

Artículo 4°. Adicionar el numeral 26 al artículo 2.2.2.6.1.4 del Decreto número 1076 de 2015, Modo Terrestre-Férreo, el cual tendrá el siguiente texto:

26. La adecuación de la infraestructura del corredor férreo para que operen trenes propulsados con electricidad, hidrógeno, electromagnetismo o cualquier otro medio de baja emisión de gases de efecto invernadero o no derivados de la combustión interna de combustibles fósiles, y su ampliación para la conexión e integración a otros sistemas de transporte masivo dentro del perímetro urbano.

Artículo 5°. Los trámites ambientales en curso, relacionados con proyectos del sector de infraestructura de transporte del modo terrestre-férreo que correspondan, a la descripción del numeral 19 del artículo 2.2.2.5.2.1 y del numeral 26 del artículo 2.2.2.6.1.4 del presente decreto, se archivarán de oficio por la autoridad ambiental o a solicitud del interesado. Para el efecto, se ordenará la devolución de la totalidad de la documentación aportada, mediante acto administrativo motivado que se notificará en los términos de ley.

Artículo 6°. *Vigencia*. El presente decreto rige a partir de la fecha de publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 24 de abril de 2024.

GUSTAVO PETRO URREGO

La Ministra de Ambiente y Desarrollo Sostenible,

*María Susana Muhamad González.*

El Ministro de Transporte,

*William Fernando Camargo Triana.*

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

### DECRETOS

#### DECRETO NÚMERO 0521 DE 2024

(abril 24)

*por el cual se da por terminado un encargo y se hace un nombramiento ordinario en la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.*

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 13 del artículo 189 de la Constitución Política, y los artículos 2.2.5.1.1 y 2.2.20.1.5 del Decreto número 1083 de 2015, y

#### CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto número 0095 del 1° de febrero de 2024, se encargó del empleo de Director General, Código E3 Grado 07, de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente; al doctor Carlos Francisco Toledo Flórez, identificado con cédula de ciudadanía número 13717576, actual Subdirector Técnico de Agencia Código E5 Grado 04 de la Subdirección de Información y Desarrollo Tecnológico de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.

Que, en mérito de lo expuesto,

#### DECRETA:

Artículo 1°. *Terminación de encargo*. Dar por terminado a partir de la fecha, el encargo del empleo de Director General, Código E3 Grado 07, de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente; al doctor Carlos Francisco Toledo Flórez, identificado con cédula de ciudadanía número 13717576, actual Subdirector Técnico de Agencia Código E5 Grado 04 de la Subdirección de Información y Desarrollo Tecnológico de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.

Artículo 2°. *Nombramiento*. Nombrar a partir de la fecha, con carácter ordinario, al doctor Cristóbal Padilla Tejada, identificado con cédula de ciudadanía número 8729973, en el empleo de Director General, Código E3 Grado 07, de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.

Artículo 3°. *Comunicación*. Comunicar a través de la Subdirección de Gestión del Talento Humano del Departamento Nacional de Planeación, el contenido del presente decreto a los doctores Carlos Francisco Toledo Flórez y Cristóbal Padilla Tejada.

Artículo 4°. *Vigencia*. El presente decreto rige a partir de la fecha de su expedición.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 24 de abril de 2024.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Director del Departamento Nacional de Planeación,

*Alexánder López Maya.*

#### DECRETO NÚMERO 0523 DE 2024

(abril 24)

*por el cual se acepta una renuncia y se efectúa un nombramiento ordinario.*

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 13 del artículo 189 de la Constitución Política, y los artículos 2.2.5.1.1 y 2.2.11.1.3 del Decreto número 1083 de 2015, y

#### CONSIDERANDO:

Que la doctora Tania Esperanza Guzmán Pardo, identificada con cédula de ciudadanía número 52009798, presentó renuncia al empleo de Subdirector de Departamento Administrativo, Código 0025 Grado 00, de la Subdirección General del Sistema General de Regalías, del Departamento Nacional de Planeación.

Que, en mérito de lo expuesto,

#### DECRETA:

Artículo 1°. *Aceptación de Renuncia*. Aceptar, a partir de la fecha, la renuncia presentada por la doctora Tania Esperanza Guzmán Pardo, identificada con cédula de ciudadanía número 52009798, al empleo de Subdirector de Departamento Administrativo, Código 0025 Grado 00, de la Subdirección General del Sistema General de Regalías del Departamento Nacional de Planeación.

Artículo 2°. *Nombramiento*. Nombrar a partir de la fecha, con carácter ordinario, al doctor Jhonattan Julián Duque Murcia, identificado con cédula de ciudadanía número 1130620932, en el empleo de Subdirector de Departamento Administrativo, Código 0025 Grado 00, de la Subdirección General del Sistema General de Regalías, del Departamento Nacional de Planeación.

Artículo 3°. *Comunicación*. Comunicar a través de la Subdirección de Gestión del Talento Humano del Departamento Nacional de Planeación, el contenido del presente Decreto a los doctores Jhonattan Julián Duque Murcia y Tania Esperanza Guzmán Pardo.

Artículo 4°. *Vigencia*. El presente decreto rige a partir de la fecha de su expedición.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 24 de abril de 2024.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Director del Departamento Nacional de Planeación,

*Alexánder López Maya.*

## UNIDADES ADMINISTRATIVAS ESPECIALES

### Aeronáutica Civil

#### RESOLUCIONES

#### RESOLUCIÓN NÚMERO 00718 DE 2024

(abril 23)

*por el cual se modifica la norma 'RAC 219 - Gestión de Seguridad Operacional' de los reglamentos aeronáuticos de Colombia y se modifican algunas disposiciones a los RAC 14, 21, 26, 91, 100, 121, 135, 137, 138, 14,1 145 y 211 de dichos reglamentos.*

El Director general de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en ejercicio de sus facultades legales y, en especial, las que le confieren los artículos 1782, 1790, 1815 y 1873 del Código de Comercio, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 2 y 4 numerales 7, 8 y 21, del Decreto número 1294 de 2021, 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 en Chicago en 1944, aprobado mediante Ley 12 de 1947; y que, en tal virtud, debe dar cumplimiento a dicho Convenio y a lo previsto en las normas contenidas en los Anexos a este Convenio.

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 37 del mencionado convenio internacional, los Estados miembros se comprometieron a colaborar con el fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus regulaciones aeronáuticas, para lo cual la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), creada mediante dicho Convenio, ha adoptado normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que se encuentran contenidos en los anexos a dicho Convenio y en otros documentos publicados por ella, las cuales deben seguirse por tales Estados en el desarrollo de sus regulaciones locales.

Que de conformidad con el artículo 1872 del Código de Comercio: "Por 'autoridad aeronáutica' se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura. Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos".

Que, con fundamento en lo anterior y en cumplimiento del mandato contenido en el artículo 37 del Convenio, el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (hoy Unidad Administrativa Especial) actuando como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, expidió el Manual de Reglamentos Aeronáuticos (hoy Reglamentos Aeronáuticos de Colombia) entre ellos la Parte Cuarta -Normas de Operación Aeronavegabilidad y Mantenimiento (hoy denominada RAC 4 -Normas de Aeronavegabilidad y Operación de Aeronaves).

Que en cumplimiento de las disposiciones del referido artículo 37, el 25 de febrero de 2013, el Consejo de la OACI adoptó el Anexo 19 al Convenio, denominado “Gestión de la Seguridad Operacional” con los estándares y procedimientos relacionados, que inicialmente había adoptado en los Anexos 1; 6; Partes I, II y III; 8; 11; 13 y 14, Volumen I para ser implementados por los Estados miembros.

Que en desarrollo de lo anterior la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil expidió mediante Resolución número 02737 del 16 de septiembre de 2016, el RAC 219 entonces denominado “Normas Generales de Implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS)” hoy denominado “Gestión de la Seguridad Operacional” según Resolución número 03736 del 1° de diciembre de 2017, las cuales tuvieron como antecedentes, además del Anexo 19 al Convenio, la norma entonces denominada RAC 22 “Normas Generales de Implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional” que previamente había sido expedida con base en el Documento 9859 -Manual de Gestión de la Seguridad Operacional- de la OACI y el Oficio AN 1251-07/74 7 del 7 de diciembre de 2007, emanado de la misma Organización.

