemos advertir que en su numeral 3.1, se estableció que el único objetivo de las investigaciones de accidentes e incidentes aéreos sería la prevención de eventos futuros y, que dentro de los fines de la investigación, no se prevé la calificación de la conducta o la determinación de responsables.

8.6. ¿Cuál es el estado actual de la investigación del accidente de la aeronave, que se accidentó en un barrio Bogotá? (Si existe cierre de la investigación por favor anexar una copia del mismo)

Respuesta: Es oportuno aclarar que el último accidente reportado dentro del área urbana de la Ciudad de Bogotá, fue el evento de octubre de 2015 en el barrio Lujan, donde se vio involucrada la aeronave de marca BEECHCRAFT BE - 60, con matrícula HK - 3917 - G, explotada por la firma SKY HUB AVIATION S.A.S.

Así mismo, el proceso de investigación se encuentra en su fase final y en un ochenta por ciento (80%) de su ejecución, con el fin de ser discutido en el Comité Técnico del Grupo de Investigación y posterior socialización al Consejo de Seguridad Aeronáutica para su aprobación.

En resumen, se ha concluido el perfeccionamiento y redacción de la primera parte del informe, que corresponde a la información factual del accidente. De igual manera, se está finalizando la sección sobre el análisis de evidencias físicas halladas en el lugar de los hechos, comunicaciones entre el piloto y los servicios de tránsito aéreo (ATS), trazas provistas por el sistema radar, documentación personal del piloto, aeronave y empresa; así como los informes de las inspecciones técnicas realizadas a los componentes recuperados.

8.7. ¿La póliza de seguros que tenía la aeronave que se accidentó en la ciudad de Bogotá, que cayó en un barrio residencial, cubrió todos los daños y perjuicios que causó con el accidente?

Respuesta: La aeronave de matrícula HK- 3917- G que se accidentó tenía póliza de Responsabilidad Civil No P100000803, expedida con la Compañía Mundial de Seguros S.A., amparando la responsabilidad Civil a terceros hasta un monto de COP\$ 700'000. 000.00, el certificado de esta póliza se encuentra en el Anexo No. 8 de éste documento.

En todo caso, hasta el momento, en la Aerocivil, no se tiene conocimiento sino de una sola reclamación de parte de familiares de una de las víctimas de dicho accidente.

8.8. ¿De qué manera, o mediante qué mecanismos, su entidad y las empresas sometidas a su vigilancia y control, se garantiza que adopten las



recomendaciones que se establezcan en los informes finales de la investigación de accidentes?

Respuesta: Una vez aprobadas las recomendaciones de los informes finales por parte del Consejo de Seguridad Aeronáutico y publicadas en la página web de la UAEAC, se procede a recordar a los responsables del cumplimiento de dichas recomendaciones mediante la expedición de un documento suscrito por parte del Grupo de Gestión de Seguridad Operacional, sin olvidar que es un deber de los proveedores de servicios a la aviación realizar la consulta de la página para su conocimiento.

Adicionalmente, se ejecutan controles de la información que reposa en nuestra base de datos y que permite verificar el cumplimiento y realizar su respectiva socialización ante el Consejo de Seguridad Aeronáutico para la toma de decisiones.

Un método alternativo de cumplimiento, corresponde a la verificación de las acciones correctivas (recomendaciones), por parte del personal de inspectores de operaciones y/o aeronavegabilidad de las respectivas empresas dentro de su plan de vigilancia anual.

8.9. ¿En el último año, cualquier aeronave nacional o extranjera, ha tenido incidentes con drones? (anexar copia de los informes de los sucesos)

Respuesta: No existe reporte oficial ante esta entidad respecto de incidentes con drones (RPAS)

8.10. ¿Qué medidas ha tomado se despachó para que no se operen drones en los alrededores de los aeropuertos?

Respuesta: En atención a la Circular Reglamentaria No. 002, proferida en desarrollo del numeral 4.25.8.2 (RAC 4), "*Requisitos Generales de Aeronavegabilidad y Operaciones para Rpas*", la cual fija las limitaciones de la operación RPAS en Colombia, y conforme lo previsto en su numeral 7.3:

"que no se permitirá volar (RPAS) desde un aeródromo o en sus proximidades dentro de un radio de (2.7) N.M. - Millas Náuticas (5 Km) a la redonda";

En consecuencia, la Dirección de Servicios de Navegación Aérea, no autoriza solicitudes de permiso para la operación de RPAS, conocidos como "*Drones*", que operen cerca de aeropuertos controlados y no controlados; salvo que se trate de casos especiales, los cuales deben encontrarse debidamente justificados y, siempre y cuando no exista tráfico de aeronaves tripuladas, mediando coordinación con los servicios de tránsito aéreo correspondientes (ATS).

La Aerocivil se encuentra trabajando en tres campos para gestionar el riesgo de Mid Air Collision (MACA) contra Remotely Piloted Aircraft Systems RPAS



(Drones), estas son llamadas defensas de la Seguridad Aérea que son tecnología, reglamentos e instrucción.

TECNOLOGÍA

- En la actualidad, todos los aeropuertos de Colombia se encuentran como NO FLY ZONES para los RPAS de marca DJI, ya que es la única casa fabricante que ha implementado esta medida. DJI es la mayor vendedora de RPAS comerciales, por lo cual con esta medida los RPAS no pueden acceder a 5 km alrededor de los aeropuertos si se encuentran en modo GPS.
- La Secretaria de Seguridad Aérea contrató en el mes de abril a un experto en RPAS para realizar el análisis, selección e implementación de un Sistema de detección y mitigación de RPAS en el Aeropuerto El Dorado. En colaboración con la Fuerza Aérea, la cual durante 2 años realizó un estudio de mercado de contramedidas, realizaron una prueba de la efectividad del sistema DEDRONE-IACIT en la Base Aérea "Marco Fidel Suárez" con resultados satisfactorios. Se va a realizar una segunda prueba por parte de la Aerocivil el día 16 de mayo en las instalaciones del Comando Aéreo de Mantenimiento CAMAN en el cual se intentará vulnerar dicho sistema con la colaboración de un experto en vulneración de contramedidas con un dron no comercial. Se están gestionando los recursos para llevar a cabo el proyecto piloto con este sistema en el Aeropuerto El dorado, y en caso tal que sea exitoso, se replicará esta medida en los aeropuertos de Cali, Rionegro y Barranquilla.

REGLAMENTOS

- Se publicó la Circular Reglamentaria N°002 Requisitos generales de Aeronavegabilidad y Operaciones para RPAS (Numeral 4.25.8.2) cuyo propósito es ampliar la información e impartir instrucciones de cumplimiento en referencia a los requisitos de Aeronavegabilidad y Operaciones necesarios para solicitar permiso de acuerdo a lo establecido en el numeral 4.25.8.2 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), en lo relacionado con la realización de operaciones de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia - RPAS en Colombia con el fin de proteger a las aeronaves tripuladas de eventuales riesgos de colisión con una aeronave no tripulada, así como evitar daños a la integridad física, vida y bienes de terceros en la superficie, específicamente en su numeral 7.3 LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN RPAS EN COLOMBIA literal (e) Volar desde un aeródromo o en sus proximidades dentro de un radio de 2.7 NM - Millas Náuticas (5 Km) a la redonda.
- Así mismo, se estipula el Régimen sancionatorio en el numeral 7.11 donde se advierte que la operación de una RPA sin la autorización requerida o en transgresión a lo previsto en la Circular, constituye en violación al espacio aéreo de conformidad con el Régimen



Sancionatorio contenido en el RAC , y en caso tal que se derive un siniestro, se atente contra el orden público, o cualquier otra actividad ilegal o indebida serán informadas a las autoridades militares y de policía con las debidas sanciones civiles o penales a que haya lugar.

- Con el fin de aplicar la circular, se ha creado un convenio con la Policía Nacional, con la cual se han adelantado 3 mesas de trabajo durante lo corrido del 2017 para establecer un procedimiento efectivo para el control de RPAS y la debida adaptación del Código de Policía para poder judicializar a los operadores/explotadores que infrinjan la circular.

- La circular se encuentra en el link de abajo:
<http://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/certificacion-y-licenciamiento/Documents/CR%20Requisitos%20grales.%20de%20Aeronavegabilidad%20y%20Operaciones%20RPAS.pdf>

INSTRUCCIÓN

En instrucción se planearon las siguientes actividades:

- Divulgación CR N°002: Exigir a los vendedores de RPAS adjuntar la Circular No 002 en el producto.
- Capacitación PONAL: La Aerocivil capacitará a los instructores de la PONAL en la aplicabilidad de la circular. La Aerocivil ya designó a los funcionarios que dictarán la capacitación. En la próxima mesa de trabajo la PONAL informará el lugar, asistentes y horario de los cursos.
- Comercial Tv: Realizar una campaña de Televisión sugestiva acerca de las consecuencias del uso indebido de RPAS, con ayuda de prensa PONAL, AEROCIVIL y empresas de comunicación masiva (prensa, radio y televisión).
- Cuerpo colegiado SENA: La sección de Normas y procedimientos de la Aerocivil compone el cuerpo colegiado del SENA para la implementación de un programa de RPAS.
- Página WEB Aerocivil- Se está implementando la sección PQR en la cual se mostrarán las preguntas más frecuentes que realizan los ciudadanos a la Aerocivil relacionado con RPAS, así mismo se va a adaptar el curso online de RPAS de la FAA en la página web de la Aerocivil el cual tendrá acceso gratuito.
- App B4UFLY: Adaptar la aplicación B4UFLY de la FAA en español, esta aplicación ayuda a los operadores a determinar si existen restricciones o requerimientos en la zona donde desean volar.



- Seminario funcionarios regionales UAEAC: Se realizará una capacitación al interior de la Aerocivil para concientizar a los funcionarios acerca de la magnitud de la Aviación No Tripulada.
- Adaptar el programa FLYSAFE de DJI en la página web de la Aerocivil.

9. VIGILANCIA Y CONTROL

9.1. ¿Cuántas investigaciones ha ordenado abrir su administración de la industria aeronáutica y por qué causal reglamentaria, en los últimos 3 años?

Respuesta: La Secretaria de Seguridad Aérea otorga la respuesta de carácter técnico y establece que: Respecto a las infracciones técnicas, competencia de la Secretaría de Seguridad Aérea, de acuerdo con la sección 13.405 de la norma RAC 13^[1], se tiene lo siguiente:

La tabla que a continuación se expone, muestra las investigaciones iniciadas en los años 2014, 2015, 2016 y lo que va del año 2017.

Año	Investigaciones iniciadas
2014	34
2015	31
2016	64
2017	4
Total general	133

En el Anexo No. 9 de éste documento, se presenta un cuadro llamado *Investigaciones y causales reglamentarias* con las investigaciones iniciadas y la causal reglamentaria objeto de investigación.

Adicionalmente, la Oficina de Transporte Aéreo quien que otorga la respuesta de Carácter Administrativa, establece que: Durante el periodo 2014 – 2017, el Grupo de Vigilancia Aero comercial inició 848 investigaciones por infracción a las normas administrativas, cuyo detalle se observa a continuación:

[1] 13.405 Distribución de las infracciones para su investigación y sanción.

- (a) En cumplimiento de lo dispuesto por los Artículos 16, numerales 9 y 10 y 23, numeral 7 del decreto 260 de 2004, corresponde a la Oficina de Transporte Aéreo la investigación y sanción de las infracciones de que tratan las secciones 13.510 a 13.580.
- (b) En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 28, numeral 5º del Decreto 260 de 2004, corresponde a la Secretaría de Seguridad Aérea la investigación y sanción de las infracciones de que tratan las secciones 13.600 a 13.700.



CAUSAL DE LA INVESTIGACIÓN	2014	2015	2016	2017	Total general
COMPENSACIONES			1		1
COMPETENCIA INDEBIDA		1	3		4
DEFICIENCIAS PRESTACION DEL SERVICIO		13	17	6	36
EJERCER PRIVILEGIOS NO AUTORIZADOS	13	8	4	3	28
EQUIPAJES		1	3	2	6
ESTADÍSTICAS, INF. FINANCIERA Y DE COSTOS	7	98	83	3	191
HORARIOS E ITINERARIOS			10		10
INCUMPLIMIENTO CONTRATO DE TRANSPORTE	1	6	4	1	12
INCUMPLIMIENTO OBLIGACIONES AGENCIAS	2	1			3
INFORMACION DEFICIENTE AL USUARIO	1	4	11	3	19
NO ATENDER REQUERIMIENTOS OTA	12	29	57	2	100
OPERAR EN BASE NO AUTORIZADA	3	3	1	1	8
PASAJERO INSUBORDINADO		35	43	6	84
PUBLICIDAD ENGAÑOSA	8	26	20	2	56
REMBOLSO		3	11		14
RETRACTO			4		4
SEGURIDAD AEROPORTUARIA	65	152	39	7	263
SOBREVENTA			1		1
TARIFA ADMINISTRATIVA	1	1	2		4
TARIFAS AEREAS	1		1		2
VALORES NO AUTORIZADOS			1		1
VUELOS CANCEL, DEMOR, ANTICIP, RETRAS, INFO DEFIC		1			1
Total general	114	382	316	36	848

9.2. ¿Cuál es estado actual de dichas investigaciones, por favor indicar en un cuadro: fecha inicio investigación, norma violada, estado procesal, oficina que adelanta la investigación?

Respuesta: La Secretaria de Seguridad Aérea quien otorga la respuesta de carácter técnica establece que: Con respecto a las infracciones técnicas, las 133 (ciento treinta y tres) investigaciones iniciadas por el Grupo de Investigaciones y Sanciones a las Infracciones Técnicas de la Secretaria de Seguridad Aérea en los últimos tres años de manera general de informa lo siguiente:

Año de inicio de investigación	Apertura de investigación	Averiguaciones preliminares	En instrucción	Recurso de reposición	Total general
2014			33	1	34
2015	3		26	2	31
2016	10	4	50		64
2017		1	3		4
Total general	13	5	112	3	133

En el Anexo No. 10.1 de éste documento, se presenta un cuadro llamado "Estado actual investigaciones" que contiene el estado actual de cada una de las



investigaciones.

Adicionalmente, la Oficina de Transporte Aéreo quien otorga la respuesta de carácter administrativa establece que: En el periodo 2014 – 2017 el Grupo de Vigilancia Aero comercial inició 848 investigaciones administrativas de las que, a la fecha, han sido falladas 481 y 367 se encuentran en trámite como se observa a continuación:

ESTADO DE LAS INVESTIGACIONES INICIADAS	2014	2015	2016	2017	Total genera
ABSUELTAS	14	47	6		67
ARCHIVO	9	7	6		22
ARCHIVO DE QUEJA	3	12	17	2	34
MULTA	37	111	14		162
TERMINACION ANTICIPADA	29	80	6		115
TERMINACION ANTICIPADA POR PAGO	10	47	23	1	81
EN TRAMITE	12	79	244	32	367
Total general	114	383	316	35	848

El detalle de la fecha de inicio de cada investigación se encuentra contenida en la hoja número 9.2 del archivo Excel del Anexo No. 10.2 de éste documento. De igual manera se precisa que las normas infringidas se encuentran contenidas en los Reglamento Aeronáutico de Colombia.

9.3. ¿Cuántas investigaciones de las que ha adelantado su entidad han terminado en prescripción del proceso, por favor enviar un cuadro indicando nombre de la empresa investigada, causal, fecha inicio del proceso, área que investigó, funcionario sustanciador, fecha de prescripción?

Respuesta: La Secretaria de Seguridad Aérea quien otorga la respuesta de carácter técnico establece que: Con respecto a los procesos administrativos sancionatorios adelantados por la Secretaría de Seguridad Aérea por infracciones a las normas técnicas, a la fecha no ha operado la caducidad de la acción sancionatoria en ninguna investigación.

De las investigaciones iniciadas y falladas, a la fecha no se ha presentado ninguna prescripción

9.4. ¿Cuántas empresas aeronáuticas han sido sancionadas por su entidad, y que sanción se ha impuesto, por favor enviar en medio magnético los todos fallos definitivos producidos en los últimos tres (3) años?

