

RESOLUCIÓN NÚMERO 00233 DE 2021

(febrero 9)

por la cual se modifican unas disposiciones de las normas RAC 11 y RAC 21 y se derogan otras disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en el artículo 1782 y 1790 de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2º y 5º numerales 4, 5 y 6; y el artículo 9º numeral 4 del Decreto número 260 de 2004, modificado por el Decreto número 823 de 2017, y

CONSIDERANDO:

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

Que en aplicación del artículo 37 del mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Colombia, como Estado miembro, debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible con las normas internacionales y procedimientos adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional, en lo relacionado con las aeronaves, personal, rutas aéreas, servicios auxiliares y en todas las materias en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el artículo 37 del Convenio; y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio y el artículo 2º del Decreto número 260 de 2004, modificado el Decreto número 823 de 2017, es la encargada de expedir los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con fundamento en los referidos Anexos técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Que igualmente, es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica, garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional junto con sus Anexos y armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional, tal y como se dispone en el artículo 4º, numerales 4 y 5 del Decreto número 260 de 2004 modificado por el Decreto número 823 de 2017.

Que de conformidad con el artículo 1790 del Código de Comercio, corresponde a la autoridad aeronáutica establecer los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves y dictar las normas de operación y mantenimiento de las mismas, así como expedirles certificados de navegabilidad.

Que con fundamento en lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ha expedido reglamentos en desarrollo del Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sobre Aeronavegabilidad, lo cuales se han armonizado con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos, como parte del proceso de armonización que se viene dando con dichos Reglamentos, propuestos por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de Seguridad Operacional (SRVSOP), del cual forma parte Colombia.

Que los mencionados reglamentos contemplaron para la expedición de certificados de tipo y de aeronavegabilidad en diferentes categorías de aeronaves y el cumplimiento de requisitos de tipo ambiental de las mismas, lo siguiente:

- RAC 21 Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves
- RAC 23 Estándares de aeronavegabilidad: aviones de categoría normal utilitaria acrobática y commuter
- RAC 25 Estándares de aeronavegabilidad: aviones de categoría transporte
- RAC 27 Estándares de aeronavegabilidad: giroaviones de categoría normal
- RAC 29 Estándares de aeronavegabilidad: giroaviones de categoría transporte
- RAC 31 Estándares de aeronavegabilidad: globos libres tripulados
- RAC 33 Estándares de aeronavegabilidad: motores de aeronaves
- RAC 34 Estándares de aeronavegabilidad: drenaje de combustible y emisiones de gases de escape de aviones con motores a turbina
- RAC 35 Estándares de aeronavegabilidad: hélices
- RAC 36 Estándares de ruido.

Que con excepción de la norma RAC 21, los demás reglamentos mencionados contemplaron la adopción de las normas homólogas FAR 23, FAR 25, FAR 27, FAR 29, FAR 31, FAR 33, FAR 34, FAR 35 y FAR 36, contenidas en Título 14 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) de los Estados Unidos de Norteamérica.

Que al no existir actualmente, ni haber existido en Colombia proyectos o diseños tipo a certificar, en cumplimiento de la norma RAC 21, dando aplicación a los estándares de diseño previstos en las normas de aeronavegabilidad mencionadas, no se han implementado recursos ni procedimientos para la certificación de tipo, con lo cual no son necesarios los estándares adoptados en las normas RAC 23 a 36.

Que con fundamento en lo anterior, es necesario modificar la sección 21.120 de la norma RAC 21 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para dar paso a la aceptación de las normas FAR 23 a 36 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) de

los Estados Unidos de Norteamérica, en lugar de su adopción y derogar las normas RAC 23 a 36 de dichos Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que las adoptaban.