Que, para facilitar el logro del propósito de uniformidad en sus reglamentaciones aeronáuticas, según el citado artículo 37 del Convenio de Chicago de 1944, varios Estados latinoamericanos, a través de sus respectivas autoridades aeronáuticas, implementaron el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), mediante el cual vienen preparando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), también con fundamento en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en espera de que los Estados participantes desarrollen y armonicen sus reglamentos nacionales en torno a tales LAR.

Que dentro del proceso de armonización, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ha modificado o adoptado e incorporado a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia las siguientes normas RAC, armónicas con sendas normas LAR homólogas, de conformidad con las resoluciones que se relaciona a continuación, las cuales han sido posteriormente modificadas:

RAC 14 “Aeródromos Aeropuertos y Helipuertos” - Resolución número 01092 del 13 marzo de 2007.

RAC 21 “Certificación de Aeronaves y Componentes de Aeronaves” – Resolución número 03310 del 7 de diciembre de 2015.

RAC 26 “Aeronaves Categoría Liviana (ALS)” - Resolución número 07283 del 21 de diciembre de 2012.

RAC 91 “Reglas Generales de Vuelo y Operación” - Resolución número 01524 del 7 de junio de 2018.

RAC 100 “Operación de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas UAS” – Resolución número 01983 del 27 de septiembre 2023.

RAC 121 “Requisitos de Operación Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares” – Resolución número 02412 del 15 de agosto de 2018.

RAC 129 “Operaciones de Explotadores Extranjeros” – Resolución número 02410 del 15 de agosto de 2018.

RAC 135 “Requisitos de Operación Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y no Regulares” – Resolución número 02411 del 15 de agosto de 2018.

RAC 137 “Normas de Aeronavegabilidad y Operaciones en Aviación Agrícola” - Resolución número 07285 del 21 de diciembre de 2012.

RAC 138 “Requisitos de Operación Trabajos Aéreos Especiales Diferentes de Aviación Agrícola” – Resolución número 02511 del 11 de diciembre 2020.

RAC 141 “Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil” – Resolución número 00745 del 16 de marzo de 2018.

RAC 145 “Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas” – Resolución número 01318 del 10 de mayo de 2018.

RAC 211 “Gestión del Tránsito Aéreo” – Resolución número 01808 del 15 de junio de 2018.

Que las mencionadas normas RAC, al igual que las normas LAR correlativas, incorporaron capítulos y secciones referidos a los sistemas de gestión de la seguridad operacional y su implementación para cada una de las organizaciones y/o proveedores de servicios a las cuales están referidas esas normas.

Que al estar las normas sobre sistemas de gestión de la seguridad operacional dispersas en diversas normas RAC se dificultaba su consulta y la debida estandarización requerida independientemente del tipo de organización o proveedores de servicios a los cuales son aplicables.

Que la Organización sobre Aviación Civil Internacional (OACI) ha incluido las normas y métodos recomendados en materia de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional en un solo anexo, el Anexo 19, prescindiendo de las que había promulgado al respecto en los anexos 1, 6, 8, 11 y 14.

Que siendo compromiso de los Estados el de procurar la mayor estandarización posible con las normas y métodos recomendados de la OACI, en cumplimiento de lo previsto en el precitado artículo 37, resulta pertinente trasladar todas las disposiciones relativas a los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional a una sola norma o reglamento, el RAC 219, como lo hizo el Anexo 19, conservando pese a todo el sistema de nomenclatura y concordancia con el contenido de las diversas normas LAR que se ocupan de la materia, lo cual implica modificar, adicionar y/o suprimir algunas de las disposiciones existentes en las normas RAC que han sido mencionadas precedentemente.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Modifíquese la Norma RAC 219 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“RAC 219  
GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL  
CAPÍTULO A  
GENERALIDADES**

**219.001 Definiciones y abreviaturas**

**a) Definiciones**

Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

**Accidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- (i) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves como consecuencia de:
  - (A) Hallarse en la aeronave o
  - (B) Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave o
  - (C) Por exposición directa al chorro de un reactor,

Excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

- (ii) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
  - (A) Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y
  - (B) Que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o
- (iii) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

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

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

**Custodio.** Es la persona encargada de la compilación, almacenamiento, mantenimiento y protección de los datos y la información sobre seguridad operacional en una organización proveedora de servicios de aviación.

**Datos sobre seguridad operacional.** Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que se utilizan para mantener o mejorar la seguridad operacional.

- (i) Dichos datos sobre seguridad operacional se recopilan a través de actividades preventivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo, entre otros mas no únicamente, los siguientes:
  - (A) investigaciones de accidentes o incidentes;
  - (B) notificaciones de seguridad operacional;
  - (C) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
  - (D) supervisión de la eficiencia operacional;
  - (E) inspecciones, auditorías, constataciones; o
  - (F) estudios, investigaciones y exámenes de seguridad operacional.

**Ejecutivo responsable (Accountable).** Persona única e identificable, del más alto nivel jerárquico de la organización, que es responsable de la rendición de cuentas, así como del rendimiento eficaz y eficiente del SMS del proveedor de servicios.

**Estado de diseño.** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

**Estado de fabricación.** El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

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

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

**Helicóptero.** Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

**Incidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional.** Métrica o medio cuantitativo que se usa para medir y monitorear el avance del Estado o proveedor de servicios hacia el logro de un objetivo de seguridad operacional.

**Información sobre seguridad operacional.** Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto para que sean de utilidad en fines de gestión de la seguridad operacional.

**Lesión grave.** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- (i) Requiera hospitalización durante más de cuarenta y ocho (48) horas dentro de los siete (7) días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; u
- (ii) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; u
- (iii) Ocasione daños a cualquier órgano interno; u
- (iv) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
- (v) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o la exposición a radiaciones perjudiciales.

**Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional.** La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional.

**Objetivo de seguridad operacional.** Declaración relativa al resultado de seguridad operacional que se persigue.

**Peligro.** Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

**Personal de operaciones.** Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

**Nota.-** Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; pilotos UAS; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseños y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.

**Programa estatal de seguridad operacional (SSP).** Conjunto integrado de leyes, reglamentos, políticas, objetivos, procesos y actividades con el objetivo de gestionar de manera proactiva la seguridad operacional a nivel estatal.

**Rendimiento en materia de seguridad operacional.** Efecto medible de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional evaluado mediante indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional complementados con medios cualitativos, si es necesario.

**Riesgo de seguridad operacional.** La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

**Seguridad operacional.** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

**Sistema de aeronave no tripulada – UAS** (por sus siglas en inglés). Es el conjunto conformado por la aeronave no tripulada y sus elementos conexos que permiten operarla a distancia.

**Sistema de aeronave pilotada a distancia – RPAS** (por sus siglas en inglés). Aeronave pilotada a distancia, su estación o sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

**Sistema de gestión de la seguridad operacional** (Safety Management System (SMS)). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.

**Supervisión de la seguridad operacional.** Función desempeñada por la UAEAC para garantizar que el proveedor de servicios a la aviación cumpla con las normas relativas a la seguridad operacional.

**Trabajos aéreos especiales:** Son las actividades aéreas civiles de carácter comercial, distintas del transporte público, relacionadas con operaciones aéreas específicas de carga externa, dispersión, tareas especializadas y aviación agrícola, conforme a lo establecido en las normas RAC 137 y RAC 138.