Respuesta: La Secretaria de Seguridad Aérea quien otorga la respuesta de carácter técnica establece que: Con respecto a las infracciones técnicas, en los últimos tres años, las sanciones en firme registran los siguientes valores:



Año del fallo en firme	Suma de VALOR SANCIÓN \$
2014	\$ 75.223.062,00
2015	\$ 343.588.588,00
2016	\$ 247.469.942,00
Total general	\$ 666.281.592,00

En el Anexo No. 11 de éste documento, se presenta un cuadro con la relación de personas (naturales y jurídicas) a las que se le impusieron las sanciones, llamado "Fallos en firme" con las respectivas copias de fallos en medio magnético

Adicionalmente, la Oficina de Transporte Aéreo quien otorga la respuesta de carácter administrativa establece que: Las empresas aeronáuticas sancionadas durante el periodo 2014 – 2017 fueron 243 para un total de multas impuestas de \$5.068'274.459, cuyo resumen por años se incluye a continuación:

Etiquetas d	Pagada Mitad	Sanción en Pesos
2014	\$ 99.934.000	\$ 42.836.820
2015	\$ 485.288.000	\$ 1.175.983.003
2016	\$ 613.994.239	\$ 1.662.806.585
2017	\$ 233.262.424	\$ 754.169.388
Total general	\$1.432.478.663	\$ 3.635.795.796
		\$ 5.068.274.459

9.5. ¿Cuántas sanciones de las impuestas por su entidad, ha sido demandadas ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, cual ha sido el resultado final que ha producido? Por favor relacionar en un cuadro indicando, resolución demandada, fecha inicio del proceso, estado procesal y resultado con su fecha. Por favor remitir en medio magnético, todos y cada una de las providencias emitidas en los últimos tres (3) años.

Respuesta: Este Despacho aplicando un procedimiento alterno, pregunto a cada uno de los apoderados me informaran los procesos que apoderan cuyo objeto corresponda a sanciones impuestas por el Grupo GISIT, esto con el fin de poder dar respuesta a la solicitud que hace su Despacho. Como resultado del requerimiento se estableció que solo un proceso fue demandado durante la vigencia de 2014 al 2017, reitero de acuerdo con la información suministrada por los apoderados, proceso que nos permitimos relacionar en el Anexo No.12 llamado "sanción disciplinaria" informando los detalles de dicho proceso.

Es importante aclarar, que la información se envía sin conocer las sanciones realizadas por el Grupo GISIT durante el periodo 2014 a 2017, pues a pesar que se requirió en varias oportunidades, no nos fue suministrada, actos administrativos que originaron las mismas ni sancionados, Información vital para buscar en el aplicativo y dar un respuesta cien por ciento confiable y



coherente con el requerimiento expresado en la pregunta " *Cuántas sanciones de las impuestas por su entidad, han sido demandadas ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo, cual ha sido el resultado final que ha producido? Por favor relacionar en un cuadro indicando, Resolución demandada, fecha inicio del proceso, estado procesal y resultado con su fecha. Por favor remitir en medio magnético, todos y cada una de las providencias emitidas en los últimos tres años* ".

9.6. ¿Cuánto dinero se ha recaudado por las sanciones y de qué manera se ha invertido dicho dinero en la promoción de la seguridad operacional?

Respuesta: Entre el primero de mayo de 2014 y el 10 de mayo de 2017, se han recaudado \$10.380 millones de pesos, valores que se ha incorporado en cada vigencia al presupuesto de ingresos de la Aerocivil. Para mayor ilustración, el detalle de dichos recaudos se aprecia en Anexo No.13 de éste documento, llamado "Recaudos Sanciones".

De otro lado, informamos al Honorable Congreso que estos recaudos no tienen una destinación específica y simplemente forman parte de todos los recaudos con los cuales se hace "Unidad de Caja" para apropiar las diferentes partidas de gastos tanto de funcionamiento como de inversión que requiera la Entidad. Lo anterior para dar cumplimiento al Principio de "Unidad de Caja" de que trata el Artículo 16 del Decreto 111 de 1996 (Estatuto Orgánico de Presupuesto), que señala textualmente lo siguiente.

"Artículo 16: Unidad de Caja. Con el recaudo de todas las rentas y recursos de capital se atenderá el pago oportuno de las apropiaciones autorizadas en el Presupuesto General de la Nación."

El principio presupuestal antes enunciado, es coherente con el Artículo 359 de la Constitución Nacional que prohíbe las rentas nacionales de destinación específica con tres excepciones que allí se encuentran expresas.

En todo caso, para el año 2017, la Entidad apropió recursos por el orden de \$66.412 millones equivalentes al 9% del presupuesto de inversión, para atender de manera directa los proyectos de Seguridad Aérea y Aeroportuaria, detalle que se puede observar en nuestra respuesta al punto 13.1.

9.7. ¿Cuántas empresas han sido suspendidas y por qué motivo, derivas de la imposición de una sanción aeronáutica?

Respuesta: La Secretaría de Seguridad Aérea quien otorga la respuesta de Carácter Administrativa establece que: respecto a los procesos administrativos sancionatorios, por infracciones a las normas técnicas, adelantados por la Secretaría de Seguridad Aérea, ninguna medida de suspensión, como sanción accesoria, se encuentra en firme.



Mientras que la Oficina de Transporte Aéreo, quien otorga la respuesta de carácter administrativa establece que: Teniendo en cuenta que el Régimen Sancionatorio Aeronáutico clasifica las infracciones en técnicas y administrativas y al Grupo de Vigilancia Aerocomercial de la Oficina de Transporte Aéreo, le corresponde investigar y sancionar las administrativas, es preciso señalar que el mismo Régimen Sancionatorio RAC13, no contempla suspensión de permisos de operación o funcionamiento por vulneración a dicha normatividad, sino por las causales contenidas en el Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC 3:

"3.6.3.2.2.1.1. La suspensión del permiso de operación o de funcionamiento procederá en los siguientes casos:

- (a) Cuando se modifique el capital social, la naturaleza jurídica de la sociedad o la clase y/o tipo de sociedad y dentro de los siguientes treinta (30) días hábiles, contados a partir de la inscripción de la reforma ante la Cámara de Comercio y/o entidad que corresponda no se notifique de tal hecho a la UAEAC, aportando los documentos correspondientes conforme con la norma que sea aplicable a la empresa y/o organización.*
- (b) Cuando una autoridad pública colombiana notifique a la UAEAC la suspensión, cancelación o liquidación de las actividades de la persona (Jurídica o natural).*
- (c) Cuando la empresa se encuentre operando con equipo aeronavegable en un porcentaje igual o inferior al 50% del equipo mínimo exigido en los RAC, durante seis (6) meses continuos sin recuperar la aeronavegabilidad de su(s) aeronave(s) o incorporar la(s) aeronave(s) requeridas para cumplir lo mínimo exigido, de acuerdo a la modalidad que le fue autorizada.*
- (d) Cuando las empresas certificadas en la modalidad de servicios aéreos regulares de pasajeros, cesen totalmente sus operaciones por más de diez (10) días calendario por cualquier motivo.*
- (e) Cuando la empresa se encuentre incurso en una causal de disolución y ésta no sea enervada dentro de los términos de ley, de conformidad con la información que suministre la autoridad competente para adelantar la supervisión societaria de la empresa.*
- (f) Cuando se conozca de una situación financiera que no sea razonable o acorde para atender la operación y habiéndosele concedido un término para presentar un plan de reestructuración, éste no fuere presentado o no sea ejecutado dentro de los términos previstos.*
- (g) Cuando la empresa acumule atrasos por más de dos (2) meses continuos en el pago de los salarios a su personal.*

"Así las cosas y en relación con lo anterior las empresas suspendidas durante el año 2016 y 2017 fueron:



EMPRESA	MODALIDAD	TRAMITE	MOTIVO	RESOLUCIÓN	FECHA
Aerolíneas Del Caribe S.A. - Aer Caribe S.A.	Taxi Aéreo	Suspensión	Solicitud Gerente	1234	06/05/2016
Compañía Nacional Aeronáutica Ltda.	Taxi Aéreo	Suspensión	Solicitud Gerente	1385	17/05/2016
Fatol Ltda. Fumigación Aérea Del Tolima	Aviación Agrícola	Suspensión	Equipo Mínimo	1419	20/05/2016
Sociedad Agro Agrícola Ambalema - Samba Ltda.	Aviación Agrícola	Suspensión	Equipo Mínimo	1421	20/05/2016
Aplicaciones Aero Agrícolas Ltda. - Avial Ltda.	Aviación Agrícola	Suspensión	Solicitud Gerente	1442	24/05/2016
Nacional De Aviación	Taxi Aéreo	Suspensión	Equipo Mínimo	1455	25/05/2016
Selva - Servicio Aéreo Del Vaupés	Carga	Suspensión	Equipo Mínimo	1754	20/06/2016
Servicios Aeronáuticos Del Risaralda S.A.S.	Taller	Suspensión	Inactividad	1954	01/07/2016
Aeroexpreso Del Pacifico S.A. - Aexpa S.A.	Regional	Suspensión	Solicitud Gerente	2287	05/08/2016
Aviocharter Ltda.	Taxi Aéreo	Suspensión	Garantía	2305	09/08/2016
Sociedad Aérea Del Caquetá. Sadelca	Carga	Suspensión	Garantía	2313	09/08/2016
Taxi Aéreo Caribeño S.A.S. - Taca Ltda.	Taxi Aéreo	Suspensión	Equipo Mínimo-Garantía-Sol.Gte.	2314	09/08/2016
Helicompuestos Ltda.		Suspensión	Solicitud Gerente	2733	15/09/2016
Servicios Técnicos Aeronáuticos Ats Ltda.	Taller	Suspensión	Solicitud Gerente	2845	23/09/2016
Vías Aéreas Nacionales Viana S.A.S.	Taxi Aéreo	Suspensión	Equipo Mínimo - Rep. Ssa	2898	30/09/2016
Mg Medical Group	Ambulancia	Suspensión	Garantía	3657	05/12/2016
Aviones Y Maquinarias Agrícolas Ama Ltda.	Aviación Agrícola	Suspensión	Equipo Mínimo	3729	09/12/2016
Cooperativa Multiactiva Algodonera Del Departamento Cesar Ltda. - Coalcesar	Aviación Agrícola	Suspensión	Equipo Mínimo	3728	09/12/2016
Tecniaereas Colombia	Taxi Aéreo	Suspensión	Sit.Financiera - Equipo	278	30/01/2017

9.8. ¿Cuáles empresas aeronáuticas se han sometido al pago anticipado de sanciones en los últimos tres (3) años? (Por favor relacionar en un cuadro el nombre de la empresa, la norma violada, fecha del pliego de cargos, monto de la sanción, fecha y monto cancelado pago. Por favor en medio magnético enviar copia del pliego de cargos, objeto del pago anticipado, en el periodo indicado.



Respuesta: La Secretaria de Seguridad aérea quien otorga la respuesta de carácter técnica establece que: A nivel de infracciones técnicas, desde el 2014 hasta lo corrido del año 2017, ciento diez y ocho (119) investigados se han acogido a la figura del pago anticipado de sanciones previsto en el Régimen Sancionatorio, de los cuales 13 (trece) corresponde a personas jurídicas y 106 (ciento seis) a personas naturales.

La lista de 13 personas jurídicas es la siguiente:

1. AERoclUB DE COLOMBIA
2. AFA DE COLOMBIA
3. AIRES
4. AIRSITE
5. AVIANCA
6. AVIONES DEL CESAR S.A.S
7. CELTA LTDA
8. COLCHARTER
9. FARO
10. HELICOL
11. HELITEC
12. SERVICIOS AEROAGRICOLA DEL CASANARE
13. TALLER TADEMA

La lista de 106 personas naturales es la siguiente:

1. ALEJANDRO SAAVEDRA PICO
2. ALVARO TORRES MÉNDEZ
3. ANDRÉS CADAVID CALLE
4. ANDRÉS FELIPE HUERTAS SALDARRIAGA
5. ANDRÉS FELIPE ROJAS NORATO
6. ANDRÉS JIMENEZ VELASQUEZ
7. ANDRÉS JOSE POMBO DAVILA
8. ANDRÉS LEONARDO CRUZ BAQUERO
9. ARMANDO CANTOR MUÑOZ
10. AUGUSTO A SEVILLANO DURAN
11. CARLOS A. BRIÑEZ RINCON
12. CARLOS ADOLFO CEPEDA Y FELIPE RINCON PRADILLA
13. CARLOS EDUARDO ARIAS TUIRAN
14. CARLOS EDUARDO BARRERA
15. CESAR AUGUSTO SOLANO SANCHEZ
16. CESAR DAVID MONTERO ZAMBRANO
17. CESAR ENRIQUE LANCHEROS RAMIREZ
18. CESAR HERNAN GARCIA CASTIBLANCO
19. CRISTHIAN DAVID VALENCIA ARIAS
20. CRISTIAN ALBERTO BARBOSA MATUK
21. DANIEL CRUZ PLAZA
22. DANIEL FELIPE CHITIVA



23. DANIEL FELIPE GUERRERO CEDEÑO
24. DANIEL GUERRERO
25. DANIEL LUNA BRAUER
26. DANIEL OTERO LEON
27. DANIEL SANCHEZ RENDON
28. DAVID FELIPE PACHÓN TORRES
29. DAVID RICARDO GOMEZ RODRIGUEZ
30. DIANA BRIYID GARCIA RUIZ
31. DIEGO FERNANDO LINARES LUQUE
32. EDGAR ANTONIO SANDOVAL QUIJANO
33. EDGARDO HERNÁNDEZ IGLESIAS
34. EDUARDO SARDI ACEVEDO
35. ERICK BATTISTON RICO
36. ERICK YAIR COBO MORENO
37. ESDUARD CUEVAS GUARIN
38. ESTEFANIA DIAZ AVENDAÑO
39. FABIO ALBERTO MONTOYA NARANGO
40. FEDERICO BATTISTON POSADA
41. FELIPE BECERRA TOVAR
42. FRANKLIN GUTIERREZ
43. GENJI KOBASYASHI PINZON
44. GERMAN DURAN PEREZ
45. GUILLERMO ANDRES RUEDA COLPAS
46. GUSTAVO SALAZAR
47. HAROLD CARDENAS
48. HECTOR FABIO GIRALDO VILLA
49. IVAN MATEO PEREZ BELTRAN
50. IVAN RAMIRO VASQUEZ BETANCUR - JOSE DEL CARMEN DURAN
ORTIZ
51. JAIME MURCIA PINZON
52. JAIR LEANDRO TRUJILLO SANCHEZ
53. JAIRO BOTELLO PUERTO
54. JEISON HAROLD CARDOSO GARAY
55. JHON ALBERT JARA MARMOLEJO
56. JHON ALEXANDER VALDERRAMA CARVAJAL
57. JORGE ANDRES BONNELS DE CASTRO
58. JORGE DAVID SOTELO MORENO
59. JOSE GUTIERREZ PARALES
60. JOSE LUIS BURBANO DONOSO
61. JOSE RENE CORDOBA BERJAN
62. JOSE RENE ZUBIETA
63. JUAN CAMILO ARBOLEDA ZAPATA
64. JUAN CARLOS CORTES GUARIN
65. JUAN CARLOS MARTINEZ PABON
66. JUAN CARLOS MELENDEZ RESTREPO
67. JUAN CARLOS VARGAS TISNES
68. JUAN DAVID JIMENEZ FERRER
69. JUAN FELIPE RIZO GARCERANTT



70. JUAN GABRIEL HOLGUIN BORDA
71. JUAN JOSE CORONADO ROEBOLLEDO
72. JUAN PABLO VILLA NAVARRO
73. JULIAN DAVID NARANJO TOBON
74. LUIS A MORALES CUBILLOS
75. LUIS RAFAEL SILVA
76. LUISA ALEJANDRA JAVE GIRALDO
77. MANUEL A. ESPITIA BLANCO
78. MARIO ANDRES LANCHEROS TRIANA
79. MIGUEL RICARDO RODRIGUEZ GUILLEN
80. NESTOR ANTONIO CALVO BETANCOURT
81. NICOLAS GUILLERMO CAMACHO BIEREI
82. NICOLAS RESTREPO DE CASTRO
83. NICOLAS VEGA IDARRAGA
84. OSCAR DAVID DE LOS RIOS BEDOYA
85. PATRICIA RAMÍREZ SOLÓRZANO
86. PEDRO DANIEL FENANDEZ AVILA
87. RAFAEL ESTEBAN CIFUENTES PLATA
88. RAUL IGNACIO CORONADO CARO
89. RICARDO A. SARASTY VASQUEZ
90. RICARDO VILANUEVA VILLA
91. RICHARD ALFONSO RUEDA
92. RICHARD FRANKLIN BULLOCK
93. SANTIAGO ANDRES ROJAS R.
94. SANTIAGO BAQUERO MEJIA
95. SANTIAGO GAVIRIA ARANGO
96. SANTIAGO HERNANDO TALERO ALARCON
97. SEBASTIAN CORTES VELOSA
98. SEBASTIAN SILVA MARTINEZ
99. TEOVALDO ALFONSO CORREA S.
100. TOMAS LOPEZ ECHEVERRY
101. VICTOR RAUL VARGAS TRIVIÑO
102. VITTORIO MARCONI CARBONE,
103. WILL ALBERTO HEILBUT SUAREZ
104. WILLIAM MANUEL SANDOVAL LLANOS
105. YEDIR LEONARDO PEREZ PEREZ
106. YORVIN ALCIDES ROJAS ORTIZ

Las sumas recaudadas por concepto de pago anticipado de multas por infracciones técnicas son:

Año	VALOR PAGO ANTICIPADO \$
2014	\$ 183.260.000
2015	\$ 270.306.525
2016	\$ 303.349.544
2017	\$ 8.739.000
Total general	\$ 765.655.069



En el Anexo No. 14.1 de éste documento, se presenta un cuadro llamado *Pago anticipado sanciones* en donde se suministra la información solicitada, junto con las respectivas copias de pliegos de cargos en medio magnético.