Que en concordancia con lo anterior, es necesario modificar y derogar también algunas disposiciones del Apéndice 1 de la norma RAC 11 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para aclarar que respecto de las normas simplemente aceptadas y no adoptadas de otros estados, no se requiere notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional por parte de Colombia, de las diferencias entre dichas normas y las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en caso de haberlas, por cuanto ello incumbe al Estado que las origina.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1º. Modifíquese el párrafo (f) del Apéndice 1 de norma RAC 11 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual quedará así:

“(f) Actuación de las dependencias de la UAEAC con posterioridad a la adopción de un Anexo o su enmienda

- (1) Conforme se establece en el artículo 90 del Convenio de Chicago de 1944, toda propuesta de Enmienda requiere para su aprobación, del voto favorable de dos tercios del Consejo de la OACI y surte efectos tres (3) meses después de ser transmitida a los estados o a la expiración del término mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes registren su desaprobación. Dentro de estos tres (3) meses deberán surtirse los análisis de que trata el párrafo (e) anterior.
- (2) Si la mayoría de los Estados no desaprueban el Anexo OACI o su enmienda y en tal virtud entra en vigor, dependiendo de si se generan o no diferencias con respecto a los RAC, se procederá dentro de los sesenta (60) días siguientes, a modificar estos últimos para eliminar la diferencia sobreviniente, o a notificar tal diferencia al Consejo de la OACI, según corresponda.
- (3) Para el análisis conducente a determinar si se modifican los RAC, o si se notifican las diferencias, una vez el Grupo de Gestión de Estándares Internacionales reciba la notificación de la entrada en vigor de la nueva norma o su enmienda, la enviará a la Dependencia Designada y al Grupo de Normas Aeronáuticas. Este análisis será concordante con el efectuado durante la fase de adopción o enmienda y no debería conducir a conclusiones diferentes, a menos que las circunstancias hubiesen cambiado o que la norma o enmienda finalmente aprobada tuviese variaciones con respecto a la propuesta examinada.
- (4) Dependiendo de que se modifiquen o no las normas contenidas en la legislación, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o las prácticas nacionales en consonancia con las normas, métodos recomendados o procedimientos internacionales (SARPS), contenidos en los Anexos adoptados o enmendados por la OACI, se establecerá si existen o si sobrevienen o no diferencias entre unos u otros.
- (5) La identificación de las diferencias existentes o sobrevinientes entre la legislación nacional, los RAC o las prácticas nacionales y los SARPS contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como su conformidad con ellos, se hará mediante comparación directa entre el texto del Anexo correspondiente o su enmienda y el texto de la norma legal o reglamento homólogo que existiere en Colombia, o estableciendo la inexistencia de dicha norma, si fuere el caso, utilizando para ello el formato establecido por la OACI, para la notificación de diferencias a través del sistema EFOD.

Nota. – Para la identificación y notificación de diferencias o conformidades respecto del Anexo 17, no se ha implementado el sistema EFOD, pero la comparación se hará mediante la confrontación directa de los textos respectivos.

- (6) En caso de que se adoptase para Colombia una norma o reglamento originario de otro Estado respecto de alguna cuestión específica de la aviación civil, se procederá de la siguiente manera:
 - (i) La comparación, a efectos de identificar la existencia o no de diferencias, se hará entre dicha norma extranjera y el correspondiente Anexo de la OACI, debiendo notificarse a la Organización, como propias, las diferencias que sean identificadas de ese modo o la ausencia de diferencias, en su caso. Si se identifican diferencias o conformidades notificadas por el Estado emisor de la norma a la OACI, se asumirán como diferencias propias entre el RAC y el Anexo respectivo.
 - (ii) En tal caso, las dependencias designadas harán seguimiento a la norma o normas extrajeras en cuestión y a las diferencias notificadas por el Estado de origen y/o por el SRVSOP con respecto a los anexos relacionados.
 - (iii) Si la OACI enmendase el Anexo concordante de una norma de origen extranjero adoptada, se hará el análisis correspondiente de dicha norma y se verificará si el Estado de origen la modifica, o notifica una diferencia al respecto, para proceder de conformidad. En su defecto, se enmendará la reglamentación colombiana incluyendo en la parte pertinente la norma que corresponda, en concordancia con el Anexo enmendado. El procedimiento a seguir en estos casos será el mismo aplicable para la enmienda de los Reglamentos Aeronáuticos, según este Reglamento.