**Vigilancia.** Actividades estatales mediante las cuales se verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

#### 219.005 Aplicabilidad

- (a) Las normas descritas en este reglamento se aplicarán a las funciones de gestión de la seguridad operacional que atañen o sirven de apoyo directo a la operación segura de las aeronaves.
  - (b) Las siguientes organizaciones y/o proveedores de servicios a la aviación civil deben implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) que como mínimo: (i) identifique los peligros de seguridad operacional, (ii) asegure que se aplican las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, (iii) prevea la supervisión permanente y evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado y (iv) tenga como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional:
    - (1) Aeródromos aeropuertos y helipuertos con operación comercial regular y sus explotadores, incluidos los concesionarios a cargo de la operación de áreas de movimiento, áreas de maniobras o plataforma de un aeródromo o aeropuerto en cumplimiento de RAC 14 o aquellos que lo modifiquen o replacen.
    - (2) Organizaciones de diseño aprobadas y organizaciones de producción aprobadas, reglamentadas en RAC 21.
    - (3) Organizaciones diseñadoras y fabricantes de aeronaves certificadas bajo RAC 26.
    - (4) Operadores de aviación general que operen aviones grandes y/o turborreactores reglamentados en RAC 91 – Parte 2.
    - (5) Explotadores de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas -UAS, reglamentados en RAC 100.
    - (6) Explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público doméstico o internacional, regular o no regular, reglamentados en el RAC 121.
    - (7) Explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público doméstico o internacional, regular o no regular, reglamentados en el RAC 135.
    - (8) Explotadores de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales de aviación agrícola, reglamentados en el RAC 137.
    - (9) Explotadores de servicios aéreos comerciales trabajos aéreos especiales diferentes de aviación agrícola, reglamentados en el RAC 138.
    - (10) Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil, reglamentados en RAC 141.
    - (11) Organizaciones de mantenimiento aprobadas, reglamentadas en RAC 145.
    - (12) Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) reglamentados en RAC 211.
- Nota.-** El SMS de un proveedor ATS cubrirá los servicios AIS, CNS, MET IFPDS y SAR.
- (c) Los explotadores extranjeros que sean autorizados para operar rutas regulares hacia-desde puntos en Colombia, deberán acreditar el cumplimiento de la reglamentación del Estado del explotador en cuanto a la implementación de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional.
  - (d) Si una organización fuese titular de más de una certificación emitida por la UAEAC, para cualquiera de los servicios a los que aplica esta norma, podrá contar con un SMS para la organización, con un único ejecutivo responsable y un gerente de seguridad operacional. Sin embargo, deberá contar con un grupo gestor de seguridad operacional por cada certificación, a cargo de un responsable especialista del área, quedando separada la gestión del riesgo, lo que deberá verse reflejado en el Manual de SMS de la Organización, con sus respectivos capítulos.
  - (e) La UAEAC exigirá a las organizaciones proveedoras de servicios a la aviación civil, la implantación de los SMS y será la responsable de efectuar los procesos de vigilancia y seguimiento a los mismos.
  - (f) Las Empresas de servicios de escala deben actuar bajo el SMS aplicable al explotador al cual presten sus servicios y/o el explotador del aeródromo o infraestructura aeroportuaria donde operen en cada caso, según corresponda.
  - (g) La UAEAC desarrollará y aplicará los mecanismos y procedimientos para la aceptación, vigilancia, monitoreo y seguimiento del SMS con plena autonomía para validar los datos proporcionados por la organización en la documentación

SMS, creada por la misma organización y entregada a la UAEAC para su evaluación, concertación y posterior vigilancia de cumplimiento.

- (h) Los proveedores de servicios a la aviación civil precedentemente relacionados deben aplicar las normas establecidas en los presentes reglamentos.
- (i) Los proveedores que se relacionan a continuación deberán aplicar, además de los requerimientos en materia de gestión de la seguridad operacional contenidos en este reglamento, lo descrito en los apéndices referidos a continuación, según corresponda.
- (1) Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas reglamentadas en RAC 145 – Apéndice 1.
- (2) Aeródromos Aeropuertos y Helipuertos con operación comercial regular incluidos los concesionarios a cargo de la operación del área de movimiento, área de maniobras o plataforma de un aeródromo o aeropuerto en cumplimiento del RAC 14 o aquellos que lo modifiquen o reemplacen – Apéndice 2.
- (3) Organizaciones de Organizaciones de Diseño y de Producción Aprobadas, reglamentadas en RAC 21 – Apéndice 3.
- (4) Organizaciones Diseñadoras y Fabricantes de Aeronaves certificadas bajo RAC 26 – Apéndice 4.

## CAPÍTULO B

### IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)

#### 219.100 Normas generales

El SMS de un proveedor de servicios a la aviación civil se establecerá de conformidad con los elementos de la estructura que figuran en el presente reglamento.

Los proveedores de servicios a la aviación listados en la sección 219.005 deberán:

- (a) Ejecutar un plan que facilite la implementación y evolución del SMS.
- (b) Recopilar, analizar y proteger, así como compartir e intercambiar datos e información sobre seguridad operacional con la UAEAC.
- (c) Aplicar los principios para la Protección de Datos e Información sobre Seguridad Operacional y las fuentes conexas.

*Nota.- En el contexto de este reglamento, en relación con los proveedores de servicios a la aviación, el concepto de “obligación de rendición de cuentas” se refiere a una “obligación” que no puede delegarse, y “responsabilidades” se refiere a las funciones y actividades que pueden delegarse.*

#### 219.105 Estructura de un SMS

La estructura consta de cuatro (4) componentes y doce (12) elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implantación de un SMS, los cuales son:

- (a) Política y objetivos de seguridad operacional
  - (1) Compromiso de la dirección
    - (i) El proveedor de servicios deberá definir su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes. La política de seguridad operacional deberá:
      - (A) Reflejar el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;
      - (B) Incluir una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;
      - (C) Incluir procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
      - (D) Indicar claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor de servicios e incluir las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias; (E) Estar firmada por el ejecutivo responsable de la organización;
      - (F) Comunicarse, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y
      - (G) Examinarse periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios.
    - (ii) Teniendo en cuenta su política de seguridad operacional, el proveedor de servicios deberá definir sus objetivos en materia de seguridad operacional, los cuales deberán:
      - (A) Constituir la base para la verificación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, según se dispone en el numeral (c)(1)(ii) de la presente sección;
      - (B) Reflejar el compromiso del proveedor de servicios de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;
      - (C) Comunicarse a toda la organización; y
      - (D) Examinarse periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el proveedor de servicios.
  - (2) Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional. El proveedor de servicios deberá:

- (i) Identificar al directivo o ejecutivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendir cuentas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz;
- (ii) Definir claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;
- (iii) Determinar las responsabilidades de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como las de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;
- (iv) Documentar y comunicar la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y
- (v) Definir los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.
- (3) Designación del personal clave de seguridad operacional
  - (i) El proveedor de servicios deberá designar un gerente de seguridad operacional que haga parte de la planta de la organización, independientemente de sus otras funciones, siempre que no tenga conflicto de intereses, que tenga la obligación de rendir cuentas en nombre de la organización respecto de la implementación y el mantenimiento de un SMS eficaz.
- (4) Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias
  - (i) El proveedor de servicios debe garantizar que el plan de respuesta ante emergencias se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios o productos.
- (5) Documentación SMS
  - (i) El proveedor de servicios deberá preparar y mantener un manual de SMS en el que se describa:
    - (A) Su política y objetivos de seguridad operacional;
    - (B) Sus requisitos del SMS;
    - (C) Sus procesos y procedimientos del SMS; y
    - (D) Su obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS.
  - (ii) El proveedor de servicios deberá preparar y mantener registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS.

*Nota.- El Manual de SMS y los registros operacionales de SMS pueden adoptar la forma de documentos independientes o pueden integrarse a otros documentos organizativos (o documentación) que mantiene el proveedor de servicios.*

- (b) Gestión de riesgos de seguridad operacional
  - (1) Identificación de peligros
    - (i) El proveedor de servicios deberá definir y mantener un proceso y procedimientos para identificar los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación.
    - (ii) La identificación de los peligros se debe basar en una combinación de métodos reactivos y/o preventivos y/o proactivos.
  - (2) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional
    - (i) El proveedor de servicios deberá definir y mantener un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.