Adicionalmente, La Oficina de Transporte Aéreo quien otorga la respuesta de carácter administrativa establece que: Durante el periodo 2014 – 2017, 53 empresas aeronáuticas se acogieron al pago anticipado de la sanción dentro del trámite de 79 procesos, situación que reduce la multa prevista en la normatividad aeronáutica al 50%

Etiquetas de fila	Cuenta de No. Queja
ACADEMIA DE PILOTOS DE AVIACION S.A.-ADEVIA S.A.-	1
AEROMECH SAS	1
AEROREPUBLICA S.A.	1
AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA	7
AEXPA S.A. AEROEXPRESO DEL PACÍFICO	1
ALIANZA DE SERVICIOS AERONÁUTICOS A.S.A. LTDA	1
AMBULANCIAS AERBAS DE COLOMBIA S.A.S.	1
AVIOCHARTER LTDA.	1
AVIOCOL LTDA. FUMIGACION AEREA	2
AVIOINGENIERIA SAS	4
CASA DEL TURISMO COLOMBIA S.A.S. - LOSTIQUETES MAS BARATOS	1
CELTA LTDA. COMPAÑIA ESPECIALIZADA EN TRABAJOS AEROGRIcolas	1
CENTRO DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICA DE COLOMBIA SAS AIRMAN COLOMBIA	1
CHICOTOURS LTDA.	1
CIAC S.A. CORPORACION DE LA INDUSTRIA AERONAUTICA COLOMBIANA	1
COMPAÑIA INTERNACIONAL DE MANTENIMIENTO CIMA LTDA	3
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS S.A. "CONVIASA"	1
COPA COMPAÑIA PANAMENA DE AVIACION S.A.	1
DELTA AIR LINES INC. SUCURSAL DE COLOMBIA	1
EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACIÓN LOGÍSTICA INTEGRAL S.A. - EASYFLY S.A.	1
EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACION LOGISTICA INTEGRAL S.A. "EASYFLY S.A."	1
ESCUELA DE AVIACION CIVIL COLOMBIANA. - AVIACOL LTDA.-	1
FANTURS S.A.S.	12
FASTCOLOMBIA S.A.S.	1
FUNDACION ESCUELA COLOMBIANA DE HOTELERIA ECOTET	1
GARCIA ACEVEDO LTDA - ESCUELA COLOMBIANA DE AVIADORES CIVILES	1
GIRAG S.A. ANTES, GIRAG DE AVIACION LTDA.	1
HELI JET SAS	1
HELICE LTDA. FUMIGACION AEREA	1
HELICOPTEROS NACIONALES DE COLOMBIA S.A.S. "HELICOL S.A.S."	1
HELISTAR S.A.S.	1
HORIZONTAL DE AVIACIÓN S.A.S. FLEXAIR S.A.S	3
IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPANA SOCIEDAD ANONIMA OPERADORA SUCURSAL COLOMBIANA - IBERIA OPERADORA	1
INDUSTRIAL AERONAUTICA S. A.	1
INSTITUTO EDUCATIVO AERONAUTICO DE COLOMBIA SAS	1
INSTITUTO EDUCATIVO AERONAUTICO DE COLOMBIA	1
KAROLINA GONZALEZ	1
OCEANAIR LINHAS AEREAS S A SUCURSAL COLOMBIA	1
QUIMBAYA EXPLORACION Y RECURSOS GEOMATICOS S.A.S. QUERGEO S.A.S.	1
SAC SERVICIOS AERONAUTICOS DE COLOMBIA S.A.S.	1
SAE SERVICIOS AEREOS ESPECIALES GLOBAL LIFE AMBULANCIAS S.A.S.	1
SAFUCO LTDA. SERVICIO AEREO DE FUMIGACION COLOMBIANA	1
SAVIAIR S.A.S. ANTES TALLER DE AVIACION CAICEDO S.A.S.	1
SERVICIO AEREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A. - SATENA	1
SERVICIOS AEROPORTUARIOS INTEGRADOS SAI SAS ANTES LTDA	1
SKY HUB SERVICES S.A.S. ANTES TALLER AERONAUTICO ESPECIALIZADO S.A ANTES HELICARGO S.A	1
TAME LINEA AEREA DEL ECUADOR	1
TARPA LTDA. TALLERES PARA REPARACION Y MANTENIMIENTO DE AVIONES	1
TAXI AEREO CARIBEÑO S.A.S. - TACA	1
TMR S.A.S.	1
TMR S.A.S. ANTES LTDA	1
TRANSAEREO S.A.S. ANTES LTDA. ANTES S.A.	2
UBER COLOMBIA SAS	1
Total general	79



El detalle solicitado en el requerimiento está disponible en la hoja número 9.8 del Anexo No. 14.2 de éste documento.

En cuanto al envío de los pliegos de cargos solicitamos en virtud del parágrafo del artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, plazo de quince (15) días para enviar dicha información.

9.9. ¿Cuándo fue la última vez que se realizó la inspección económica, a las empresas Inspecciones económicas, por favor enviar un cuadro indicado la fecha en que se realizó, los hallazgos encontrados, y la fecha y la forma como los mismos fueron cerrados?

Respuesta: La actividad de inspección y vigilancia administrativa y financiera se realiza respecto de los operadores del sector del Transporte Aéreo con permisos de operación y/o funcionamiento vigente, con el fin de verificar que las condiciones se mantengan financieras, administrativas y jurídicas se mantengan, conforme de las disposiciones establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Es así como durante los últimos tres años, se realizaron las siguientes inspecciones comprobatorias:

RESUMEN	2015	2016	2017
Inspecciones Programadas	74	90	100
Inspecciones realizadas	64	76	43
Inspecciones Imprevistas	19	26	1
Inspecciones Documentales	2	8	1
TOTAL DE INSPECCIONES REALIZADAS	81	110	45
Planes de Mejoramiento Requeridos y/o Seguimiento	31	36	16
Remitidas para Investigación por Incumplimientos OTA ó RAC	11	28	6
Remitidas Seguridad Aérea	4	2	
Remitidas a otras Autoridades. (Superpuestos, UGPP, MinTrabajo, otros)	13	5	

9.10. ¿Qué medidas fueron tomadas, sobre aquellas empresas que no cumplieron con el cierre de los hallazgos encontrados?

Respuesta: Frente a las empresas aeronáuticas que no cumplen con los requerimientos de información efectuados en las inspecciones administrativas y financieras, se procede en principio con la investigación administrativa tendiente a la imposición de multas por no atender requerimientos, y seguidamente si se evidencia incumplimiento de alguno de los requisitos del permiso conferido se inicia el proceso de suspensión correspondiente, con el fin de anticiparse a una eventual afectación a la seguridad aérea.

Es así como se evidencia en el cuadro de la respuesta a la pregunta 9.1, el inicio



de 100 investigaciones administrativas por la no atención de requerimientos efectuados por parte de la Oficina de Transporte Aéreo.

10. AUDITORIAS INTERNACIONALES A LA AC

A continuación, se relaciona un cuadro con la información solicitada en las preguntas 10.1. y 10.2.:

10.1. ¿Qué auditorías internacionales recibió su entidad en los últimos 10 años?

10.2. ¿Qué entidad la realizó y con qué propósito?

Respuesta:

Auditoría Internacional	Fecha	Organismo Auditor	Propósito
Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)	Del 28 mayo al 6 de junio de 2007	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	Determinar la capacidad del Estado para realizar la vigilancia de la seguridad operacional, mediante la evaluación del cumplimiento efectivo de los ocho Elementos Críticos (CE) del Sistema de seguridad operacional, de conformidad con lo establecido en las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) y procedimientos auxiliares de la OACI, relacionados con la seguridad operacional, que figuran en 17 de los 19 Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Temas que evalúa la citada Auditoría: Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional Anexo 1 - Licencias al personal Anexo 2 - Reglamento del aire Anexo 3 - Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional Anexo 4 - Cartas aeronáuticas Ediciones anteriores y próximas Anexo 5 - Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres Anexo 6 - Operación de aeronaves - Parte I - Transporte aéreo comercial internacional – Aviones - Parte II - Aviación general internacional – Aviones - Parte III - Operaciones internacionales - Helicópteros Ediciones anteriores y próximas Anexo 7 - Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves Anexo 8 - Aeronavegabilidad Ediciones anteriores y próximas Anexo 10 - Telecomunicaciones aeronáuticas



			- Parte I - Transporte aéreo comercial internacional - Aviones - Parte II - Aviación general internacional - Aviones - Parte III - Operaciones internacionales - Helicópteros Ediciones anteriores y próximas Anexo 7 - Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves Anexo 8 - Aeronavegabilidad Ediciones anteriores y próximas Anexo 10 - Telecomunicaciones aeronáuticas - Volumen I - Radioayudas para la navegación - Volumen II - Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS - Volumen III - Parte I - Sistemas de comunicaciones de datos digitales; Parte II - Sistemas de comunicaciones orales - Volumen IV - Sistema de radar de vigilancia y sistema anticolidión - Volumen V - Utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas Anexo 11 - Servicios de tránsito aéreo Anexo 12 - Búsqueda y salvamento Anexo 13 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación Anexo 14 - Aeródromos - Volumen I - Diseño y operaciones de aeródromos - Volumen II - Helipuertos Anexo 15 - Servicios de información aeronáutica Anexo 16 - Protección del medio ambiente - Volumen I - Ruido de las aeronaves - Volumen II - Emisiones de los motores de las aeronaves Anexo 18 - Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea Anexo 19 - Gestión de la seguridad operacional Elementos Críticos (CE): - CE-1: Legislación Aeronáutica Básica - CE-2: Reglamentos de Explotación Específicos - CE-3: Sistema estatal de aviación civil y funciones de vigilancia de la seguridad operacional - CE-4: Cualificación e instrucción del personal técnico - CE-5: Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional - CE-6: Obligaciones en cuanto a otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones - CE-7: Obligaciones de vigilancia - CE-8: Resolución de problemas de seguridad operacional
Auditoría de la	Del 19 al	Organización de	Determinar la capacidad del Estado para realizar la



Seguridad de la Aviación (USAP)	29 de noviembre de 2009	Aviación Civil Internacional (OACI)	vigilancia nacional referida a las actividades del sistema de seguridad de la aviación, por medio de la efectiva implantación de los Elementos Críticos (CE) del Sistema de vigilancia de la seguridad, incluyendo las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación del Anexo 17 – Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita y de las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación del Anexo 9 – Facilitación. Temas que evalúa la citada Auditoría: Elementos Críticos (CE): - CE-1: Legislación sobre seguridad de la aviación - CE-2: Programas y reglamentos sobre seguridad de la aviación - CE-3: Autoridad estatal competente en materia de seguridad de la aviación y sus responsabilidades - CE-4: Calificaciones e instrucción del personal - CE-5: Orientación técnica, instrumentos e información crítica para la seguridad - CE-6: Obligaciones en materia de certificación y aprobación - CE-7: Obligaciones en materia de control de la calidad - CE-8: Solución de problemas de seguridad
--	-------------------------	-------------------------------------	---

10.3. ¿Qué aéreas de su entidad fueron objeto de la auditoría?

Respuesta: A continuación, se relacionan las áreas de la Entidad que fueron evaluadas, en atención a las Áreas de Autoría (AA) revisadas en cada una de las Auditorías Internacionales:

Auditoría Internacional	Áreas de Auditoría (AA) Revisada por la OACI	Áreas objeto de Auditoría Aerocivil
Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)	LEG: Legislación Aeronáutica Básica y Reglamentos de Aviación Civil	Secretaría de Seguridad Aérea, Oficina de Transporte Aéreo, Grupo de Normas Aeronáutica
	ORG: Organización de la Aviación Civil	Secretaría de Seguridad Aérea, Oficina Asesora de Planeación, Secretaría General, Talento Humano, Dirección Financiera y Dirección Administrativa
	PEL: Otorgamiento de Licencias	Secretaría de Seguridad Aérea, Dirección de Medicina de Aviación y Licencia Técnicas, Grupo de Licencias al Personal, Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas



	OPS: Operaciones de Aeronaves	Secretaría de Seguridad Aérea, Dirección de Estándares de Vuelo, Grupo de Operaciones Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas
	AIR: Aeronavegabilidad	Secretaría de Seguridad Aérea, Dirección de Estándares de Vuelo, Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad, Grupo Técnico, Oficina de Registro, Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas
	AIG: Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación	Secretaría de Seguridad Aérea, Grupo de Investigación de Accidentes, Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas
	ANS: Servicios de Navegación Aérea	Secretaría de Seguridad Aérea, Secretaria de Sistemas Operacionales, Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas
	AGA: Aeródromos y Ayudas Terrestres	Secretaría de Seguridad Aérea, Secretaria de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Grupo de Supervisión Aeroportuaria, Dirección de Desarrollo Aeroportuario, Grupo Inspección de Aeropuertos, Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas
Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)	LEG: Marco Regulatorio y Sistema Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	Secretaría de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Oficina de Transporte Aéreo, Grupo de Normas Aeronáutica
	TRG: Instrucción Personal AVSEC	Secretaría de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria, Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas
	QCF: Funciones de Control de Calidad	Secretaría de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria
	OPS: Operaciones Aeroportuarias	Secretaría de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria
	IFS: Aeronave y Seguridad a bordo	Secretaría de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria
	PAX: Pasajeros y Seguridad del Equipaje	Secretaría de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión



		Aeroportuaria, Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria
	CGO: Seguridad de la Carga, Aprovechamiento de abordo y Correo	Secretaría de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria
	AUI: Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita	Secretaría de Sistemas Operacionales, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria
	FAL: Aspectos de Seguridad de la Facilitación	Secretaría de Sistemas Operacionales, Grupo de Planes Maestros, Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria

10.4. ¿Cuáles fueron las guías sobre la cuales se realizó la auditoria? (Enviar copia)

Respuesta: A continuación, se relaciona cuadro con las guías y referencias evaluadas en cada Área de Auditoría (AA):

Auditoría Internacional	Área de Auditoría (AA)	Referencias Área de Auditoría (AA)
Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)	LEG: Legislación Aeronáutica y Reglamentos de Aviación Civil	Doc 7300 — <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (también conocido como Convenio de Chicago) Resolución 37-15 de la Asamblea, véase Doc 9958 — <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010)</i> Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Parte I — <i>Transporte aéreo comercial internacional — Aviones</i> Parte III — <i>Operaciones internacionales — Helicópteros</i> Anexo 15 — <i>Servicios de información aeronáutica</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> Doc 8126 — <i>Manual para los servicios de información aeronáutica</i> Doc 8335 — <i>Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones</i> Doc 9734 — <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional</i> Parte A — <i>Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional</i>



		Parte B — <i>Establecimiento y gestión de un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional</i> Doc 9774 — <i>Manual de certificación de aeródromos</i> Doc 9859 — <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)</i> Doc 9946 — <i>Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes</i> CIR 295 — <i>Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>
	ORG: Organización de la Aviación Civil	Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> Doc 9379 — <i>Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal</i> Doc 9734 — <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional</i> Parte A — <i>Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional</i> Parte B — <i>Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional</i> Doc 9756 — <i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Doc 9774 — <i>Manual de certificación de aeródromos</i> Doc 9859 — <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)</i> Doc 9946 — <i>Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes</i> Doc 9962 — <i>Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes</i>
	PEL: Otorgamiento de Licencias	Doc 7300 — <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago)</i> Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> Doc 8984 — <i>Manual de medicina aeronáutica civil</i> Doc 9379 — <i>Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de</i>



		licencias al personal Doc 9625 — Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo Doc 9734 — Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional Parte B — Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional Doc 9760 — Manual de aeronavegabilidad Doc 9835 — Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística Doc 9841 — Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción Doc 9859 — Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) Comunicación AN 12/44.6-14/31 (Resolución A38-8 de la Asamblea — Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas)
	OPS: Operaciones de Aeronaves	Doc 7300 — Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago) Anexo 6— Operación de aeronaves Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones Parte II — Aviación general internacional — Aviones Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica Anexo 18 — Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional Doc 4444 — PANS-ATM — Gestión del tránsito aéreo Doc 7192 — Manual de instrucción Parte D-3 — Encargados de operaciones de vuelo/despachadores de vuelo Doc 8168 — PANS-OPS — Operaciones de aeronaves Volumen I — Procedimientos de vuelo Volumen II — Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos



	Doc 8335 — Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones Doc 9284 — Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (también conocido como TI) Doc 9365 — Manual de operaciones todo tiempo Doc 9376 — Preparación de un manual de operaciones Doc 9481 — Orientación sobre respuesta de emergencia para afrontar incidentes aéreos relacionados con mercancías peligrosas Doc 9625 — Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo Doc 9734 — Manual de vigilancia de la seguridad operacional Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional Parte B — Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional Doc 9760 — Manual de aeronavegabilidad Doc 9803 — Auditoría de la seguridad de las operaciones de línea aérea (LOSA) Doc 9859 — Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) Doc 9966 — Manual de sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga para los encargados de la reglamentación Cir 295 — Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional
AIR: Aeronavegabilidad	Doc 7300 — Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago) Anexo 6 — Operaciones de aeronaves Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones Parte II — Aviación general internacional — Aviones Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros Anexo 7 — Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves Anexo 8 — Aeronavegabilidad Anexo 16 — Protección del medio ambiente Volumen I — Ruido de las aeronaves



	Volumen II — Emisiones de los motores de las aeronaves Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional Doc 8335 — Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones Doc 9574 — Manual sobre una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive Doc 9683 — Manual de instrucción sobre factores humanos Doc 9734 — Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional Parte B — Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional Doc 9760 — Manual de aeronavegabilidad Doc 9824 — Directrices sobre factores humanos en el mantenimiento de aeronaves Doc 9859 — Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) Cir 295 — Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional
AIG: Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación	Doc 7300 — Convenio sobre Aviación Civil Internacional Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional Doc 9756 — Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación Parte I — Organización y planificación Parte II — Procedimientos y listas de verificación Parte III — Investigación Parte IV — Redacción de informes Doc 9859 — Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) Doc 9946 — Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes Doc 9962 — Manual de políticas y procedimientos de investigación de accidentes e incidentes Cir 285-AN/166 — Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares



		Cir 298-AN/172 — Guía de instrucción para investigadores de accidentes de aviación Cir 315-AN/179 — Riesgos en los lugares de accidentes de aviación
	ANS: Servicios de Navegación Aérea	Doc 7300 — Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago) Anexo 2 — Reglamento del aire Anexo 3 — Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional Anexo 4 — Cartas aeronáuticas Anexo 10 — Telecomunicaciones aeronáuticas Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo Anexo 12 — Búsqueda y salvamento Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional Doc 4444 — Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM) Doc 7030 — Procedimientos suplementarios regionales Doc 8071 — Manual sobre ensayo de radioayudas para la navegación Volumen I — Ensayo de sistemas de radionavegación de base terrestre Volumen II — Ensayo de sistemas de radionavegación por satélite Volumen III — Ensayo de sistemas del radar de vigilancia Doc 8126 — Manual para los servicios de información aeronáutica Doc 8168 — Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves (PANS-OPS) Volumen I — Procedimientos de vuelo Volumen II — Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos Doc 9368 — Manual de construcción de procedimientos de vuelo por instrumentos Doc 9377 — Manual sobre coordinación entre los servicios de tránsito aéreo, los servicios de información aeronáutica y los



		servicios de meteorología aeronáutica Doc 9426 — Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo Doc 9432 — Manual de radiotelefonía Doc 9574 — Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL290 y FL410 inclusive Doc 9613 — Manual sobre la performance de navegación requerida (RNP) Doc 9731 — Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR) Doc 9830 — Manual de sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie (A-SMGCS) Doc 9854 — Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial Doc 9859 — Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)
	AGA: Aeródromos y Ayudas Terrestres	Doc 7300 — Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago) Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación Anexo 14 — Aeródromos Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos Volumen II — Helipuertos Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica Anexo 16 — Protección del medio ambiente Volumen I — Ruido de las aeronaves Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional Doc 9137 — Manual de servicios de aeropuertos Parte 1 — Salvamento y extinción de incendios Parte 2 — Estado de la superficie de los pavimentos Parte 3 — Reducción del peligro que representan las aves Parte 5 — Traslado de las aeronaves inutilizadas Parte 7 — Planificación de emergencia en los aeropuertos Parte 6 — Limitación de obstáculos Parte 8 — Servicios operacionales del aeropuerto Parte 9 — Métodos de mantenimiento de aeropuertos



		Doc 9157 — Manual de diseño de aeródromos Parte 1 — Pistas Parte 2 — Calles de rodaje, plataformas y apartaderos de espera Parte 3 — Pavimentos Parte 4 — Ayudas visuales Parte 5 — Sistemas eléctricos Parte 6 — Frangibilidad Doc 9332 — Manual sobre el sistema de notificación de la OACI de los choques con aves (IBIS) Doc 9426 — Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo Doc 9476 — Manual de sistemas de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS) Doc 9734 — Manual de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional Parte A— Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional Doc 9774 — Manual de certificación de aeródromos Doc 9830 — Manual de sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie (A-SMGCS) Doc 9859 — Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) Doc 9870 — Manual sobre la prevención de incursiones en la pista Doc 9981 — Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Aeródromos Cir 329 — Evaluación, mediciones y notificación del estado de la superficie de la pista
Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)	LEG: Marco Regulatorio y Sistema Nacional de Seguridad de la Aviación Civil TRG: Instrucción Personal AVSEC QCF: Funciones de Control de Calidad OPS: Operaciones Aeroportuarias	Anexo 17 — Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita Anexo 9 — Facilitación Doc 8973 — Manual de seguridad de la aviación (Distribución limitada) Doc 10047 — Manual de vigilancia de la seguridad de la aviación — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación Doc 9807 — Manual de observación continua del Programa





Doc 10034 — Protocolo para la enmienda del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, hecho en Montreal, el 4 de abril de 2014

10.5. ¿Cuáles fueron los resultados de la auditoria, enviar copia del respectivo documento de cierre?

Respuesta: En relación al informe final Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP), llevada a cabo en Colombia del 19 al 29 de noviembre de 2009, se debe precisar que el mismo tiene connotación de "Confidencial" a la luz de las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En ese sentido, en el Anexo No. 15 de éste documento, se adjunta la representación gráfica de los resultados de la Auditoría por Elemento Crítico (CE), publicado en el Portal Seguro de la OACI y el informe final de la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), llevada a cabo en Colombia del 28 mayo al 6 de junio de 2007.

10.6. En el evento de que se hayan presentado no conformidades, ¿cuál ha sido el plan de acción que desplego su entidad para realizar el cierre y en cuanto tiempo se realizó?

Respuesta: La Organización de Aviación Civil Organismo (OACI) ha venido trabajado en pro de fortalecer este Sistema de vigilancia, aprobado por el Concejo de la OACI en 1998; y desde entonces expuesto a procesos de transición, pasando en el 2005 a un Enfoque Sistémico Global (CSA) y en el 2011 a un Enfoque de Observación Continua (CMA).

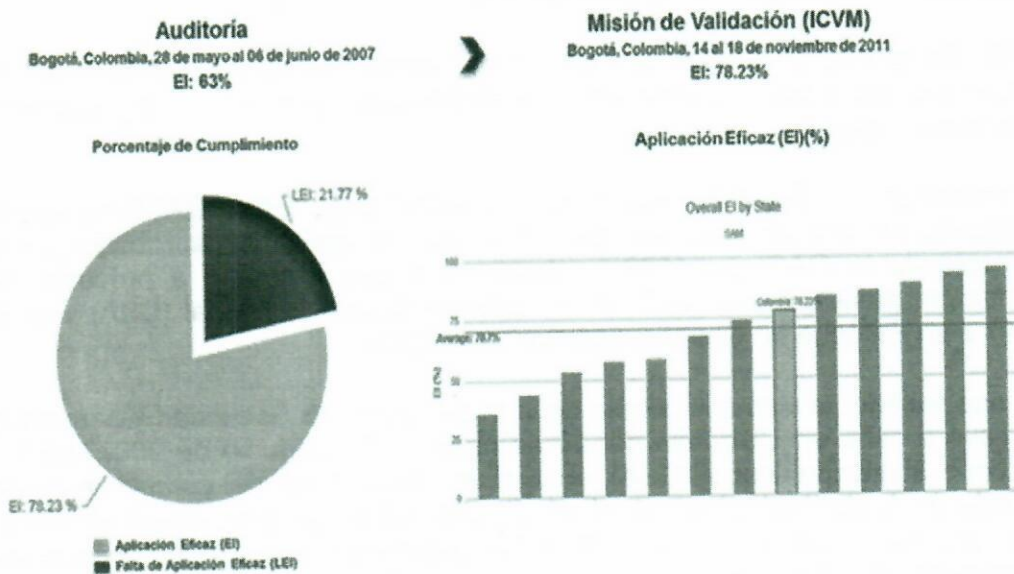
En ese sentido, la última Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional se llevó a cabo en Colombia del 28 de mayo al 06 de junio de 2007, bajo el Enfoque Sistémico Global (CSA), en una revisión integral del cumplimiento del Estado en la aplicación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs), contenidas en los Anexos de la OACI relacionados con la seguridad operacional y sus textos de orientación conexos, excepto los Anexos 9, *Facilitación*; y Anexo 17, *Seguridad de la Aviación*.

Los resultados de la citada auditoría, referidos en las constataciones y recomendaciones que figuran en el informe adjunto, reflejan las capacidades y limitaciones del sistema de aviación civil de Colombia, según la evaluación realizada por el equipo de auditoría delegado por la OACI para tal fin; y dichos resultados se basan en los datos recopilados durante entrevistas efectuadas por el equipo de auditoría con los expertos técnicos de Colombia, la revisión y el análisis de la legislación aeronáutica básica en materia de aviación civil (Leyes, Decretos y/o Acuerdos Internacionales), reglamentos de explotación específicos (Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), Resoluciones y Circulares Reglamentarias), documentación conexa y registros en archivos.



Posteriormente, en el año 2011, con la entrada en vigencia del nuevo Enfoque de Observación Continua (CMA) y con la suscripción del Memorando de Acuerdo (MOU) entre la República de Colombia y la OACI, relativo al CMA del USOAP; Colombia fue Estado pionero en recibir una de las actividades comprendidas en el nuevo CMA, denominada Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM), que se llevó a cabo en Colombia del 14 al 18 de noviembre de 2011.

La citada Misión evaluó el avance del Estado en la aplicación del último un Plan de Medidas Correctivas (CMA) que abordaba las constataciones y recomendaciones (F&R) de la última actividad de Auditoría, traduciendo los resultados de la misma en la metodología de evaluación del nuevo CMA, que respondía al cambio de situación de las Preguntas de Protocolo (PQs) no satisfactorias, lo cual determinó una mejora de la Aplicación Eficaz (EI) del Estado, pasando del 63% al 78,23% de cumplimiento, tal como se evidencia en el informe adjunto; posicionando al Estado colombiano por encima del promedio de los Estado de la Región Sudamericana, el cual corresponde al 70,7%.

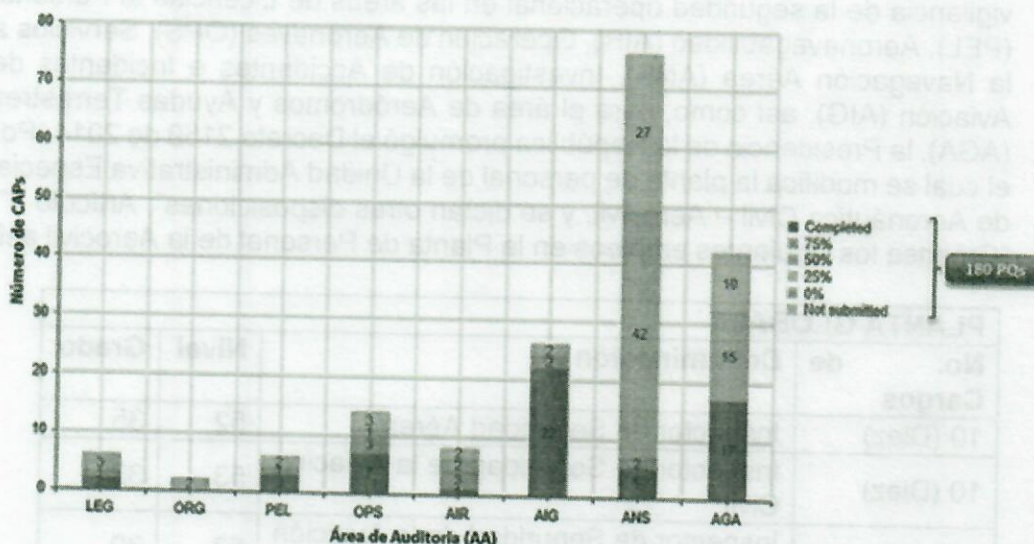


Fuente: Marco en Línea (OLF) del CMA del USOAP

En relación a las acciones correctivas y/o plan de mejoramiento, nos permitimos informar que una vez la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) recibió oficialmente el informe de la última actividad del USOAP, realizó un trabajo coordinado con las áreas involucradas en el proceso de auditoría de vigilancia de la seguridad operacional, definiendo los Planes de Acción Correctivos (CAP), tendientes al cierre de los hallazgos de las 180 Preguntas de Protocolo (PQs) evaluadas como no satisfactorias (NS), los cuales fueron presentados y validados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el OLF del CMA del USOAP, tal como se evidencia en la imagen relacionada a continuación:



Progreso del Estado en los Planes de Acción Correctivos (CAPs)



Fuente: Marco en Línea (OLF) del CMA del USOAP

De los resultados citados, es importante señalar que de los 180 Planes de Acción Correctivos (CAPs) presentados a la OACI, 57 CAPs fueron completados al 100% y atienden a las siguientes actividades:

- La Aeronáutica Civil de Colombia en pro de cumplimiento con lo dispuesto en el Anexo 14, *Aeródromos*, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ha establecido un mapa de procesos, donde se definen las fases tendientes a la certificación de los Aeródromos internacionales, mediante un marco normativo apropiado, de conformidad con las especificaciones contenidas en este Anexo y otras especificaciones pertinentes de la OACI; el cual fue modificado mediante la Resolución 03889 de 2016 "Por la cual se incorpora una transición en relación con la Certificación de Aeródromos a la norma RAC 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

En ese sentido, se adelantaron las gestiones para la contratación y ejecución de las obras de infraestructura tendiente a la certificación de los Aeródromos: Ernesto Cortissoz de Barranquilla, Alfonso Bonilla Aragón de Cali, Rafael Núñez de Cartagena, Palonegro de Bucaramanga, Camilo Daza de Cúcuta y Matecaña de Pereira.

- En lo que refiere a la creación de los cargos del personal designado para atender las actividades de vigilancia de la seguridad operacional en el área de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA), la Presidencia de la República promulgó el Decreto 2157 de 2014, "Por el cual se modifica la nomenclatura y clasificación de empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil"; Artículo 1°. "(...). Créase (...) el Nivel Inspector de Seguridad de la Aviación Civil (...)"



- En relación a la necesidad de personal para atender las actividades de vigilancia de la seguridad operacional en las áreas de Licencias al Personal (PEL), Aeronavegabilidad (AIR), Operación de Aeronaves (OPS), Servicios a la Navegación Aérea (ANS), Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación (AIG), así como, para el área de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA), la Presidencia de la República promulgó el Decreto 2159 de 2014 "Por el cual se modifica la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, y se dictan otras disposiciones"; Artículo 1°. "Créense los siguientes empleos en la Planta de Personal de la Aerocivil así:

PLANTA GLOBAL				
No. de Cargos	Denominación	Nivel	Grado	
10 (Diez)	Inspector de Seguridad Aérea	52	35	
10 (Diez)	Inspector de Seguridad de la Aviación Civil	53	33	
10 (Diez)	Inspector de Seguridad de la Aviación Civil	53	30	
5 (Cinco)	Inspector de Seguridad Aérea	52	30	
(...)	(...)	(...)	(...)	

Nota: La provisión de los citados cargos está sujeta a la asignación presupuestal.

- En aras de definir claramente dentro de la estructura organizacional de la Entidad, el área encargada de la vigilancia de la seguridad operacional en el área de Servicios a la Navegación Aérea (ANS), se creó mediante Resolución 0698 de 2014, el Grupo de Inspección a los Servicios de Operaciones Aéreas, responsable entre otras cosas de planificar el programa de inspección, seguimiento y vigilancia a los Proveedores de Servicios de Operaciones Aéreas Colombianos: Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Servicios de Información Aeronáutica (AIS), Servicios Meteorológicos (MET), Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR), Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS-OPS); y Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (C/N/S).
- La Certificación del Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas (CEA), como una de las prioridades de la Alta Dirección se ratificó con la Resolución 00111 de enero de 2015, "Por la cual se otorga el permiso de funcionamiento como Centro de Instrucción Aeronáutica a la Oficina Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas (CEA)"; y Certificado de Funcionamiento No. UAEAC-CCI-060.