(iv) En el caso de la sola aceptación de una norma extranjera, no será necesario el procedimiento anterior”.

Artículo 2°. Deróguese el subpárrafo (3) (3) de las “Disposiciones finales” contenidas en Apéndice 1 de norma RAC 11 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y designese tales disposiciones finales, como párrafo (h) de dicho Apéndice, el cual quedará así:

“(h) **Disposiciones finales**

- (1) Las dependencias designadas llevarán un archivo (carpeta electrónica) para cada anexo bajo su responsabilidad, en el cual estará incluido el texto del Anexo correspondiente en su última edición disponible, las propuestas de enmienda, y los conceptos emitidos al respecto por dicha dependencia en las fases de estudio y de aprobación.
- (2) El Grupo de Normas Aeronáuticas llevará un archivo (carpeta electrónica) para cada uno de los anexos, en el cual estará incluido, respecto de cada uno de ellos, además de lo anterior, copia de las notificaciones de diferencias hechas, si las hubiese o de la notificación de no haber diferencias, en caso contrario. Este archivo formará parte del Archivo Central de Reglamentario (ACR) a cargo de dicha dependencia.

Artículo 3°. Modifíquese la Sección 21.120 de la norma RAC 21 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará así:

“**21.120 Base de Certificación de Tipo**

- (a) La UAEAC acepta como base de certificación de Tipo, los requisitos de aeronavegabilidad FAR 23, FAR 25, FAR 27, FAR 29, FAR 31, FAR 33, FAR 35 y sus enmiendas, así como los requerimientos de protección ambiental FAR 34 y FAR 36, del Título 14 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) de los Estados Unidos de Norteamérica y sus enmiendas.
- (b) Para aeronaves de clase especial (dirigibles, y otras aeronaves no convencionales), para las cuales no existan requisitos adecuados de aeronavegabilidad emitidos, son aplicadas las partes de los requisitos de Aeronavegabilidad contenidos en las FAR vigentes que sean aceptados por la UAEAC, como apropiados para la aeronave y aplicables al diseño de tipo específico, u otros criterios de aeronavegabilidad considerados convenientes para proveer un nivel de seguridad equivalente a lo establecido en las referidas FAR.

Artículo 4°. Deróguense las normas RAC 23, RAC 25, RAC 27, RAC 29, RAC 31, RAC 33, RAC 34, RAC 35, y RAC 36 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Artículo 5°. Previa su publicación en el *Diario Oficial*, incorpórense las disposiciones de la presente resolución en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, publicada en la Página web: www.aerocivil.gov.co.

Artículo 6°. Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que no hayan sido expresamente modificadas o derogadas con el presente acto administrativo, continuarán vigentes conforme a su texto preexistente.

Artículo 7°. La presente resolución rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el subpárrafo (3) (3) de las “Disposiciones finales” contenidas en Apéndice 1 de norma RAC 11 y las norma RAC 23, 25, 27, 29, 31, 33, 34, 35 y 36 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 9 de febrero de 2021.

El Director General,

Juan Carlos Salazar Gómez.

(C. F.).

RESOLUCIÓN NÚMERO 00234 DE 2021

(febrero 9)

por la cual se modifican unas secciones a la norma RAC 211 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en el artículo 1782 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2° y 5° numerales 4, 5, 6, y 8; y el artículo 9° numeral 4 del Decreto número 260 de 2004, modificado por el Decreto número 823 de 2017, y

CONSIDERANDO:

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

Que, en aplicación del artículo 37 del mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Colombia, como Estado miembro, debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible con las normas internacionales y procedimientos adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional, en lo relacionado con las aeronaves, personal, rutas aéreas, servicios auxiliares y en todas las materias en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato

contenido en el artículo 37 del Convenio y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio y el artículo 2° del Decreto número 260 de 2004, modificado por el Decreto número 823 de 2017, es la encargada de expedir los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con fundamento en los referidos Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Que, igualmente, es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica, garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional junto con sus Anexos y armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional, tal y como se dispone en el artículo 4°, numerales 4 y 5 del Decreto número 260 de 2004, modificado por el Decreto número 823 de 2017.