*Nota.- El proceso puede incluir métodos de predicción para el análisis de datos sobre seguridad operacional.*

- (c) Aseguramiento de la seguridad operacional
  - (1) Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional
    - (i) El proveedor de servicios a la aviación civil deberá desarrollar y mantener los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.
    - (ii) El rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.
  - (2) Gestión del cambio
    - (i) El proveedor de servicios a la aviación civil deberá definir y mantener un proceso para identificar los cambios que puedan afectar el nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus productos o servicios de aviación, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios.
  - (3) Mejora continua del SMS

- (i) El proveedor de servicios deberá observar y evaluar sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS.
- (d) Promoción de la seguridad operacional
- (1) Instrucción y educación
- (i) El proveedor de servicios deberá crear y mantener un programa de instrucción en seguridad operacional que garantice que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.
- (ii) El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.
- (2) Comunicación de la seguridad operacional
- (i) El proveedor de servicios deberá crear y mantener un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que:
  - (A) Garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;
  - (B) Difunda información crítica para la seguridad operacional;
  - (C) Explique por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional; y
  - (D) Explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.

#### **219.110 Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para proveedores de servicios**

La UAEAC establecerá, mediante herramientas destinadas a los proveedores de servicios de aviación, sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional; similarmente, el proveedor de servicios debe contar con sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional. Los sistemas de procesamiento y notificación, las bases de datos sobre seguridad operacional, los esquemas para intercambio de información y la información registrada por parte del proveedor de servicios, deben incluir:

- (a) Datos e información relativos a las investigaciones de accidentes e incidentes,
- (b) Datos e información relativos a las investigaciones de seguridad operacional efectuadas por los proveedores de servicios de aviación,
- (c) Sistemas de notificación obligatoria de seguridad operacional,
- (d) Sistemas de notificación voluntaria de seguridad operacional,
- (e) Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional,
- (f) Sistemas de autonotificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos.

La UAEAC requerirá a los proveedores de servicios a la aviación datos e información sobre seguridad operacional.

#### **219.115 Protección de datos e información sobre seguridad operacional**

El proveedor de servicios deberá brindar protección tanto a los datos sobre seguridad operacional recopilados a través de los sistemas de notificación voluntaria, como a los sistemas de notificación obligatoria que en cumplimiento del presente reglamento deberá desarrollar y mantener.

#### **219.120 Deber de protección de la información sobre seguridad operacional**

El proveedor de servicios no deberá proporcionar o utilizar los datos o información sobre seguridad operacional recopilados para fines diferentes a los de mantener o mejorar la seguridad operacional; los datos o información sobre seguridad operacional deberán ser proporcionados o utilizados para tomar medidas de carácter preventivo o correctivo, a menos que se encuentren dentro de las causales del principio de excepción establecidas en la sección 219.130.

#### **219.125 Principios de protección de la información sobre seguridad operacional**

A menos de que se aplique una de las causales del principio de excepción, el proveedor de servicios a la aviación deberá asegurar que los datos y la información sobre seguridad operacional no se utilicen para:

- (a) Procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales contra empleados o personal de operaciones,
- (b) Divulgación al público, o
- (c) Para fines diferentes a mantener o mejorar la seguridad operacional.

#### **219.130 Principio de excepción de la protección de la información**

La UAEAC podrá conceder excepciones respecto de la protección de la información sobre seguridad operacional solo cuando:

- (a) Exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, se considere que ha sido con la intención de causar daño, o con el conocimiento de la posibilidad de que este se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso.
- (b) Una vez realizado el examen de la información sobre seguridad operacional, se determine que es necesario divulgarla para la administración de justicia, y que tal

difusión de la información representa ventajas frente a las repercusiones en la futura recopilación y disponibilidad de los datos y la información sobre seguridad operacional.

- (c) De un examen de los datos o información sobre seguridad operacional, el proveedor determine que su divulgación es necesaria para mantener o mejorar la seguridad operacional, y las ventajas que su divulgación tendrá en la futura recopilación y disponibilidad de datos e información sobre seguridad operacional.

#### **219.135 Divulgación al público y responsabilidad del custodio de los datos e información sobre seguridad operacional**

- (a) Excepcionalmente, el proveedor de servicios a la aviación solo podrá divulgar al público cuando se compruebe que se encuentre en alguno de los supuestos contemplados en la sección 219.130, previa autorización de la UAEAC para tal efecto.

Cuando la divulgación al público por parte del proveedor de servicios se refiera a la información personal pertinente, se aplicarán las normas y principios contemplados en la Ley 1581 de 2012 o aquella que la modifique, sobre protección de datos personales en Colombia, garantizando así los principios de seguridad, confidencialidad, transparencia, libertad, veracidad, finalidad y legalidad.

Cuando la divulgación al público por parte del proveedor de servicios a la aviación se refiera a la información sobre seguridad operacional; dicha divulgación se hará sin revelar las identidades y en forma resumida y combinada.

- (b) Con sujeción a los principios de protección y excepción previstos en las secciones 219.125 y 219.130 de este reglamento, la única persona autorizada para divulgar la información sobre seguridad operacional, emanada del sistema que contenga dicha información es el Ejecutivo responsable. Por lo tanto, este será responsable de las consecuencias negativas hacia la seguridad operacional que se deriven de la mala manipulación de esta información o incumplimiento a cualquiera de los principios de los que trata el presente reglamento.

#### **219.140 Protección de datos registrados**

La UAEAC, así como el proveedor de servicios a la aviación, proporcionarán medidas específicas de protección en relación con el carácter confidencial y del acceso del público a las grabaciones ambiente de las conversaciones en lugar de trabajo.

Para los efectos de la protección de datos registrados, tanto la UAEAC como el proveedor de servicios, darán aplicación al principio de protección de los registros para los fines de investigación de accidentes e incidentes de conformidad con lo establecido en RAC 114, así como el Decreto número 997 de 2022.

### **APÉNDICE 1**

#### **DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE SMS PARA ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS**

1. Las OMA RAC 145 deberán, además de lo reglamentado precedentemente, de acuerdo con su lista de capacidades, ajustar lo pertinente para cumplir con:
  - (a) El subpárrafo 219.105 (a)(1). Una OMA RAC 145, como parte del compromiso de la dirección, deberá definir una política de seguridad operacional adecuada al propósito de la organización.
  - (b) El subpárrafo 219.105 (a)(3). Una OMA deberá designar al Ejecutivo Responsable, a quien dará la autoridad necesaria para velar por que todo el mantenimiento que ejecute la organización pueda financiarse y realizarse de acuerdo con su SMS y conforme a lo requerido en este reglamento.
    - (1) El Ejecutivo Responsable deberá:
      - (i) Garantizar la disponibilidad de los recursos humanos, financieros y demás medios requeridos para realizar el mantenimiento de acuerdo con el alcance de la lista de capacidades de la organización;
      - (ii) Asegurar que todo el personal cumpla con el SMS de la OMA y con los requisitos de este reglamento;
      - (iii) Asegurar que la política de seguridad operacional y de calidad es comprendida, implementada y mantenida en todos los niveles de la organización;
      - (iv) Demostrar un conocimiento básico de este reglamento tener responsabilidad directa en la conducta de los asuntos de la organización;
      - (v) Tener la responsabilidad directa en la conducta de los asuntos de la organización;
      - (vi) Tener la responsabilidad final y la rendición de cuentas, por la implementación y el mantenimiento del SMS;
      - (vii) Ser el contacto directo con la UAEAC;
      - (viii) Ser aceptado por la UAEAC; y
      - (ix) Designar personas con suficiente competencia como responsables de las funciones de control y administración de los sistemas de: mantenimiento, de inspección y de calidad, los que le reportan directamente.
    - (2) El Ejecutivo responsable deberá nominar una persona responsable de la seguridad operacional con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada.
    - (3) El responsable de la seguridad operacional deberá:

- (i) Ser responsable individual de la implementación y mantenimiento de un SMS eficaz;
- (ii) Ser punto focal para el desarrollo y mantenimiento del SMS;
- (iii) Asegurar que los procesos necesarios para el SMS sean establecidos, puestos en ejecución y mantenidos;
- (iv) Informar directamente al Ejecutivo Responsable sobre el funcionamiento y las mejoras del SMS y sobre asuntos relativos al cumplimiento de este reglamento; y
- (v) Ser aceptado por la UAEAC.
- (c) El subpárrafo 219.105 (a)(4). Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias. Cuando sea aplicable, la OMA RAC 145 debe establecer y mantener un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación a fin de garantizar que el plan de respuesta ante emergencias esté coordinado correctamente con los planes de respuesta ante emergencias de aquellas organizaciones con las que deban interactuar durante la entrega de sus servicios y durante la emergencia.
- (d) El subpárrafo 219.105 (a)(5). Una OMA RAC 145 deberá desarrollar y mantener actualizado, como parte de su MOM o en un manual de SMS (MSMS) toda la documentación relativa a su SMS.