En ese sentido, a la fecha, se encuentran certificados los siguientes programas académicos:



- Curso Básico de Control de Aeródromo 052, con certificación de enero 20 de 2015
 - Curso Recurrente Control de Aeródromo, con certificación de enero 18 de 2016
- Como apoyo a las funciones del personal que desempeña funciones de vigilancia en materia de seguridad operacional se documentaron y actualizaron los procesos y procedimiento de certificación, vigilancia y solución de problemas de seguridad operacional; así como los formatos de apoyo para los inspectores y explotadores de servicios aéreos, de conformidad con lo dispuesto en los documentos de orientación de la OACI.
- La Aeronautica Civil expidió la Resolución 06565 de 2009, por medio de la cual se estableció un procedimiento para la notificación de diferencias existentes entre los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y los Estándares contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, previendo también mecanismos que permitan modificar los Reglamentos Aeronáuticos cuando sobrevengan diferencias originadas en enmiendas que la OACI efectuó en dichos Anexos.
- La Aeronautica Civil de Colombia en aras de lograr el más alto grado de uniformidad con las Normas y Estándares Internacionales expuestos por la OACI en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ha avanzado en la Armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con respecto a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), logrando así un 65% de cumplimiento en este proceso.
- En relación con las facultades, que le atañen al Grupo de Investigación de Accidentes, la Aerocivil en uso de su potestad Reglamentaria; mediante la Resolución 02441 de mayo de 2012, "modifica la Parte Octava de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia", con el propósito de atender las orientaciones el mayor grado de uniformidad con las disposiciones del Anexo 13, Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

En relación a los CAPs en progreso, a continuación, se relacionan las necesidades que enfrentó la Entidad para abordar satisfactoriamente los hallazgos identificados en la citada Auditoría:

- Realización de un rediseño organizacional, el cual impacta directamente las ocho Áreas de Auditoría (AA) verificadas por el USOAP, permitiendo demostrar una separación estructural de la Autoridad de reglamentación, certificación, inspección, seguimiento y vigilancia, del Proveedor de Servicios en las áreas de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA); así como, la independencia estructural del Grupo de Investigación de Accidentes de Aviación (AIG); la creación de nuevos cargos de inspectores de seguridad área, control del tránsito aéreo, entre otros.



Al respecto y como prioridad de la Alta Dirección, se está liderando una iniciativa de modificación del Decreto 260 de 2004, "Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL- y se dictan otras disposiciones"; con el propósito de atender las recomendaciones de la OACI en relación a la separación estructural de la Autoridad y del Proveedor.

- En particular con lo relacionado con el Elemento Crítico 4 "CE-4, *Cualificación e instrucción del personal técnico*"; la Entidad, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Aérea y el Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas (CEA) esta adelantado la actualización del Programa de Instrucción para el personal que desempeña funciones en materia de seguridad operacional; lo cual nos permitirá continuar con los procesos de formación del citado personal, conforme a los parámetros definidos por la OACI para cada especialidad, en las cuatro líneas de formación (inicial, recurrente, especializado y OJT)

Lo anterior, fundamentado en las disposiciones contenidas en los Documentos de la OACI 9734, 8335, 9735 y 9760, donde instan a los Estados a que el personal que realiza funciones destinadas a garantizar seguridad operacional, requiere el desarrollo continuo de sus conocimientos y habilidades relativas a sus respectivas responsabilidades, para asegurar el cumplimiento de las regulaciones nacionales en los más altos estándares de calidad y conforme a los avances tecnológicos y de las mejores prácticas de la aviación.

Con las acciones expuestas anteriormente, la Entidad reafirma su compromiso en la mejora continua en la seguridad operacional, tendiente a la validación de las medidas propuestas para el cierre de los hallazgos identificados en las actividades de Auditoría realizadas por la OACI, y por supuesto todo en cumplimiento a la metodología establecida en el Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

En el Anexo No. 16 de éste documento se encuentra el "Informe Final de la Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM)"

Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP):

Dados los resultados de la citada Auditoría y teniendo en cuenta la necesidad inminente de mejorar los estándares de seguridad de la Aviación Civil en nuestro Estado, se tramita ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) una solicitud de apoyo basada en un esquema de cooperación para la estructuración de un plan de mejoramiento, tendiente al fortalecimiento de los niveles de seguridad de la aviación en Colombia.

En ese sentido, la OACI respondió satisfactoriamente programando una Misión a Colombia para la evaluación de las necesidades de asistencia, la cual se



realizó del 1 al 4 de abril de 2014. Dicha Misión tuvo como objetivo evaluar el sistema de seguridad de la aviación conjuntamente con la Autoridad competente en AVSEC y las demás Entidades y Organizaciones involucradas en la implementación de las medidas AVSEC a nivel Nacional, y así determinar si Colombia se podría beneficiar de un Plan de Mejoramiento del Estado (SIP).

Con ocasión a la citada Misión, la Sección de Apoyo a la Implantación y Desarrollo – Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI respondió positivamente presentado los detalles de una colaboración de Asistencia, y asegurando los recursos para apoyar a Colombia en la implementación del Plan de Mejoramiento del Estado (SIP).

Por lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil aprobó la propuesta de apoyo presentada por la OACI como Plan de Mejoramiento del Estado y posteriormente se ratificó dicha aprobación por parte del Ministerio de Transporte; dando inicio a la asistencia planificada, denominada “Plan de Mejoramiento del Estado (SIP)”.

En el Anexo No. 16 de este documento, se encuentra el “Plan de Mejoramiento de Estado (SIP)”

10.7 ¿Qué implicaciones tienen los resultados de la auditoria, para dar continuidad a las operaciones aéreas y que las aerolíneas colombianas puedan se recibas en otros países sin inconvenientes?

Respuesta: Como resultado de las Auditorias referidas, Colombia no ha sido notificado de la existencia de problemas significativos de seguridad operacional (SSC), ni de problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeCs), por lo tanto, no se han evidenciado implicaciones que puedan afectar a la industria aeronáutica.

10.8. ¿Cuáles fueron los funcionarios que atendieron la auditoría, por favor indicar el nombre y el perfil profesional de cada uno de ellos?

Respuesta: A continuación, se relaciona cuadro con el listado de funcionarios que atendieron las citadas Auditorias:

Auditoría Internacional	Funcionario		Perfil	Cargos
Auditoría de la Seguridad Operacional (USOAP)	Gral. Carlos Montealegre	Eduardo	Administrador Aeronáutico	Director General
Auditoría de la Seguridad	Cr. Donall Cárdenas	Tascón	Administrador Aeronáutico	Subdirector General



d de la Aviación (USAP)	Sergio Paris Mendoza	Administrador de Empresas	Secretario de Sistemas Operacionales
	María Eugenia Arcila Zuluaga	Contadora Pública	Jefe Grupo Proyectos Internacionales
	María Cecilia Salazar Cruz	Ingeniera Civil	Jefe de Oficina Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas
	Jorge Chaparro	Sociólogo	Directora de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria
	Martha L. Gómez Rubiano	Comunicadora Social-Periodista	Jefe de Grupo Facultad de Aviación-CEA
	Nubia C. Ramírez Quintero	Administradora de Empresas	Jefe de Planes Maestros no Concesionados
	Ana María Pineda	Comunicadora Social-Periodista	Coordinadora, Proyectos Internacionales, Seguridad de la Aviación (AVSEC)
	Liliana Muñoz	Delineante de Arquitectura	Asesora, DSSA
	Antonio H. Guerrero	Ingeniero de Sistemas	Profesional Aeronáutica
			Profesional Aeronáutico

10.9. ¿Para cuándo está prevista a próxima auditoria por parte de la OACI, dentro del Programa Voluntario de la Vigilancia de la seguridad operacional (en adelante USOAP)?

Respuesta: Dentro del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), Colombia tiene programada una actividad de Auditoría *in-situ* del 05 al 15 de junio de 2017, la cual tiene como propósito evaluar el cumplimiento efectivo de los ocho (8) Elementos Críticos (CE) del Sistema, en seis (6) de las ocho (8) Áreas de Auditoría (AA), a continuación, relacionadas:

- **LEG:** Legislación Aeronáutica Básica y Reglamentos de Aviación Civil
- **ORG:** Organización de la Aviación Civil
- **PEL:** Otorgamiento de Licencias
- **OPS:** Operaciones de Aeronaves
- **AIR:** Aeronavegabilidad
- **ANS:** Servicios de Navegación Aérea

En ese sentido, las Áreas de Auditoría (AA) pendientes de auditar por parte la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tienen como fecha prevista el primer trimestre del año 2018 (por confirmar por parte de la OACI), y atiende a las siguientes áreas:



- **AIG:** Investigación de Accidente
- **AGA:** Aeródromos y Ayudas Terrestres

10.10. ¿Cuándo fue realizada la última visita de la USOAP?

Respuesta: La última actividad realizada en Colombia en el marco del nuevo Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), atiende a la denominada **Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM), que se llevó a cabo en Colombia del 14 al 18 de noviembre de 2011.**

Nota: Ver respuesta a la **pregunta 10.6.**, referida a la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

10.11. ¿USOAP Cuáles fueron los resultados obtenidos en esa última visita, para verificar el cumplimiento de los SARPS de la OACI? ¿Enviar documento de cierre?

Respuesta: En el Anexo No. 16 de éste documento, se encuentra el informe final de la citada actividad realizada por la Organización de Aviación Civil (OACI) en el marco nuevo Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

Nota: Ver anexo de la respuesta a la **pregunta 10.6.**, referida a la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

10.12. ¿Cuál ha sido el concepto de observación continua (CMA) que ha formulado la OACI, respecto al cumplimiento de los SARPSN por parte del país a través de su entidad como autoridad aeronáutica?

Respuesta: En el Anexo No. 17 de éste documento, se encuentra el documento promulgado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), donde se define el concepto del nuevo Enfoque de Observación Continua (CMA), así como los elementos que componen el Sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

10.13. ¿Cuáles son los elementos críticos (CE), que tiene establecido su entidad, como instrumentos de defensa del sistema estatal de la vigilancia de la seguridad operacional, para la aplicación eficaz de las normas, políticas y procedimientos conexos con la seguridad operacional?

Respuesta: Los Elementos Críticos (CE) no se definen por parte de los Estados, los mismos hacen parte de la estructura del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y están desarrollados en el Anexo No. 18 *Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional, Parte A, Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*, Capítulo 3.



10.14. ¿Cuáles son los mecanismos, que refleja la responsabilidad compartida del Estado y la comunidad de la aviación en torno a la seguridad operacional y sus elementos críticos?

Respuesta: El Estado, como país signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), a través de la Unidad Administrativa Especial expide los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), los cuales están acordes con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) promulgados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Lo anterior, reafirma el compromiso del Estado en pro de la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

A continuación, se relacionan los ocho (8) Elementos Críticos (CE) que conforman el Sistema de la vigilancia de la seguridad operacional:

- **CE-1:** Legislación Aeronáutica Básica
- **CE-2:** Reglamentos de Explotación Específicos
- **CE-3:** Sistema estatal de aviación civil y funciones de vigilancia de la seguridad operacional
- **CE-4:** Cualificación e instrucción del personal técnico
- **CE-5:** Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional
- **CE-6:** Obligaciones en cuanto a otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones
- **CE-7:** Obligaciones de vigilancia
- **CE-8:** Resolución de problemas de seguridad operacional

Nota: Ver anexo de la respuesta a la **pregunta 10.13.**

10.15. ¿Cuáles son las aéreas que, dentro del contexto de las USOAP, han sido auditadas?

Respuesta: A continuación, se relacionan los ocho (8) Áreas de Auditoría que conforman el Sistema de la vigilancia de la seguridad operacional:

- **LEG:** Legislación Aeronáutica Básica y Reglamentos de Aviación Civil
- **ORG:** Organización de la Aviación Civil
- **PEL:** Otorgamiento de Licencias
- **OPS:** Operaciones de Aeronaves
- **AIR:** Aeronavegabilidad
- **AIG:** Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
- **ANS:** Servicios de Navegación Aérea
- **AGA:** Aeródromos y Ayudas Terrestres

Las Áreas de Auditoría (AA) hacen parte de la estructura del Programa Universal



de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y están descritas en el Doc. 9735, *Manual sobre la Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional*, Capítulo 2.

Nota: Ver anexo de la respuesta a la **pregunta 10.12.**

Doc. 9734, *Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional*, Parte A, *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*, Capítulo 3.

10.16. ¿Cuáles han sido los resultados obtenidos por las áreas indicadas en el punto anterior? (Enviar copia del informe final)

Respuesta: Los resultados obtenidos por las áreas indicadas en el punto anterior están contenidos en la respuesta a la pregunta 10.6., referida a la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y anexo de la misma.

10.17. ¿Cuáles han sido las preguntas del protocolo (PQ) que le han sido formuladas a su autoridad en desarrollo de las auditorías de las USOAP?

Respuesta: Se adjuntan los listados de Preguntas de Protocolo (PQs) por Área de Auditoría (AA) en el Anexo No. 19 de éste documento "Preguntas de Protocolo (PQs)"

10.18. ¿Cuáles son los PQ que el país mantiene vigentes y en línea, y cuando fue la última vez que los mismos fueron actualizados?

Respuesta: En la actualidad Colombia no tiene vigentes Preguntas de Protocolo (PQs) pendientes de validación; toda vez, que con la notificación realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), mediante el Boletín Electrónico EB 2016/36 de fecha 17 de junio de 2016; el Estado estará expuesto a una Auditoría *in situ* de Seguridad Operacional, por lo cual le asiste la obligación de actualizar el total de Preguntas de Protocolo (PQs) que enmarcan dicha actividad.

En ese sentido, las citadas Preguntas de Protocolo (PQs) se encuentran en proceso de verificación y actualización, con el propósito de atender la próxima actividad de Auditoría, que se llevará a cabo en Colombia del 05 al 15 de junio de 2017.

10.19. ¿Cuál es el mecanismo que tiene establecida su entidad para actualizar la normatividad aeronáutica cada que vez que se actualiza por la OACI un SARPS, PANS, documentos y otros textos de orientación emanados de la mencionada autoridad internacional, y en cuanto tiempo se implementan?

Respuesta: Existe un detallado mecanismo para enmendar y actualizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con ocasión a enmiendas a los



Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y/o a las necesidades de la aviación nacional.

Este mecanismo se encuentra detallado en el Anexo No. 18 del "RAC 11, Reglas para el desarrollo, aprobación y enmienda de los RAC y su Apéndice 1".

10.20. ¿Cuándo fue la última vez que la OACI actualizo los PQ, y de qué manera implementó los implemento su entidad? ¿Por favor aportar evidencias de tal situación?

Respuesta: la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), mediante el Boletín Electrónico EB 2016/70 de fecha 30 de noviembre de 2016, notifico a los Estados la revisión de las Preguntas del Protocolo (PQ) del Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

En relación a la implementación por parte de la Entidad de las citadas Preguntas de Protocolo (PQs), se refiere a la respuesta a la **pregunta 10.18.**

10.21. ¿Cuál es la capacidad de su entidad para incorporar a nuestra legislación aeronáutica, los cambios de los PQ, por favor indicar los tiempos, respecto a la última actualización?

Respuesta: La Entidad no modifica los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con ocasión a cambios efectuados a las Preguntas de Protocolo (PQs), evaluadas en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

Es importante tener en cuenta, que las orientaciones de las Preguntas de Protocolo (PQs), están en total concordancia con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) promulgados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En caso de requerirse una enmienda a nuestra reglamentación, la misma atiende a enmiendas a los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y/o a las necesidades de la aviación nacional

10.22. ¿Cuáles PQ, en la actualidad, están pendientes de verificar, se encuentran en condición de indefina por falta de verificación por parte del enfoque de observación continua de la USOAP, por favor acompañar evidencias?

Respuesta: en la actualidad Colombia no tiene vigentes Preguntas de Protocolo (PQs) pendientes de validación; toda vez, que con la notificación realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), mediante el Boletín Electrónico EB 2016/36 de fecha 17 de junio de 2016; el Estado estará expuesto a una Auditoría in situ de Seguridad Operacional, por lo cual le asiste la obligación de actualizar el total de Preguntas de Protocolo (PQs) que enmarcan



dicha actividad.

Nota: Ver respuesta a la **pregunta 10.18.**

10.23. ¿Cuáles es la periodicidad con la que su autoridad ha venido actualizando los PQ por medio del marco en línea?

Respuesta: En aras de facilitar la administración y gestión de la información en materia de seguridad operacional de los Estados, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) habilitó a partir de junio de 2011 el Marco en Línea (OLF), como herramienta del nuevo Enfoque de Observación Continua (CMA).

Teniendo en cuenta que Colombia, del 14 al 18 de noviembre de 2011, fue objeto de una actividad en el marco del nuevo Enfoque de Observación Continua (CMA) del USOAP, y posterior a la recepción del informe final de dicha Misión de Validación Coordinada de la OACI, procedió a la actualización de los Planes de Acción Correctivos (CAPs), tendientes al cierre de la Preguntas de Protocolo (PQs) No Satisfactorias (NS) para la fecha.

Nota: Ver respuesta a las **preguntas 10.6. y 10.18.**

10.24. ¿Por favor enviar todas las actualizaciones realizadas en los últimos 10 años, a la fecha?

Respuesta: Las actualizaciones realizadas en los últimos 10 años hasta la fecha, se encuentran en las respuestas a las preguntas 10.6., 10.18. y 10.23 y sus anexos.