Que, con fundamento en lo anterior, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ha expedido reglamentos en desarrollo del Anexo 11 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, inicialmente como Parte Sexta, sobre Gestión del Tránsito Aéreo, posteriormente como RAC 6 y, finalmente, mediante Resolución número 01808 del 25 de junio de 2018 como RAC 211, armónico con la norma LAR 211 de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos, como parte del proceso de armonización que se viene dando con dichos Reglamentos, propuestos por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de Seguridad Operacional (SRVSOP), del cual forma parte Colombia.

Que durante su 219 período de sesiones, celebrados el 9 de marzo de 2020, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 52 de las normas y métodos recomendados internacionales al Anexo 11, Servicios de tránsito aéreo.

Que el examen hecho al texto de la mencionada enmienda 52 al Anexo 11 permite establecer que es necesario modificar la norma RAC 211 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para acogerla, con el fin de mantener la debida uniformidad entre dicho Reglamento y el referido Anexo.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Modifíquense las siguientes secciones a la Norma RAC 211 – Gestión del tránsito aéreo de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las cuales quedarán así:

“**211.285 Coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles**

- (a) La planificación y realización de toda actividad potencialmente peligrosa para las aeronaves civiles dentro de las FIR de Colombia se coordinará con el ATSP, en concordancia con el Documento 4444 ATM-501.
- (b) La coordinación se efectuará con la antelación necesaria para que pueda publicarse oportunamente la información sobre las actividades.
- (c) El objetivo de la coordinación será lograr las mejores disposiciones que eviten peligros para las aeronaves civiles y produzcan un mínimo de interferencias con las operaciones ordinarias de dichas aeronaves.
- (d) Al adoptarse las disposiciones de los párrafos 211.285 (a), (b) y (c), deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios:
 - (1) El lugar, la hora y la duración de estas actividades serán elegidos de modo que se evite el cambio de trazado de las rutas ATS establecidas, la ocupación de los niveles de vuelo más económicos o retrasos de los vuelos regulares de las aeronaves, a menos que no exista otra posibilidad.
 - (2) La extensión de los espacios aéreos designados para la realización de las actividades deberá ser la mínima posible.
 - (3) Deberá preverse una comunicación directa entre la dependencia ATS y los organismos o dependencias que realizan las actividades, para que se recurra a ella cuando las emergencias que sufran las aeronaves civiles u otras circunstancias imprevistas hagan necesaria la interrupción de dichas actividades.
 - (4) La autoridad ATS competente se asegurará de que se lleve a cabo, lo antes posible una evaluación de riesgos de seguridad operacional respecto de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles y que se implementen medidas apropiadas de mitigación de riesgos.

Nota 1. – Tales medidas de mitigación de riesgos podrán incluir, entre otras cosas, la restricción de espacio aéreo o el retiro temporal de rutas ATS establecidas o parte de las mismas.

Nota 2. – En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Documento 9859) se brinda orientación sobre la gestión de los riesgos de seguridad operacional.

- (5) Los Estados establecerán procedimientos para permitir que la organización o dependencia que lleve a cabo o detecte actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles contribuya con la evaluación de riesgos de seguridad operacional con el propósito de facilitar la consideración de todos los factores pertinentes que sean importantes para dicha seguridad.

Nota. – En el Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles (Documento 9554) figura orientación sobre los procesos colaborativos de toma de decisiones (CDM) para la evaluación de los riesgos de seguridad operacional y su promulgación por NOTAM en los que pudieran participar autoridades militares”.

“**211.295 Actividades potencialmente peligrosas en forma regular o periódica**

- (a) En las zonas donde se realicen, en forma regular o periódica, actividades que constituyan un peligro potencial para los vuelos de las aeronaves civiles, el ATSP deberá convocar y establecer un comité especial, según sea necesario, para asegu-