*Nota.- En el manual MOM se deben desarrollar las interacciones de la OMA con los diferentes proveedores de servicios/áreas internos y externos.*

- (e) El subpárrafo 219.105 (d)(1). El Ejecutivo responsable debe recibir una capacitación mínima que considere conocimientos de seguridad operacional relacionados con:
  - (1) política y objetivos de seguridad operacional;
  - (2) roles y responsabilidades del SMS; y
  - (3) garantía de seguridad operacional.

#### APÉNDICE 2

##### DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE SMS PARA AERÓDROMOS, AEROPUERTOS O HELIPUERTOS

1. Los responsables de SMS definidos en 219.005 deberán, además de lo reglamentado en la norma RAC 219 - Gestión de Seguridad Operacional, ajustar lo pertinente para cumplir con:
  - (a) El subpárrafo 219.105 (c)(4). El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que todos los usuarios del aeródromo, incluidas las organizaciones de servicios de escala u otras organizaciones que realicen en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan con los requisitos de seguridad operacional del operador de aeródromo.
  - (b) El subpárrafo 219.105 (c)(5). El operador/explotador del aeródromo debe desarrollar un programa de prevención de las incursiones y temas de seguridad operacional en la pista estableciendo en el aeródromo un equipo de seguridad operacional en la pista y sirviendo como coordinador.
    - (1) El equipo local de seguridad operacional en la pista, deberá crear términos de referencia para operar, que incluyan mecanismos para elaborar un plan de acción sobre seguridad operacional en la pista, y brindar el asesoramiento correspondiente a la administración en relación con posibles problemas de incursión en la pista y recomendar estrategias para eliminar los peligros y mitigar el riesgo residual.
    - (2) El equipo deberá estar conformado por representantes de las operaciones de aeródromo, los proveedores de servicios de tránsito aéreo, las líneas aéreas o explotadores de aeronaves, las asociaciones o representantes de pilotos y de controladores de tránsito aéreo (de existir) y cualquier otro grupo que participe directamente en operaciones en la pista.
  - (c) El subpárrafo 219.105 (c)(6). Coordinación de la Planificación de la respuesta a la emergencia.
    - (1) El operador de aeródromo debe diseñar el plan de respuesta a la emergencia, de modo que el mismo incluya los mecanismos de coordinación y procedimientos mediante los cuales, todos los prestadores de servicios y organismos inherentes al funcionamiento del aeropuerto desarrollen su rol en las tareas de respuesta a la emergencia, en función del objetivo trazado en dicho plan.
    - (2) El operador de aeródromo deberá desarrollar y mantener, o coordinar, como sea apropiado, una respuesta a la emergencia o un plan de contingencia que asegure:
      - (i) La transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las operaciones de emergencia;
      - (ii) La designación de la autoridad de la emergencia;
      - (iii) La asignación de las responsabilidades de la emergencia;
      - (iv) La coordinación de esfuerzos para hacer frente a la emergencia; y
      - (v) La continuidad en forma segura de las operaciones, o el regreso a las operaciones normales tan pronto como sea posible.

- (vi) La compatibilidad con otros planes de respuesta ante emergencias de otras organizaciones.
- (vii) El desarrollo de las operaciones, durante la ejecución del plan de respuesta a la emergencia, se realicen dentro de un nivel de riesgo aceptable, de forma de evitar daños adicionales a los que pudieran haber sido ocasionados por el suceso que motivo la activación de dicho plan.
- (d) El subpárrafo 219.105 (c)(7). Estudio de compatibilidad de aeródromo.
  - (1) El operador/explotador debe llevar a cabo un estudio de compatibilidad entre las operaciones de los aviones, la infraestructura y las operaciones del aeródromo, en conjunto con las partes interesadas afectadas, entre ellas, explotador de aeronaves, agencias de servicios de escala y los diversos proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), aceptable a la UAEAC.
  - (2) En el estudio de compatibilidad del aeródromo el operador/ explotador de aeródromo debe incluir los siguientes procedimientos:
    - (i) Identificar las características físicas y operacionales del avión;
    - (ii) identificar los requisitos normativos o reglamentarios aplicables;
    - (iii) determinar la idoneidad de la infraestructura e instalaciones del aeródromo respecto de los requisitos del nuevo avión;
    - (iv) identificar los cambios requeridos al aeródromo;
    - (v) documentar el estudio de compatibilidad; y
    - (vi) efectuar las evaluaciones necesarias de la seguridad operacional, que se determinó realizar durante el estudio de compatibilidad.
  - (3) Los resultados del estudio de compatibilidad deben permitir la toma de decisiones y brindar:
    - (i) al operador/explotador de aeródromo la información necesaria para que pueda decidir si permite la operación del avión específico en el aeródromo;
    - (ii) al explotador de aeródromo la información necesaria para que pueda tomar una decisión respecto de los cambios que requieren la infraestructura e instalaciones del aeródromo a fin de garantizar la seguridad de las operaciones del aeródromo con debida consideración al futuro desarrollo armonioso del aeródromo; y
    - (iii) a la UAEAC la información necesaria para la vigilancia de la seguridad operacional y el control permanente de las condiciones especificadas en la certificación del aeródromo.

#### APÉNDICE 3

##### DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE SMS PARA ORGANIZACIONES DE PRODUCCIÓN APROBADAS, ORGANIZACIONES DE DISEÑO APROBADAS

1. Las Organizaciones de Producción Aprobadas conforme a los requerimientos del capítulo G del RAC 21 y las Organizaciones de Diseño Aprobadas conforme a los requerimientos del capítulo O del RAC 21, deberán implementar un sistema de SMS que cumpla los requerimientos de este reglamento RAC 219.
  - (a) A partir de la fecha de expedición de este reglamento, las organizaciones que apliquen para la obtención de un certificado en cualquiera de las modalidades reglamentadas bien bajo RAC 21 Capítulo "O" o Capítulo "G" deberán para tal efecto presentar adicionalmente en la fase de Presolicitud inicial una propuesta del plan de implementación del sistema SMS.
  - (b) Aquellas organizaciones que ya estén en curso de certificación bajo los Capítulos "O" o "G" del RAC 21, a la fecha de expedición de esta reglamentación, en adición a los requisitos documentales descritos en el material explicativo que la AEROCIVIL haya expedido o expida al respecto, deberán presentar junto con cualquier otro documento solicitado para el inicio de la Fase II, la propuesta del plan de implementación de SMS de la correspondiente organización que estén certificando de conformidad con las disposiciones de este reglamento y el RAC 21.

#### APÉNDICE 4

##### DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE SMS PARA DISEÑADORAS Y FABRICANTES DE AERONAVES CERTIFICADAS

1. Todos los solicitantes de una aprobación de diseño bajo RAC 26, deberán implementar un sistema SMS que cumpla con las disposiciones de este reglamento RAC 219.
  - (a) Los fabricantes que existan a la fecha y que posean aprobaciones de diseño expedidas bajo este reglamento disponen de un año contado a partir de la fecha de expedición de esta reglamentación para obtener aprobación de su sistema SMS, para tal efecto deberán presentar en un lapso de tiempo no superior a 90 días hábiles posterior a la entrada en vigencia del presente reglamento, una carta solicitando el inicio del proceso de certificación de su sistema SMS adjuntando la propuesta de implementación del sistema en cumplimiento de las disposiciones de este reglamento y del RAC 26.