10.25. ¿por favor indicar cuando se realizó la última autoevaluación de los PQ, enviar copia de la misma?

Respuesta:

Nota: Ver respuesta a la **pregunta 10.18.**

10.26. ¿por favor enviar una copia de cada de las autoevaluaciones realizadas en los últimos 10 años?

Respuesta: El concepto de "Auto-evaluación" fue implementado a partir del año 2011, con la entrada en vigor del nuevo Enfoque de Observación Continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP); y los formatos referidos a la Auto-evaluación, son aplicables cuando el Estado va ser objeto de una actividad de Auditoría en el marco del USOAP, como medio de preparación para la misma.

En ese sentido, la Entidad a partir de junio de 2016, dio inicio a un trabajo coordinado con las áreas involucradas en este proceso, para dar respuesta a cada Pregunta de Protocolo (PQ) en los formatos de Auto-verificación, bajo la orientación definida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).



los cuales, en la actualidad siguen siendo objeto de revisión y actualización, para posteriores cargue en el Marco en Línea (OLF) del CMA del USOAP.

10.27. ¿Cuál ha sido el progreso o retraso que se han obtenido, por su entidad a raíz de las autoevaluaciones realizadas?

Respuesta: El diligenciamiento de los formatos de Auto-verificación por parte de los Estados, sirve como herramienta de preparación para las Auditoría; por lo tanto, no retrasa las actividades enmarcadas en el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

10.28. ¿Existen en la actualidad alguna PQ no satisfactorio? ¿De existir por favor explicar cuál y la razón?

Respuesta:

Nota: Ver respuesta a la **pregunta 10.18.**

10.29. ¿Qué cambios ha introducido su entidad en los últimos 5 años al sistema de aviación colombiano y a la reglamentación, y cuál ha sido su impacto en los PQ?

Respuesta: En el año 2011 la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ingresó al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), y poco después inició el proceso de armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR); lo cual ha conllevado a que el Estado actualice la reglamentación nacional, estandarizando algunos requisitos con los demás países latinoamericanos, flexibilizando y agilizando algunos procesos en materia de seguridad operacional.

No obstante, en algunos casos en donde la reglamentación colombiana está por encima del estándar latinoamericano nos hemos apartado, con el propósito de no afectar los niveles de seguridad alcanzados.

A la fecha, se han expedido nuevas normas que atienden al proceso de armonización de los componentes de Licencia al Personal (PEL) y Aeronavegabilidad (AIR), para este último componente el sistema latinoamericano propuso acoger las normas FAR de los Estados Unidos; también se han implementado las nuevas normas obre mantenimiento de aeronaves, sobre transporte de mercancías peligrosas, sobre investigación de accidentes de aviación y se encuentran en fase de adopción las nuevas reglamentaciones referidas al tema de aeródromos y operación de aeronaves.

Del mismo modo, se han desarrollado normas sobre aspectos no contemplados en los LAR como las normas sobre facilitación del transporte aéreo, y las recién enmendadas normas sobre Seguridad de la Aviación, que obedecen a estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y normas no OACI, como las relativas a simuladores de vuelo.



Un importante elemento en la regulación ha sido la constante expedición y actualización de normas relativas a los derechos y deberes de los usuarios viajeros y de los transportadores aéreos; así como, la actualización del régimen sancionatorio, particularmente para afianzar los derechos de los usuarios por una parte y para reprimir administrativamente las infracciones que comprometan la seguridad aérea.

10.30. ¿Para cuándo está prevista la próxima visita de la USOAP?

Respuesta: La próxima actividad de Auditoría *in situ* de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, se llevará a cabo en Colombia del 05 al 15 de junio de 2017.

10.31. ¿Cuáles son las últimas notificaciones que su entidad ha realizado a la OACI, respecto a las condiciones de nuestro sistema aeronáutico? (Enviar copia de las mismas en los últimos 10 años)

Respuesta: El Estado no está obligado a efectuar notificaciones a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), respecto al sistema aeronáutico del mismo; su obligación está referida a la notificación de las diferencias que puedan existir entre los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

En ese sentido, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha implementado a través del Marco en Línea (OLF) del CMA del USOAP, la herramienta de Notificación Electrónica de Diferencias (EFOD); que está siendo objeto de actualización por parte de la Entidad, como medio de preparación para atender la Auditoría *in situ* que recibirá Colombia en el próximo mes de junio.

10.32. ¿Favor indicar cuales, y cuando han sido realizadas auditorías internas en las distintas áreas de su entidad, con el propósito de verificar el cumplimiento de PQ? (Favor enviar copia de los documentos que soportan los resultados de tales auditorías).

Respuesta: La Entidad como mecanismo de preparación para recibir la Auditoría *in situ* de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, realizó durante los años 2015 y 2016 un proceso interno de verificación a las respuestas de las PQ, cuyo objetivo fue identificar el nivel de cumplimiento del Estado colombiano frente al Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional referido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

10.33. ¿Cuáles han sido los planes de acción que ha implementado su entidad, para satisfacer los resultados negativos de las auditorías internas realizadas, cual es el estado de ejecución; por favor enviar copia de los mismos?



Respuesta: Con ocasión a las rutas críticas identificadas, la Entidad adelanto y continúa adelantando diferentes actividades que permitirán demostrar mejoras significativas en el sistema de vigilancia de la seguridad operacional, entre las cuales se pueden evidenciar:

- Modificación del Decreto 260 de 2004, en coordinación con el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda, Presidencia de la Republica de Colombia.

Propósito: Separar claramente las funciones de Autoridad y de Proveedor de Servicios, al interior de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

- Ajuste en función del proyecto de Decreto en relación con los Grupos Internos de Trabajo.
- Actualización de los Manuales de Funciones y Competencias Laborales, para los Inspectores de Seguridad Aérea
- Elaboración de los Manuales de Funciones y Competencias Laborales, para los Inspectores de Seguridad de la Aviación Civil
- Actualización del Programa de Instrucción para el personal que ejerce funciones de vigilancia de la seguridad operacional.
- Promulgación de Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC)
- Actualización de las Guías de los Inspectores, para el ejercicio de sus funciones.
- Elaboración y actualización de documentación (listas de verificación y chequeo, instructivos, procedimiento, manuales)

Ampliación de la planta y vinculación de personal

10.34. ¿De qué manera proactivamente su entidad ha identificado y resuelto las deficiencias de la seguridad operacional? (Enviar evidencias de tal situación)

Respuesta:

Nota: Ver respuesta a la **pregunta 10.7**

10.35. ¿Los auditores de la OACI en desarrollo de una visita USUOAP, en relación con el cumplimiento de un PQ, encontraron las pruebas necesarias que así lo demostraban el cumplimiento?

Respuesta:

Nota: Ver anexos de las **preguntas 10.5. y 10.6.**, referidos a la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM).

10.36. ¿por favor indicar todas las deficiencias, que los inspectores de la OACI, en relación con los siguientes casos: 1.- incumplimiento del sistema estatal de



vigilancia de la seguridad operacional; 2.- falta de aplicación de la SARPS y PANS, y/o falta de aplicación de los textos de orientación de las prácticas de seguridad operacional; todo en desarrollo de las dos últimas auditorías de la USUAP? (Por favor anexar los respectivos documentos de soporte)

Respuesta:

Nota: Ver anexos de las **preguntas 10.5. y 10.6.** referidos a la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM).

10.37. ¿Cuándo fue la última visita in situ de enfoque de la observación continua de la USUAP, y para cuando está prevista la próxima visita; por favor anexar los respectivos documentos de soporte?

Respuesta:

Nota: Ver respuestas a las **preguntas 10.6 y 10.30.** referidas a la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM).

10.38. ¿Cuáles han sido las preocupaciones significativas de seguridad operacional, detectadas durante las visitas de seguridad operacional; por favor anexar los respectivos documentos de soporte?

Respuesta:

Nota: Ver respuesta a la **pregunta 10.7**

10.39. ¿Quién es la persona encargada de la coordinación nacional de observación continua, que su entidad ha destinado para el desarrollo de las auditorías de la USOAP, favor anexar su perfil profesional y su experiencia en este tipo de auditorías?

Respuesta: La Coordinación Nacional de Observación Continua (NCOM) por Colombia está a cargo del Coronel Edgar Francisco Sanchez Canosa, en calidad de Subdirector General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Nota: Ver Anexo No. 20 de éste documento "Hoja de Vida – Coronel Edgar Francisco Sanchez Canosa"

10.40. ¿Cuáles han sido las acciones de mitigación o correctivas que su entidad ha adoptado para atender las preocupaciones significativas de seguridad operacional encontradas en las ultimas auditorías de la USOAP? (anexar documentos de soporte)

Respuesta:

Nota: Ver respuesta a la **pregunta 10.7**

10.41. ¿Las acciones de mitigación o correctivas que su entidad ha adoptado para atender las preocupaciones significativas de seguridad operacional?



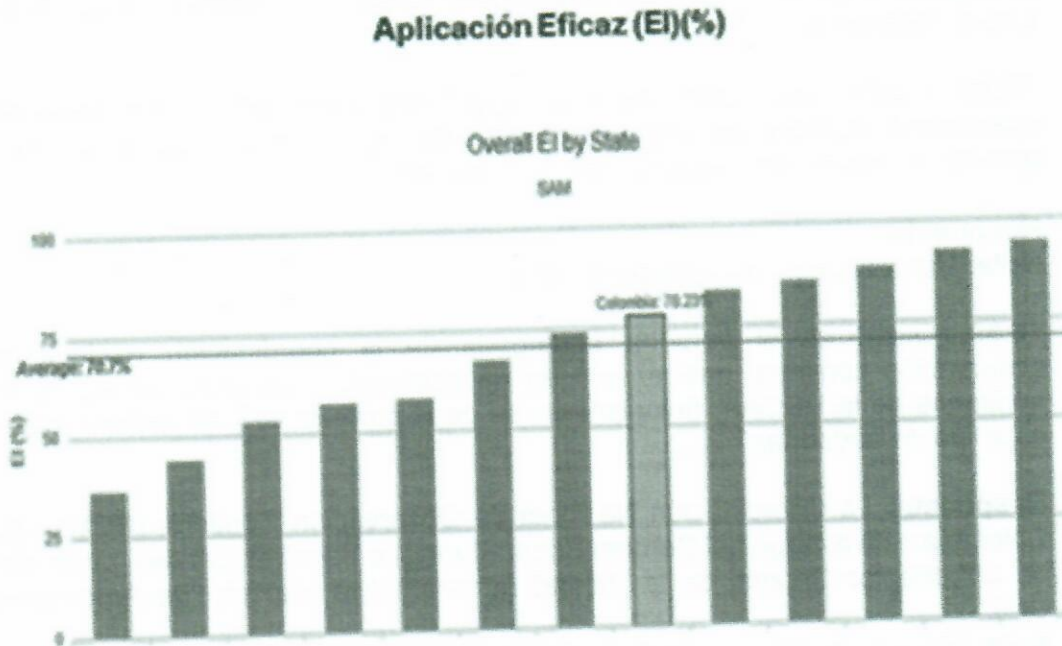
encontradas en las ultimas auditorias de la USOAP, han sido cumplidas dentro del límite especificados?

Respuesta:

Nota: Ver respuesta a la **pregunta 10.7**

10.42. ¿Qué posición ocupa el país frente a los estados auditados USOAP, de acuerdo con los informes emitidos por la OACI?

Respuesta: Actualmente, el Estado colombiano se ubica por encima del promedio de los Estado de la Región Sudamericana que corresponde a 70,7%, con una aplicación Eficaz (EI) del 78,23%.



Fuente: Marco en Línea (OLF) del CMA del USOAP

11. OPERACIÓN DE AERONAVES EXTRAJERAS EN LA VERIFICACIÓN DEL PROCESO DE PAZ (Resolución No. 00201 del 23 de enero de 2017)

Previo a la respuesta a cada una de las preguntas en particular, debemos precisar el marco en el cual se desarrolla la misión de verificación de las Naciones Unidas que se cimienta en el principio de imparcialidad, fundamentalmente para que el despliegue de su operación interna se mantenga



neutral frente a su trato con las partes concernidas.

En atención a lo anterior, su petición está referida a las Naciones Unidas, la Misión de Verificación dentro del proceso de paz llevado a cabo en Colombia y sus privilegios e inmunidades, en consecuencia, como nos ha sido comunicado por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, es preciso indicar su actuar se determina por:

- La Ley 13 de 1945, por la cual se ratifica la adhesión de Colombia a la "Carta de las Naciones Unidas".
- Las funciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas – ONU, como están definidas en la "Carta de las Naciones Unidas".
- El "Acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera", el cual incluye un mecanismo tripartito de monitoreo y verificación integrado, entre otros, por un componente internacional, consistente en una misión política con observadores no armados de las Naciones Unidas – ONU, debidamente suscrito por el Presidente de la República de Colombia y el Comandante del Estado Mayor Central de las FARC-EP, el 24 de noviembre de 2016, que fuese refrendado por senado y cámara.
- La Resolución 2261 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas - ONU, del 25 de enero de 2016, que estableció la misión política (la "Misión") que participa como componente internacional y coordinadora del mencionado mecanismo tripartito acordado con las FARC-EP; de forma tal, que la presencia en Colombia de la misión política de la ONU se sustenta en el acuerdo suscrito, "Entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, relativo al estatuto de la Misión de las Naciones Unidas en Colombia, del 15 de septiembre de 2016" ("SOMA" por sus siglas en ingles).
- El SOMA, acuerdo que materializa la participación de las Naciones Unidas – ONU en el territorio de Colombia, determinando las responsabilidades del gobierno colombiano, necesarias para el establecimiento y operación de la referida Misión, en particular lo relativo a las facilidades requeridas para la operación de aeronaves en apoyo de la Misión, bajo condiciones especiales, habida cuenta del particular carácter, privilegios e inmunidades propios de la ONU.
- La Solicitud Número S-DVRE-17-004565 del 20 de enero de 2017, la Señora Viceministra de Relaciones Exteriores, encargada del Despacho de la Ministra de Relaciones Exteriores.

En tal virtud, se hizo necesario adoptar algunas disposiciones, encaminadas a instrumentar lo acordado entre las Naciones Unidas - ONU y el Gobierno de



Colombia con fundamento en el SOMA, la Resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, los principios de la *"Carta de las Naciones Unidas"* en cumplimiento de un acuerdo, como el que el Presidente de la República de Colombia y el Comandante del Estado Mayor Central de las FARC-EP, suscribieron el 24 de noviembre de 2016, titulado *"Acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera"*, que incorporó un mecanismo de monitoreo y verificación en cabeza de las Naciones Unidas – ONU, propiciando la operación de helicópteros, de manera tal que ésta fuera posible, bajo las condiciones particulares requeridas por la Misión, dado el especial carácter que le atribuye la Resolución 2261 (2016) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas - ONU de 25 de enero de 2016, sin desconocer las normas y procedimientos propios de la aviación civil según los estándares trazados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

En cumplimiento de lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil expidió la Resolución No. 00201 del 23 de enero de 2017, es decir, para proceder a responder puntualmente sus preguntas, precisamos que nos encontramos exclusivamente frente al marco de los acuerdos con las FARC-EP y no otro; de hecho, de no existir esta realidad, muy seguramente no habrían nacido a la vida jurídica los mencionados acuerdos, ni los actos administrativos asociados al cumplimiento de estos, en consecuencia, es únicamente frente a la paz y su verificación que están enmarcadas las actuaciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil mediando pedido especial de la Cancillería como interlocutor válido frente a las Naciones Unidas.

En relación a sus inquietudes puntuales, dentro del marco de citado previamente y que establece los privilegios para la misión de la Naciones Unidas, indicamos que:

11.1. Se me dé un balance, de acuerdo con las estadísticas que posee su entidad, de: ¿cuál es la situación operacional y comercial, desde el punto de vista de la máxima autoridad aeronáutica colombiana, del sector de la industria aeronáutica de la aviación de transporte público no regular, en especial de quienes operan con helicópteros?

Respuesta: Toda la información estadísticas de la entidad está disponibles en la página www.aerocivil.gov.co en el micrositio de atención al ciudadano, siguiendo luego en el vínculo Estadísticas de las Actividades Aeronáuticas en donde se da cuenta de la información disponible sobre el asunto consultado, abarcar con detalle la situación operacional y comercial para realizar un balance aplicando un método científico de investigación requiere de una ventana de tiempo mayor a la disponible para atender dicha solicitud.

11.2. ¿Su despacho advirtió al Ministerio de Relaciones Exteriores, que en el país existen empresas que cuentan con las aeronaves y el personal aeronáutico capacitado necesario para prestar el servicio que ha contratado en el exterior las Naciones Unidas? (Enviar copia de tal comunicación) En el evento de no haberlo hecho, se me indique las razones para no hacerlo.