Artículo 2°. Modifíquese el numeral 6. "Evaluación de las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo" del capítulo B "Certificación de Aeródromos" del adjunto C "Proceso de Certificación de Aeródromo" del APÉNDICE 8 "ÁREAS DE CONTROL

COMO MEDIDA DE PREVENCIÓN DEL PELIGRO AVIARIO” de la norma RAC 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -o la(s) que en el futuro la remplacen, el cual quedará, así:

**“6. Evaluación de las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo**

- (a) El explotador de aeródromo debe demostrar el cumplimiento del RAC 14.
- (b) La UAEAC evaluará que Explotador del aeródromo cumpla los requisitos de certificación pertinentes a efectos de asegurar que las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo que se ajustan a lo especificado en el RAC 14, en las que debe:
  - (1) verificar los datos administrativos del aeródromo;
  - (2) verificar los datos y características físicas del aeródromo;
  - (3) verificar las instalaciones y equipos;
  - (4) verificar los servicios y procedimientos operacionales;
  - (5) verificar los planes y programas del aeródromo;
  - (6) verificar el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, en cumplimiento de lo establecido en RAC 219, además de la creación y términos de referencia del Comité de Seguridad Operacional, aceptables a la UAEAC; y
  - (7) Efectuar las pruebas de campo.
- (c) Cuando el Explotador de aeródromo no sea responsable directo de algunas de las actividades comprendidas en el alcance de la certificación, la verificación en el terreno debe permitir asegurar que exista una coordinación apropiada entre el Explotador de aeródromo y las demás partes interesadas, y que las mismas se encuentren en concordancia con los procedimientos detallados en el Manual de Aeródromo.
- (d) La UAEAC concluida esta evaluación preparará el informe, en el que incluirá las discrepancias encontradas durante el desarrollo de las inspecciones y notificar al Explotador del aeródromo las constataciones en el plazo que establezca la UAEAC.
- (e) En caso de registrar constataciones, el explotador debe elaborar un plan de acción donde se propongan formas de eliminar o mitigar las constataciones y se incluyan plazos para cada medida posterior, el cual debe resultar aceptable a la UAEAC.
- (f) La UAEAC, en caso de que considere necesario, por cuestiones de seguridad operacional solicitará al Explotador de aeródromo la adopción de medidas de mitigación inmediatas, si procede, hasta que se implementen las medidas definitivas para eliminar o mitigar las constataciones”.

Artículo 3°. Modifíquese el numeral 4. “Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)” del capítulo D “Obligaciones del Explotador de Aeródromo Certificado” del APÉNDICE 8 “ÁREAS DE CONTROL COMO MEDIDA DE PREVENCIÓN DEL PELIGRO AVIARIO” de la norma RAC 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual quedará, así:

**“4. Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)**

El Explotador de aeródromo, deberá:

- (a) Establecer un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para el aeródromo que describa la estructura de la organización, deberes y responsabilidades, a fin de que las operaciones aéreas se realicen en forma segura;
- (b) Cumplir con lo establecido en RAC 219;
- (c) Cumplir y hacer cumplir a todos los usuarios del aeródromo, que todas las actividades en el aeródromo con relación a la operación, vuelos o abastecimiento de aeronaves se lleven a cabo con seguridad y vigilará dicho cumplimiento;
- (d) Informar a la UAEAC inmediatamente sobre todos los sucesos (accidente, incidente, defecto o falla) que pueda tener repercusiones en la seguridad de las operaciones aéreas de conformidad con la reglamentación aplicable.
- (e) Coordinar con todos los usuarios del aeródromo, incluidos los Explotadores de aeronaves, empresas de servicios de escala, servicios de navegación aérea y otras partes interesadas, para que la recopilación de sucesos de seguridad operacional y sus datos correspondientes sea más completa y precisa.
- (f) Contar con procedimientos para identificar cambios (procedimientos, equipos, infraestructura, y operaciones especiales) y examinar las repercusiones de esos cambios en las operaciones del aeródromo; además una evaluación de seguridad operacional en función de la categoría de los cambios”.

Artículo 4°. Modifíquese la Sección 21.1005 “Aprobación de producción” del Capítulo J “Componentes de Aeronaves” en la norma RAC 21 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“21.1005 Aprobación de producción**

- (a) Un solicitante de una AFCA deberá obtener y mantener junto a la aprobación de fabricación de componentes de aeronaves (AFCA), un certificado de organización de producción, tal como se establece en el Capítulo G de este reglamento.

- (b) Una AFCA solo es válida mientras su certificado de organización de producción es válido.
- (c) Un solicitante de una aprobación bajo este capítulo deberá dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el RAC 219, y deberá presentar un plan de implementación que dé cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Sección 21.790 a través de un sistema SMS que incluya las disposiciones que le sean aplicables desde el punto de vista de diseño y producción del componente”.

Artículo 5°. Modifíquese la Sección 21.1300 “Aplicación” del Capítulo M “Autorización de orden técnica estándar” de la norma RAC 21 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“21.1300 Aplicación**

- (a) Este capítulo establece:
  - (1) Requisitos para emisión de certificados de organización de producción para la fabricación de componentes OTE que cumplan lo establecido en la sección 21.1355;
  - (2) Derechos y deberes de los titulares de documentos a los que hace referencia el párrafo (a)(1) de esta sección, y
  - (3) Requisitos para la emisión de un documento de aceptación de diseño para productos aprobados según una OTE para componentes importados (21.1335).
- (b) Para los propósitos de este capítulo:
  - (1) Una OTE es un documento emitido por la AAC del Estado de diseño que contiene los estándares mínimos de utilización para componentes específicos utilizados en aeronaves civiles;
  - (2) Una autorización según una OTE constituye una aprobación de diseño y de producción emitida a un solicitante para fabricación de un componente de uso en aeronaves declarando que este cumple con los requisitos aplicables establecidos en una OTE;
  - (3) Un documento de aceptación de diseño según una OTE constituye una aprobación de diseño concedida por la UAEAC para un componente fabricado en el exterior que demuestra cumplimiento con una OTE aplicable, de acuerdo a los requisitos establecidos en la sección 21.1335;
  - (4) Un componente fabricado de acuerdo con una autorización según una OTE o con un documento de aceptación de diseño emitida según la sección 21.1335, se considera un componente aprobado a los fines de cumplir con los RAC, cuando estos exigen que el componente sea aprobado; y
  - (5) Un fabricante de un componente es la persona que controla el diseño y la calidad de este producto fabricado (o a ser fabricado, en el caso de una solicitud), incluyendo componentes y cualquier proceso o servicios relacionados a este componente y que es obtenido de terceros.
- (c) La UAEAC no emite una autorización según una OTE si las instalaciones para la fabricación del producto estuvieran localizadas fuera de la República de Colombia, a menos que la UAEAC considere que tal localización no le cause gastos adicionales para efectos de verificación de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.
- (d) El titular de la autorización de una OTE debe obtener la aprobación de la UAEAC antes de realizar cualquier cambio en la ubicación de sus instalaciones de fabricación.
- (e) Después de la emisión de una autorización de una OTE cada cambio en el sistema de control de calidad está sujeto a su revisión por parte de la UAEAC; y
- (f) El titular de la autorización de OTE debe notificar inmediatamente a la UAEAC, por escrito, de cualquier cambio en las instalaciones de fabricación y/o en el sistema de control de calidad que puedan afectar a la inspección, la conformidad o la aeronavegabilidad de su producto.
- (g) En virtud de lo dispuesto en el subpárrafo 21.1300(b)(2) un solicitante de una aprobación bajo este capítulo deberá dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el RAC 219, pero solo deberá presentar un plan de implementación que dé cumplimiento a las disposiciones contenidas en las secciones 21.790 o 21.1580 a través de un único sistema SMS que incluya las disposiciones que le sean aplicables desde el punto de vista de diseño y producción del componente”.

Artículo 6°. Adiciónese una Sección 21.790 “SMS para organizaciones de producción” del Capítulo G “Certificado de organización de producción” a la norma RAC 21 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

**“21.790 SMS para organizaciones de producción**

- (a) El titular de un certificado de organización de producción establecerá y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) que se ajuste al alcance y complejidad de su operación.
- (b) Para la implementación de su SMS, el titular de un certificado de organización de producción deberá dar cumplimiento a las disposiciones del RAC 219”.

Artículo 7°. Adiciónese una Sección 21.1580 “SMS para organizaciones de Diseño” del Capítulo O “Certificado de organización de Diseño” a la norma RAC 21 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará así:

**“21.1580 SMS para organizaciones de diseño**

- (a) El titular de un certificado de organización de diseño establecerá y mantendrá un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) que se ajuste al alcance y complejidad de su operación.
- (b) Para la implementación de su SMS, el titular de un certificado de organización de diseño deberá dar cumplimiento a las disposiciones del RAC 219”.

Artículo 8°. Adiciónese una Sección 26.165 “Requisito de implementación de un SMS para el diseño y fabricación de aeronaves certificadas bajo este reglamento” del Capítulo B “Certificación” a la norma RAC 26 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual quedará, así:

**“26.165 Requisito de implementación de un SMS para el diseño y fabricación de aeronaves certificadas bajo este reglamento.**

- (a) Los fabricantes de aeronaves certificadas conforme a las disposiciones contenidas en este reglamento deberán dar cumplimiento a las disposiciones del RAC 219.
- (b) Los fabricantes que a la fecha de entrada en vigor de este parágrafo ya hayan obtenido aprobación del diseño y fabricación de aeronaves bajo este reglamento deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el apéndice D numeral 2 del RAC 219”.

Artículo 9°. Modifíquese la Sección 91.1815 “Gestión de la seguridad operacional” de la Parte 2 “Aviones Grandes y turborreactores” del capítulo A “Generalidades” de la norma RAC 91 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“91.1815 Gestión de la seguridad operacional**

- (a) El explotador establecerá y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) que se ajuste al alcance y complejidad de su operación.
- (b) Para la implementación de su SMS, el explotador aplicará lo reglamentado en RAC 219”.

Artículo 10. Suprímase el contenido del APÉNDICE 4 de la Parte 2 -Estructura del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de la norma RAC 91 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y désignese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“APÉNDICE 4 – [Reservado]”**

*Nota.- El Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para los operadores de aviones grandes y/o turborreactores y demás proveedores de servicios aéreos está contenido en el RAC-219”.*

Artículo 11. Modifíquese la Sección 100.705 “Generalidades” del Capítulo H “Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional – SMS para un explotador UAS” de la norma RAC 100 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“100.705 Generalidades**

- (a) El SMS de un explotador UAS, deberá:
  - (1) Establecerse de conformidad con los componentes y elementos de la estructura que figuran en el RAC 219; y
  - (2) Ajustarse a la dimensión del explotador UAS y a la complejidad de sus productos o servicios de aviación, proporcionalmente al tamaño de la organización, la naturaleza y complejidad de la operación y a los peligros y riesgos asociados e inherentes a las actividades realizadas por el explotador.
- (b) Todo explotador UAS, deberá:
  - (1) Elaborar un plan que facilite la implantación del SMS;
  - (2) Recopilar, analizar y proteger, así como compartir e intercambiar datos e información sobre seguridad operacional a la UAEAC; y
  - (3) Aplicar los principios para la protección de datos e información sobre seguridad operacional”.

Artículo 12. Suprímase el contenido de la Sección 100.710 “Estructura de un SMS” del Capítulo H “Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional – SMS para un explotador UAS” de la norma RAC 100 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y désignese dicha sección como “[Reservado]” insertando a continuación una Nota, así:

**“100.710 [Reservado]**

*Nota.- El Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para los exportadores de Sistemas de Aeronaves no Tripuladas reglamentados en RAC 100 y demás proveedores de servicios aéreos, está contenido en el RAC 219”.*

Artículo 13. Modifíquese la Sección 121.110 “Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional” del Capítulo B “Programas y sistemas de gestión de la Seguridad Operacional” de la norma RAC 121 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“121.110 Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional**

El explotador debe establecer y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) aceptable para la UAEAC, de conformidad con lo reglamentado en RAC 219”.

Artículo 14. Suprímase el contenido del APÉNDICE 11 “Marco para un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional” de la norma RAC 121 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y désignese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“APÉNDICE 11 – [Reservado]**

*Nota.- El Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, interno o internacional reglamentados en RAC 121, y demás proveedores de servicios aéreos, está contenido en el RAC 219”.*

Artículo 15. Modifíquese la Sección 135.055 “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional” del Capítulo A “Generalidades” de la norma RAC 135 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“135.055 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional**

- (a) El explotador establecerá y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) aceptable para la UAEAC, acorde a la dimensión y complejidad de sus operaciones, de conformidad con lo reglamentado en RAC 219”.

Artículo 16. Suprímase el contenido del Apéndice 2 “Estructura del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional” de la norma RAC 135 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y désignese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“APÉNDICE 2 – [Reservado]**

*Nota.- El Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) para los explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, interno o internacional reglamentados en RAC 135, y demás proveedores de servicios aéreos, está contenido en el RAC 219”.*

Artículo 17. Modifíquese la Sección 137.22 “Sistema de Gestión de Seguridad Operacional” de la Subparte B “Reglas de certificación” de la norma RAC 137 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“137.22 Sistema de Gestión de Seguridad Operacional**

El titular de un certificado de operación de una empresa, en la modalidad de aviación agrícola deberá establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional, que sea aceptable para la UAEAC de conformidad con lo reglamentado en RAC 219”.

Artículo 18. Modifíquese la Sección 138.155 “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional” de la norma RAC 138 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“138.155 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional**

- (a) El Titular de un Certificado de Operación de Trabajos Aéreos Especiales, deberá establecer de acuerdo con el alcance y tamaño de sus operaciones, un sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) aceptable para la UAEAC de conformidad con lo reglamentado en RAC 219”.

Artículo 19. Suprímase el contenido del APÉNDICE 1 “Estructura del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional” de la norma RAC 138 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y désignese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“APÉNDICE 1 – [Reservado]**

*Nota.- La estructura del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para los explotadores de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales diferentes de aviación agrícola reglamentados en RAC 138, y demás proveedores de servicios aéreos, está contenida en el RAC 219”.*

Artículo 20. Suprímase el contenido del APÉNDICE 2 Etapas de Implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de la norma RAC 138 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y désignese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“APÉNDICE 2 – [Reservado]**

*Nota.- Las etapas de implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para los explotadores de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales diferentes de aviación agrícola reglamentados en RAC 138, y demás proveedores de servicios aéreos, está contenida en el RAC 219”.*

Artículo 21. Modifíquese la Sección 141.105 “Requisitos de certificación” de la norma RAC 141 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“141.105 Requisitos de certificación**

- (a) Para obtener un CCIAC y las ESINS correspondientes, el solicitante debe demostrar ante la UAEAC, que cumple con los requisitos establecidos en este reglamento, luego de presentar la siguiente información:
  - (1) Descripción del personal que utilizará el CIAC, para cumplir con las atribuciones otorgadas por el correspondiente CCIAC y que responda a su organigrama propuesto.