Respuesta: En relación a su pregunta debe refiérase a la Aplicación del acuerdo SOMA, contenido en los considerandos y en los capítulos I y II del acuerdo que establece el alcance de las prerrogativas, inmunidades, exenciones, facilidades o concesiones otorgadas a la Misión o a cualquiera de sus miembros o a los contratistas en virtud de la resolución del consejo de seguridad de la Naciones Unidas. Le Entidad mediante comunicación ADI 2017005987 indicó al Ministerio de Relaciones Exteriores de las capacidades de la industria al respecto.

11.3. ¿La resolución citada, por qué no tuvo en cuenta a las empresas colombianas, para la prestación del servicio solicitado por la misión de las Naciones Unidas?

Respuesta: En consideración a la Aplicación del acuerdo SOMA, contenido en el acápite de viajes y transporte, numerales 10, 11 y 12, se hace pertinente recordar el epígrafe de la resolución 00201 de 2017: *"Por la cual se adoptan unas normas para facilitar la operación de aeronaves al servicio de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, Relativo al Estatuto de la Misión Naciones Unidas en Colombia"* es decir, al acuerdo SOMA. (Subraya y negrilla fuera de texto.) en consecuencia la resolución en comento no tiene propósito distinto al propio acuerdo SOMA.

11.4. ¿Por qué no se garantizó la protección de la industria aeronáutica colombiana, para realizar los servicios de transporte requeridos por la misión de las Naciones Unidas?

Respuesta: Refiérase a la Aplicación del acuerdo SOMA, contenido en el acápite de privilegios e inmunidades, numeral 13, el carácter de la Misión de Naciones Unidas, Acuerdo entre el Gobierno de Colombia y las FARC-EP, resolución del consejo de seguridad de las Naciones Unidas y al principio de imparcialidad, fundamentalmente para que el despliegue de su operación interna se mantenga neutral frente a su trato con las partes concernidas o en conflicto; por lo tanto, no corresponde a la Entidad el establecer criterios u obligaciones a Naciones Unidas por fuera del marco contenido en el SOMA.

11.5 ¿Por qué no se garantizó el derecho al trabajo como personal aeronáutico debidamente licenciado, de aquellas personas que están en el país en la capacidad de coadyuvar o participar en la misión de la Naciones Unidas?

Respuesta: Las Naciones Unidas, dentro de su autonomía, conservan en privilegio de estructurar la Misión dentro del principio de imparcialidad, fundamentalmente para que el despliegue de su operación interna se mantenga neutral frente a su trato con las partes concernidas o en conflicto, en ese sentido al responder al Consejo de Seguridad tiene autonomía en sus decisiones, la referencia de esta situación está en la *"Carta de las Naciones Unidas"*, la resolución del Consejo de Seguridad para el establecimiento de la misión y el acuerdo SOMA, La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil no hace



parte y no interviene en las decisiones de las Naciones Unidas.

11.6. ¿Cómo se evaluó o comprobó, por parte de su entidad, la competencia lingüística de las tripulaciones que van a volar en helicóptero para la misión de las Naciones Unidas, dentro de nuestro territorio?

Respuesta: En la Autonomía de las Naciones Unidas y para responder apropiadamente debe refiérase al acápite viajes y transporte, así como a lo pertinente en el acápite permisos y licencias del acuerdo SOMA, recabamos el numeral 5, de la Resolución 00201 de 2017: *“Por la cual se adoptan unas normas para facilitar la operación de aeronaves al servicio de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, Relativo al Estatuto de la Misión Naciones Unidas en Colombia”* en relación con los aspectos a observar en la operación y que están asociados a los Reglamento Aeronáuticos de Colombia, así como las recomendaciones de seguridad operacional realizadas por la Entidad a la Cancillería en nota referenciada como 5110.109 -2017002494.

11.7. ¿Cómo se evaluó o comprobó, por parte de su entidad, la competencia de las tripulaciones que van a volar en helicóptero para la misión de las Naciones Unidas, dentro de nuestro territorio, en materia del conocimiento de nuestra geografía, aerovías y dominio del MP del país?

Respuesta: Refiérase a la Aplicación del acuerdo SOMA entre el gobierno de Colombia y las Naciones Unidas, contenido en el acápite de viajes y transporte, numerales 10, 11 y 12, recordamos el epígrafe de la resolución 00201 de 2017: *“Por la cual se adoptan unas normas para facilitar la operación de aeronaves al servicio de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, Relativo al Estatuto de la Misión Naciones Unidas en Colombia”* en su Artículo Cuarto y a la nota enviada a la Cancillería referenciada como 5110.109 - 2017002494 con asunto Recomendaciones de Seguridad Operacional para la Operación en Colombia de Helicópteros al servicio de las Naciones Unidas – SOMA.

11.8. ¿De qué manera se va garantizar, por parte de su entidad, que las aeronaves que van a realizar operaciones para la misión de las Naciones Unidas en nuestro territorio, se les haga un mantenimiento adecuado, según lo tiene previsto los fabricantes de las mismas?

Respuesta: Dentro del acuerdo del Gobierno de Colombia y las Naciones Unidas, refiérase a la aplicación del acuerdo SOMA, contenido en el acápite de viajes y transporte, numerales 10, 11 y 12, a la Resolución 00201 de 2017: *“Por la cual se adoptan unas normas para facilitar la operación de aeronaves al servicio de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, Relativo al Estatuto de la Misión Naciones Unidas en Colombia”* en su Artículo Cuarto y a la nota enviada a la Cancillería referenciada como 5110.109 -



2017002494 con asunto Recomendaciones de Seguridad Operacional para la Operación en Colombia de Helicópteros al servicio de las Naciones Unidas – SOMA.

11.9. ¿por qué razón se va a permitir volar sobre el territorio nacional, helicópteros que no cuentan con certificado de tipo, según lo prevén las normas internacionales de aviación civil?

Respuesta: Para lo pertinente refiérase al acápite viajes y transporte, igualmente a lo pertinente en el acápite permisos y licencias del acuerdo SOMA, recabamos el numeral 5, de la Resolución 00201 de 2017: *“Por la cual se adoptan unas normas para facilitar la operación de aeronaves al servicio de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, Relativo al Estatuto de la Misión Naciones Unidas en Colombia”* concordante con la Capítulo IV del SOMA y relativo a los privilegios e inmunidades de ésta organización internacional.

11.10. ¿por qué a las empresas aeronáuticas colombianas, no se les permite volar sobre el territorio colombiano, aeronaves que no cuenten con certificado de tipo?

Respuesta: El régimen aplicable a Naciones Unidas y al desarrollo de la misión como fue autorizado por el Consejo de Seguridad de dicho organismo y se materializó con el acuerdo SOMA es exclusivo, intransferible, único y relacionado a acuerdos con dicho organismo internacional que se derivan de la *“Carta de las Naciones Unidas”*; éste marco no aplica por analogía al sector aeronáutico e igualmente dicha operación de la misión no realiza actividades comerciales, no compete en el sector aeronáutico nacional y solo está dispuesta su operación para las actividades de la misión en su mandato de verificación de los acuerdo de paz.

11.11. ¿Cuáles pueden ser las consecuencias, de operar en el territorio colombiano aeronaves que no cuenten con certificado de tipo?

Respuesta: El régimen aplicable a Naciones Unidas y al desarrollo de la misión como fue autorizado por el Consejo de Seguridad es exclusivo y relacionado a acuerdos con dicho organismo internacional que se derivan de la *“Carta de las Naciones Unidas”* en consecuencia el acuerdo SOMA como instrumento internacional es preciso en establecer lo pertinente en el acápite de viajes y transporte, así como en lo referente a licencias y permisos.

11.12. ¿De qué manera, su entidad, va garantizar la seguridad operacional, con la autorización otorgada a estos helicópteros extranjeros para volar sobre territorio nacional?

Respuesta: La Entidad comunicó a la Cancillería unas recomendaciones de seguridad referenciada como 5110.109 -2017002494 con asunto



“Recomendaciones de Seguridad Operacional para la Operación en Colombia de Helicópteros al servicio de las Naciones Unidas – SOMA”

11.13. ¿Cómo se evaluó dentro del SPP que ha expedido su entidad, la operación de estos helicópteros extranjeros en el territorio nacional?

Respuesta: El marco de operación de la misión es especial, exclusivo, único y cobijado por las inmunidades, privilegios y prerrogativas pactadas por el gobierno de Colombia. En ese tenor, es especial para un propósito, un mandato en cabeza de las Naciones Unidas para referencia están los documentos anexos al presente. La Entidad comunicó a la Cancillería unas recomendaciones de seguridad referenciada como 5110.109 -2017002494 con asunto “Recomendaciones de Seguridad Operacional para la Operación en Colombia de Helicópteros al servicio de las Naciones Unidas – SOMA”

11.14. ¿Si su entidad considera justo, que no se les dé el mismo tratamiento en la homologación de licencias del personal aeronáutico extranjero que va a tripular los helicópteros foráneos en nuestro país, frente a los colombianos que adquieren su licencia en el exterior y deben cumplir diferentes requisitos, de acuerdo con la reglamentación aeronáutica, para homologar su licencia en el país, y poder desempeñar sus funciones?

Respuesta: El otorgamiento de privilegios, inmunidades, dispensas o prerrogativas que el gobierno de Colombia haya tenido a bien conceder con exclusividad a las Naciones Unidas y su personal como se desarrolla en el acuerdo SOMA tiene fines propios adosados al acuerdo del Gobierno con las FARC-EP para la búsqueda de una paz estable y duradera, estos son concedidos en virtud de acuerdos internacionales debidamente ratificado dentro del marco de la Ley. En consecuencia, las condiciones del personal aeronáutico colombiano permanecen incólumes al encontrarse en equivalencia frente a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

11.15. ¿Por qué razón se le concedieron autorizaciones operacionales a los helicópteros extranjeros que van a volar al servicio de la misión de las Naciones Unidas en Colombia, distintas a las que actualmente se le concede a un operador de la misma naturaleza en Colombia?

Respuesta: El otorgamiento de privilegios, inmunidades, dispensas o prerrogativas que el gobierno de Colombia haya tenido a bien conceder con exclusividad a las Naciones Unidas y su personal o contratistas, como se desarrolla y se conviene en el acuerdo SOMA, tiene fines propios adosados al acuerdo del Gobierno con las FARC-EP para la búsqueda de una paz estable y duradera, estos son concedidos por el Gobierno de Colombia en virtud de acuerdos internacionales debidamente ratificados dentro del marco de la Ley, precisamente de allí se deriva la Resolución 00201 de 2017, “*Por la cual se adoptan unas normas para facilitar la operación de aeronaves al servicio de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, Relativo al*



Estatuto de la Misión Naciones Unidas en Colombia", es decir son simplemente propios de las Naciones Unidas vía el acuerdo SOMA que no cubre el supuesto descrito en la pregunta.

11.16. ¿De qué manera, su despacho, le anunció a la industria y al personal aeronáutico colombiano, dentro de la garantía del debido proceso, que con la decisión que se iba a tomar, de acuerdo con la solicitud del Ministerio de Relaciones Exteriores, se podrían ver afectados sus derechos?

Respuesta: El otorgamiento de privilegios, inmunidades, dispensas o prerrogativas que el gobierno de Colombia haya tenido a bien conceder con exclusividad a las Naciones Unidas y su personal, como se desarrolla en el acuerdo SOMA, tiene fines propios adosados al acuerdo del Gobierno con las FARC-EP para la búsqueda de una paz estable y duradera, son exclusivos, indelegables, intransferibles soportados en instrumentos internacionales con los principios propios de neutralidad requeridos para cumplir con el objetivo de la Misión, como se desprende de los documentos que acompañan el presente, la solicitud del Ministerio de Relaciones exteriores motiva el desarrollo de la resolución pero al comunicar que Colombia adquirió compromisos al tenor de un desarrollo jurídico de orden superior que pacto para el logro de la Paz debidamente socializada ante los colombianos; lo que no le es oponible a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil por el fin mismo de la Paz como precepto constitucional.

11.17. Según tenemos entendido, las aeronaves autorizadas, tienen origen peruano, y son portadoras de matrícula extranjera y la compañía que las explota no es una empresa de transporte público internacional de pasajeros o carga, amparada en el Convenio de Chicago, en consecuencia, ¿por qué razón, su despacho, ha autorizado la operación con fines comerciales entre puntos situados dentro de nuestro territorio en operaciones de cabotaje, a estos helicópteros, cuando dicho servicio está reservado exclusivamente a las aeronaves colombianas, en virtud del artículo 1785 del Código de Comercio?

Respuesta: La pregunta no corresponde al marco de operación de la Misión de las Naciones Unidas, para ello recordamos la Resolución 00201 de 2017, "*Por la cual se adoptan unas normas para facilitar la operación de aeronaves al servicio de la Organización de las Naciones Unidas, en cumplimiento del Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y las Naciones Unidas, Relativo al Estatuto de la Misión Naciones Unidas en Colombia*" que refiere es a las Naciones Unidas y no a empresa comercial alguna, fundamentado en acuerdos, debidamente ratificados en los que se otorgan privilegios, inmunidades y prerrogativas a las Naciones Unidas que son exclusivas, intransferibles, indelegables en consecuencia, la Misión en su verificación de los acuerdos de paz no realizan actividad comercial en el País, su único propósito es el objeto de la misión en sí mismo como se describe en el acuerdo SOMA, documento que se acompaña, por tanto la Entidad no ha atendido autorización alguna distinta a la que corresponde al acuerdo SOMA.



11.18. ¿Por qué razón, su entidad, no va a homologar los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula, de los helicópteros que van a servir a la misión de las Naciones Unidas, de acuerdo con lo previsto en el RAC, cuando otras aeronaves de matrícula extranjera, que operan para operadores comerciales colombianos, si se les exige?

Respuesta: Para los efectos pertinentes consultar el acápite de licencias y permisos del acuerdo SOMA

11.19. ¿Cuál es la razón, que ha tenido su despacho para no exigir, al operador extranjero de los helicópteros, para la misión de las Naciones Unidas, que utilice personal aeronáutico colombiano, en virtud de lo previsto en el artículo 1803 del Código de Comercio?

Respuesta: La resolución 00201 hace referencia a las Naciones Unidas, en particular a la Misión, es erróneo interpretar que hay alguna autorización a operador extranjero.

11.20. ¿se sirva indicarnos, si en el país de matrícula de las aeronaves que van a operar en el territorio colombiano, o en el país de origen de la empresa aeronáutica que las explota, existe reciprocidad, para que las aeronaves con matrícula colombiana puedan operar, en las mismas condiciones que su despacho lo ha concedido?

Respuesta: Como lo dispone el SOMA en el acápite “bandera, signos distintivos e identificación” y la resolución 00201 de 2017 las aeronaves estarán identificadas con los distintivos o emblemas de las Naciones Unidas y con el número de matrícula asignado por dicha Organización, por su carácter exclusivo como parte de la misión encomendada por el Consejo de Seguridad. Es erróneo interpretar que la resolución 00201 concede autorización a operador alguno o empresa, es preciso todo su desarrollo en indicar que es a la Misión de Naciones Unidas y no otro es su sentido.

11.21. ¿Cuáles son los criterios, que tiene su despacho, para la protección de la industria aérea colombiana, frente a las autorizaciones que usted ha otorgado, en virtud de lo establecido en el artículo 1865 del Código de Comercio; ¿sobre todo teniendo en cuenta que en el país existe aeronaves de las mismas características y personal aeronáutico competente, al autorizado?

Respuesta: Refiérase al marco bajo el cual opera la Misión, su mandato, características y criterios, en particular a su exclusividad, autonomía, privilegios e inmunidades. Es las Naciones Unidas quien goza de los privilegios, inmunidades y prerrogativas que le concede el SOMA para la operación aérea y no la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil quien los concedió. En consecuencia, el Gobierno de Colombia creo un marco especial para las Naciones Unidas con el objeto de la verificación de los acuerdos de paz segregado y que está inmerso en el SOMA que se confronta con el código de comercio en lo que le sea o no aplicable.



11.22. ¿De qué manera, ésta caucionada la responsabilidad civil, por parte del explotador extranjero de las aeronaves que su despacho ha autorizado operar en el territorio colombiano? Por favor enviar copias de los seguros.

Respuesta: Refiérase al marco bajo el cual opera la Misión, su mandato, características y criterios, en particular a su exclusividad, privilegios e inmunidades, especialmente al capítulo VII, Limitaciones de la responsabilidad de las Naciones Unidas del acuerdo SOMA, reiteramos que la resolución 00201 no concede autorización alguna a explotador extranjero, muy por el contrario, a las Naciones Unidas con carácter exclusivo.

11.23. ¿Cuáles es valor de la cuantía de la caución de responsabilidad civil de las aeronaves de las que venimos haciendo mención?

Respuesta: Refiérase al marco bajo el cual opera la Misión, su mandato, características y criterios, en particular a su exclusividad, privilegios e inmunidades, especialmente al capítulo VII, Limitaciones de la responsabilidad de las Naciones Unidas del acuerdo SOMA, numeral 52 "... las Naciones Unidas pagarán la indemnización que corresponda con arreglo a las limitaciones financieras aprobadas por la Asamblea General en su resolución 52/247, de 26 de junio de 1998"

11.24. ¿En el evento de que dicha caución no cubra el valor de los daños que en un momento determinado dichas aeronaves puedan causar, su entidad cubrirá los valores adicionales que no queden cubiertos por la caución de la responsabilidad civil que tengan dichas aeronaves?

Respuesta: Refiérase al marco bajo el cual opera la Misión, su mandato, características y criterios, en particular a su exclusividad, privilegios e inmunidades, especialmente al capítulo VIII, Arreglo de controversias numeral 55 del acuerdo SOMA, recabando que son las Naciones Unidas quienes amparan el desarrollo de toda la operación de verificación del cumplimiento de los acuerdos con las FARC-EP.

11.25. ¿De qué manera, su entidad, por razones de seguridad operacional, va a realizar verificaciones sobre las aeronaves y tripulaciones, de las aeronaves extranjeras autorizadas por su despacho, en virtud de lo establecido en el artículo 1787 del Código de Comercio, en caso de no hacerlo cuales son las razones para ello?

Respuesta: Refiérase al marco bajo el cual opera la Misión, su mandato, características y criterios, en particular a su exclusividad, prerrogativas, privilegios e inmunidades, entiéndase a las Naciones Unidas titular de estos privilegios, inmunidades y prerrogativas como fueron pactadas en el acuerdo SOMA. La Entidad comunicó a la Cancillería unas recomendaciones de seguridad referenciada como 5110.109 -2017002494 con asunto "Recomendaciones de Seguridad Operacional para la Operación en Colombia



de Helicópteros al servicio de las Naciones Unidas – SOMA.

11.26. ¿De qué manera, su entidad, va a garantizar que en cualquier ruta directa que utilicen estas aeronaves, sin autorización previa, no se vayan a encontrar y producir un accidente o incidentes con aeronaves colombianas que transiten por la misma ruta?

Respuesta: La Entidad comunicó a la Cancillería unas recomendaciones de seguridad referenciada como 5110.109 -2017002494 con asunto "*Recomendaciones de Seguridad Operacional para la Operación en Colombia de Helicópteros al servicio de las Naciones Unidas – SOMA*" para todos los efectos de las reglas del aire y la navegación aérea el entorno operacional no estableció prerrogativa alguna distinta de la prioridad, en consecuencia esas reglas se aplican en el espacio aéreo en que las aeronaves se desplacen bajo el control o la información que se provea desde los servicios de tránsito aéreo.

11.27. ¿Cuáles son los estándares propios de la aviación civil, que su despacho, va a exigir a los operadores extranjeros autorizados, en aras de preservar la seguridad operacional?

Respuesta: La Resolución 00201 de 2017 no autoriza a ningún operador extranjero, son las Naciones Unidas quienes desarrollan su misión bajo los acuerdos que se entregan con esta respuesta. La Entidad comunicó a la Cancillería unas recomendaciones de seguridad referenciada como 5110.109 -2017002494 con asunto "Recomendaciones de Seguridad Operacional para la Operación en Colombia de Helicópteros al servicio de las Naciones Unidas – SOMA".

11.28. ¿Cuáles son las razones que su despacho ha tenido en cuenta, para que una empresa comercial, contratada por las Naciones Unidas, siendo remunerada por esta última, no sean consideradas sus actividades como operaciones comerciales cuando el Código del Comercio en su Art. 20, si las considera como tales?

Respuesta: Refiérase al marco bajo el cual opera la Misión, su mandato, características y criterios, en particular a su exclusividad, privilegios e inmunidades, entiéndase a las Naciones Unidas titular de privilegios, inmunidades y prerrogativas como fueron pactadas en el acuerdo SOMA, la Resolución 00201 de 2017 cobija a la Misión autorizada por el Consejo de Seguridad con carácter exclusivo y bajo el propósito encomendado por éste, no abarca empresa comercial alguna o trabajo diferente de aquel derivado de la misión de paz de las naciones unidas.

11.29. ¿su despacho realmente cree, que con la resolución que ha emitido, es la forma de "promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propenda por el desarrollo y crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario" del país, teniendo en cuenta que esa es una de las funciones esenciales de la entidad que usted preside, de acuerdo a lo previsto



en el Decreto 260 de 2004?

Respuesta: La Misión de las Naciones Unidas es el resultado de un tercero pactado para verifica un acuerdo que busca la Paz, en consecuencia, refiérase al marco bajo el cual opera la Misión, su mandato, características y criterios, en particular a su exclusividad, privilegios e inmunidades otorgadas por el Gobierno de Colombia. El contribuir a la Paz, como propósito nacional, contribuye al desarrollo de la propia Constitución Política y como corolario la misión de la Entidad.

12. CLAC

12.1. ¿Cuál fue el propósito de la reunión de la CLAC en Colombia?

Respuesta: El propósito de la reunión celebrada en Colombia del 14 al 16 de noviembre de 2016, fue la celebración de la XXII Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Organismo del cual somos Estado miembro y en el que hemos desempeñado un papel activo. La Asamblea efectuó la revisión de la labor realizada en el periodo anterior, estableció el programa de trabajo para el periodo siguiente, aborda los temas presupuestarios y eligió su Presidente y Comité Ejecutivo.

12.2. ¿Qué logros obtuvo Colombia dentro de las reuniones de la CLAC?

Respuesta: Colombia es miembro fundador de la CLAC y a lo largo de la historia hemos sido miembro en reiteradas oportunidades del Comité Ejecutivo, el cual es el órgano Directivo de la Comisión. En la pasada reunión obtuvimos la presidencia del organismo regional para el bienio 2017 – 2018.

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) es un Organismo Internacional que tiene por objetivo proveer a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse, planificarse y gestionarse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil e impulsar el desarrollo eficiente, sostenible, seguro, protegido, ordenado y armonizado del transporte aéreo latinoamericano para beneficio de todos sus usuarios.

Nuestra Comisión también ha sumado presencia en los Organismos Mundiales de Aviación Civil, alcanzando logros que fueron coordinadamente trabajados y negociados con criterio de cooperación, apoyo mutuo y representación geográfica. Es así como obtuvimos los apoyos para salir electos en la pasada Asamblea de la OACI y obtener un puesto en el Consejo de dicho organismo.

Adicionalmente, la Comisión ha contribuido substancialmente en el trabajo de los Estados y formación de sus cuadros de especialistas a través del otorgamiento de becas y realización de cursos, talleres, seminarios y pasantías, sobre la base de Acuerdos de cooperación suscritos con otros Organismos Internacionales y Estados Independientes.



12.3. ¿Qué compromisos adquirió Colombia dentro del desarrollo de las reuniones de la CLAC en el país?

Respuesta Impulsar el desarrollo del plan estratégico de la Comisión que marca la hoja de ruta para los próximos 10 años (2025) y cuyos principales objetivos son:

- Objetivo: Ampliar la cooperación y coordinación en las actividades de aviación civil en Latinoamérica.
- Objetivo: Contribuir al desarrollo e integración del transporte aéreo en Latinoamérica.
- Objetivo: Apoyar el mantenimiento de altos niveles de seguridad, sostenibilidad y calidad del transporte aéreo.
- Objetivo: Consolidar la representatividad de Latinoamérica ante los foros internacionales.

12.4. ¿Cuáles fueron los costos que para su entidad o para Colombia tuvo la reunión de la CLAC en el país?

Respuesta: Salvo los viáticos correspondientes a los funcionarios que participaron en el apoyo logístico, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, no invirtió dinero alguno en este evento, ni manejó recursos, ni adelantó contrataciones de ninguna índole.

12.5. ¿Cuántos funcionarios de su entidad fueron desplazados a la reunión de la CLAC y con qué propósito y a qué costo?

Respuesta: Las personas del nivel central que se vincularon al evento de la Asamblea de la CLAC y que contaron con los viáticos correspondientes son:

- Carlos Núñez – Secretario General
- Uriel Bedoya – Grupo de prensa y divulgación
- Maria Cristina Pabón – Grupo de prensa y divulgación
- Enrique Benavides – CEA
- Oscar Bermúdez - Grupo de seguridad
- Álvaro Vega – Conductor

12.6. ¿Qué beneficios trae para el país hacer parte de la CLAC?

Respuesta: Formar parte de la CLAC es acorde con la política del gobierno exterior trazada por la cancillería, la cual habla de la inserción de Colombia en estos espacios internacionales.

Así mismo, al ser Colombia parte del Órgano Directivo participa en la toma de decisiones que favorecen la aviación latinoamericana y por ende nuestra aviación.



En este contexto, al ser parte de este organismo y al firmar del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos suscrito con los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC – (pendiente del trámite de aprobación en el Congreso de la República), Colombia cuenta con acceso irrestricto en derechos de tráfico de quinta libertad del aire en la región.

Pertenecer a la CLAC nos permite intercambiar la información estadística entre los Estados miembros, mediante una mejor y oportuna notificación de la información, para toma de decisiones;

Propiciar acuerdos para la capacitación del personal en todas las especialidades de la aviación civil;

Propiciar acuerdos colectivos de cooperación técnica en el campo de la aviación civil, con miras a obtener la mejor utilización de todos los recursos disponibles; Informar, dar su parecer técnico o especializado, respecto de los asuntos que se sometan a su consideración que sean compatibles con sus objetivos;

Contribuir con el desarrollo e integración del transporte aéreo entre sus Estados miembros; y,

Salvaguardar los intereses de sus Estados miembros en materia aeronáutica en los diferentes foros mundiales o regionales, donde se discutan estos asuntos.

12.7. ¿En los últimos 10 años, de qué manera ha contribuido a la seguridad operacional colombiana las determinaciones de la CLAC?

Respuesta: El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) es una organización regional para la vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) establecida en 1998 mediante la firma de un memorando de entendimiento entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que inició sus operaciones en el año 2002 con la finalidad de:

- Promover, de acuerdo con la OACI, la adopción de reglamentos y procedimientos armonizados por sus Estados miembros;
- Propiciar la adopción de acuerdos cooperativos entre los Estados miembros para el reconocimiento común de organizaciones de mantenimiento y de instrucción aprobadas;
- Desarrollar y llevar a cabo seminarios y actividades de capacitación para el personal directivo y técnico de los Estados miembros;
- Recomendar las medidas necesarias para que los Estados miembros superen los problemas identificados por USOAP;



- Proporcionar asesoramiento a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional; e incrementar los niveles de seguridad operacional en la región con los medios a su alcance.

De otro lado, la Resolución A12 4 de la XII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Panamá, noviembre de 1996), relacionada con la seguridad operacional en la región latinoamericana, exhortó a sus Estados miembros, entre otros aspectos, a que apoyaran el establecimiento de un mecanismo multinacional, regional, que satisfaga las necesidades comunes que enfrenten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

Como respuesta a estos requerimientos, a través del Proyecto RLA/95/003, se estableció un grupo de expertos jurídicos quienes analizaron los aspectos institucionales involucrados en la creación de un organismo para la vigilancia de la seguridad operacional en la región. Este grupo de expertos llegó a las conclusiones siguientes:

- Para asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto Regional RLA/95/003, relativos a la adopción de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la Región y otros aspectos relacionados de interés común para los Estados, era necesario establecer tan pronto como fuese posible un sistema regional de evaluación de la seguridad operacional en los Estados que decidan participar en el mismo, con capacidad para asesorar a las autoridades nacionales en la solución de las deficiencias que fuesen detectadas;
- La posibilidad más cercana para establecer tal sistema, era aprovechando el marco que al efecto provee la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, a través de un entendimiento con la OACI.

En virtud de lo expuesto, el 1 de octubre de 1998 la OACI y la CLAC suscribieron un Memorándum de Entendimiento para promover el establecimiento del Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional, acordando que los procedimientos para la organización y el funcionamiento del Sistema habrían de establecerse en el Reglamento anexo que debía ser acordado por las Partes. En este marco, la OACI estableció el proyecto multinacional de cooperación técnica RLA/99/901, Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), amparado por un acuerdo de fondos en fideicomiso abierto a la suscripción de los Estados del continente americano que desearan adherirse.

Asimismo, la CLAC propició la suscripción de otro acuerdo para la implantación y participación en el Sistema establecido por la OACI, dando curso a los compromisos asumidos en virtud del Memorándum de Entendimiento.

El SRVSOP inició sus actividades el 1 de noviembre de 2001 amparado en el marco regulatorio constituido por el Memorándum de Entendimiento suscrito entre la OACI y la CLAC, el Acuerdo para la implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, el Reglamento de dicho Sistema y el Acuerdo de Fondos en Fideicomiso suscrito por los



Estados participantes para dar sustento a la operatividad del Sistema, constituido por el Documento de Proyecto de Cooperación Técnica de la OACI RLA/99/901 de cinco años de duración, prorrogables por iguales términos.

12.8. ¿La autoridad aeronáutica ha cumplido con todos los compromisos adquiridos en la CLAC, o cuál es su grado de cumplimiento?

Respuesta: Colombia ha cumplido cabalmente con los compromisos adquiridos con el organismo, de hecho, el ser un país activo en la región y haber formado parte durante los últimos 8 años de las diferentes vicepresidencias nos permitió llegar a la Presidencia del Organismo. En este rol hemos sido el punto focal de la macrotarea transporte y política aérea desde la que hemos impulsado temas de derechos de usuarios, modelo acuerdo marco de intercambio de aeronaves, coordinado la posición regional para la sexta conferencia mundial de transporte aéreo y dos asambleas OACI, entre otros asuntos.

12.9. ¿La CLAC o sus miembros han formulado alguna observación o recomendación a la política Aero comercial del país o a su sistema de seguridad operacional?

Respuesta: Los organismos internacionales en materia de política aerocomercial son respetuosos de las decisiones soberanas de cada Estado y en tal sentido no entran a formular observaciones puntuales sobre estos temas. Sin embargo, promueven temas de carácter general y en tal sentido la CLAC promueve la liberalización del transporte aéreo y para tal fin adoptó el Acuerdo de cielos abiertos de la CLAC. Este acuerdo incluye el derecho a formular reservas, aclarando que las mismas se pueden levantar en cualquier momento, lo que otorga flexibilidad a esta fórmula y permite avanzar hacia la liberalización intrarregional en forma ordenada y paulatina.

Respecto a la Seguridad Operacional, el único organismo internacional que puede formular observaciones es la OACI, máximo órgano de aviación civil y al cual Colombia le reporta cumplimiento de estándares internacionales.

13. PRESUPUESTO

13.1 ¿Con que recursos dispone su entidad para la promoción de la seguridad operacional, y para la ejecución del SSP? (anexar los programas ejecutados, así como los recursos que fueron destinados).

Respuesta: En el Anexo No. 21 de éste documento, se encuentra archivo



llamado "Informe Debate Seguridad Operacional" con los datos del Presupuesto 2017 para proyectos de Seguridad Aérea y Aeroportuaria. El presupuesto para seguridad corresponde al 9% de todo el presupuesto de inversión.

Sin otro particular,

ALFREDO BOCANEGRA VARÓN
Director General

Anexo: Anexo 1, Anexo 2, Anexo 3, Anexo 4, Anexo 5, Anexo 6, Anexo 7, Anexo 8, Anexo 9, Anexo 10.1 Anexo 10.2, Anexo 11, Anexo 12, Anexo 13, Anexo 14.1, Anexo 14.2, Anexo 15, Anexo 16, Anexo 17, Anexo 18, Anexo 19, Anexo 20, Anexo 21. En formato magnético - CD

Proyectó: Carolina Florez Morales - Dirección General *Carolina*
Juan Sebastián Sanabria - Dirección General *JS*
Revisó: Alba Lucia Garcia - Asesora Despacho Dirección General *Alba*
Aprobó: Gral. Juan Carlos Ramirez Mejia - Secretario Secretaría de Seguridad Aérea *JCR*
Cr. Edgar Francisco Sanchez C.- Subdirector General *Edgar*
Oscar Javier Imitola M - Jefe Oficina Transporte Aéreo *Oscar*
Nohora Esperanza Luna P - Directora Financiera *Nohora*
Aicardo Camilo Huertas- Jefe Oficina de Planeación (E) *Aicardo*
Arnaud Francois Gerard Penent - Director Servicios a la Navegación Aérea *Arnaud*
Martha Seidel Peralta - Jefe Oficina Asesora Jurídica *Martha*
Juan Manuel Aza M - Director Administrativo *Juan*
Jose Tonny Bermeo B - Director Talento Humano *Jose*
Maria Isabel Carrillo - Coordinadora Grupo de Investigaciones Disciplinarias *Maria*
Hugo Dadey Moreno C. - Jefe de Oficina De Registro Aeronáutico *Hugo*
Sergio Paris Mendoza - Profesional Aeronáutico Oficina de Transporte Aéreo *Sergio*

Ruta electrónica: \\bog7\ADI\Externo\2017017881