- (2) Documentos de respaldo que demuestren que ha cumplido o excedido las calificaciones mínimas requeridas para el personal de dirección que utilizará el CIAC, establecido en la sección 141.210 (b) de este reglamento.
- (3) Documento que indique que el solicitante debe notificar a la UAEAC, cualquier cambio del personal vinculado en las actividades de instrucción, efectuado dentro del CIAC.
- (4) Propuesta de las ESINS requeridas por el solicitante, conforme a lo establecido en el subpárrafo 141.125(a)(2) de este reglamento.
- (5) Descripción del equipo de vuelo para instrucción, propio o arrendado, que el solicitante propone utilizar, para el caso de los CIAC Tipo 3.
- (6) Descripción de las instalaciones de instrucción, y su equipamiento.
- (7) Calificaciones del personal que utilizará.
- (8) Programa de instrucción y currículo de cada curso de instrucción, incluyendo el perfil, material de estudio y procedimientos de evaluación a los estudiantes.
- (9) Descripción del control de registros, detallando los documentos de instrucción, de calificación y la evaluación de los instructores.
- (10) Sistema de garantía de calidad propuesto para mantener los niveles de cumplimiento a la reglamentación y estándares de certificación.
- (11) Para los CIAC tipo 3, descripción y/o implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), de acuerdo con lo reglamentado en RAC 219.
- (12) Declaración de cumplimiento al RAC 141.
- (13) Manual de instrucción y procedimientos (MIP) y/o sus enmiendas requeridas en la sección 141.250 de este reglamento, y
- (14) Seguro contratado que proteja a los afectados por accidentes sufridos con ocasión de la actividad estudiantil teórica o práctica y a terceros ante la eventualidad de daños que se ocasionen a personas o propiedades por parte del CIAC.
- (15) Para los CIAC tipo 3, concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, en relación con las zonas de entrenamiento que pretende utilizar.
- (16) Concepto del administrador del/los aeropuertos(s) previsto(s) como base(s) de operación principal y/o satélite(s) para las operaciones, en relación con la disponibilidad de instalaciones o áreas a utilizar en dicho(s) aeropuerto(s), para el caso de los CIAC tipo 3”.

Artículo 22. Modifíquese la sección 141.250 “Manual de Instrucción y Procedimientos” de la norma RAC 141 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“141.250 Manual de instrucción y procedimientos**

- (a) El CIAC debe contar con un Manual de Instrucción y Procedimientos (MIP) aprobado por la UAEAC, que contenga toda la información e instrucciones necesarias para que el personal realice sus funciones.
- (b) Este manual puede publicarse en partes independientes y debe contener, como mínimo, la siguiente información:
  - (1) Una declaración firmada por el Ejecutivo Responsable que confirme que el MIP y cualquier manual asociado, garantizan y garantizarán en todo momento que el CIAC cumple con lo estipulado en este reglamento.
  - (2) Una descripción general del alcance de la instrucción señalada en las ESINS.
  - (3) El nombre, tareas y calificación de la persona designada como Ejecutivo Responsable del cumplimiento de los requisitos señalados en este reglamento.
  - (4) El nombre y cargo de la(s) persona(s) designadas de acuerdo con el párrafo 141.135 (e), especificando las funciones y responsabilidades asignadas e inclusive los asuntos que podrán tratar directamente con la UAEAC en nombre del CIAC.
  - (5) Un organigrama del CIAC que muestre las relaciones de responsabilidad de la(s) persona(s) especificadas en los párrafos (3) y (4) de esta sección.
  - (6) El contenido de los programas de instrucción aprobados por la UAEAC, incluyendo el material del curso y equipos que se utilizarán.
  - (7) Una lista de instructores y examinadores designados.
  - (8) Una descripción general de las instalaciones de instrucción, a través de un plano arquitectónico, que identifique los espacios dedicados a la capacitación de vuelo y las destinadas al desarrollo clases teóricas, prácticas y de exámenes, que se encuentren situadas en cada dirección especificada en el CCIAC.
  - (9) El procedimiento de enmienda del MIP.
  - (10) La descripción y los procedimientos de la organización respecto al sistema de garantía de calidad señalado en la sección 141.255 de este capítulo.
  - (11) La descripción y procedimientos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), reglamentado en RAC 219, siendo este requisito aplicable para los CIAC Tipo 3.
  - (12) Una descripción de los procedimientos que se utilizarán para establecer y mantener la competencia del personal de instrucción, conforme se indica en la Sección 141.210 de este capítulo.

- (13) Una descripción del método que se utilizará para la realización y mantenimiento del control de registros, y
- (14) Una descripción de la selección, función y tareas del personal autorizado, así como los requisitos aplicables cuando la UAEAC ha autorizado que el CIAC realice las pruebas necesarias, certificando los conocimientos aeronáuticos y la pericia demostrada, para aspirar al otorgamiento de una licencia o habilitación.
- (15) Una descripción detallada de todos los procedimientos implementados por el centro de instrucción para asegurar una instrucción aeronáutica de calidad.
  - (c) El CIAC debe garantizar que todo su personal tenga fácil acceso a una copia de cada parte del MIP relativa a sus funciones y que se encuentre enterado de los cambios correspondientes.
  - (d) El MIP y toda enmienda posterior deberá ser aprobada por la UAEAC.
  - (e) El CIAC garantizará que el MIP se enmiende según sea necesario, para mantener actualizada la información que figura en él.
  - (f) Cada poseedor de un MIP o de alguna de sus partes, lo mantendrá actualizado con las enmiendas o revisiones facilitadas por el CIAC.
  - (g) El CIAC incorporará todas las enmiendas requeridas por la UAEAC, en el plazo establecido en la comunicación correspondiente.
  - (h) El apéndice 11 describe el orden de los elementos del MIP mediante una lista detallada que amplía las disposiciones que se norman en términos generales de esta sección.
  - (i) El CIAC entregará una copia del MIP actualizado a la Biblioteca Técnica de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil en la forma que lo establezca la misma”.

Artículo 23. Modifíquese la Sección 141.275 “Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS)” de la norma RAC 141 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“141.275 Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS)**

- (a) Todo CIAC debe orientarse a desarrollar una cultura de seguridad que incluya el conocimiento del SMS.
- (b) El CIAC Tipo 3 debe establecer, implementar y mantener un SMS, el cual deberá ser aceptable para la UAEAC, en aplicación de lo reglamentado en RAC 219, que:
  - (1) Identifique los peligros que afecten la seguridad operacional, evalúe y mitigue los riesgos.
  - (2) Asegure que se apliquen las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional.
  - (3) Prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado, y
  - (4) Tenga como meta mejorar, continuamente el nivel global de seguridad operacional.
- (c) El postulante a un certificado de CIAC 141 Tipo 3 deberá desarrollar los requisitos del SMS en un manual que forme parte integrante del MIP o en un documento independiente, que contenga todos los elementos que se reglamentan en RAC 219 y se detallan en el párrafo (e) de esta sección, con excepción de aquellos aspectos que deberán implementarse luego del inicio de actividades del CIAC 141, que se establecen en el Apéndice 10, párrafo f. de este reglamento.
- (d) Para los CIAC tipo 3 que finalicen el proceso de certificación, el plazo de implementación del SMS deberá ser como máximo de cinco (5) años, contados a partir de la fecha que haya recibido el certificado por parte de la UAEAC, siendo responsable el CIAC de garantizar la sostenibilidad y mejora continua del mismo”.

Artículo 24. Suprímase el contenido del APÉNDICE 10 “Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)” de la norma RAC 141 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y désignese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“APÉNDICE 10 – [Reservado]**

*Nota.- El Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de los Centros de Instrucción Aeronáutica Civil (CIAC) y demás proveedores de servicios aéreos está contenido en el RAC-219”.*

Artículo 25. Modifíquese la Sección 145.155 “Cambios en la OMA que deben ser informados” de la norma RAC 145 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“145.155 Cambios en la OMA que deben ser informados**

- (a) Para cada uno de los siguientes casos y con el propósito que la UAEAC determine el cumplimiento continuo de este reglamento y se enmiende, de ser necesario el certificado de funcionamiento y la lista de capacidades según sea aplicable, la OMA RAC 145, deberá informar a la UAEAC sobre cualquier propuesta de cambios, antes de que estos sean realizados:
  - (1) El nombre de la organización.

- (2) La ubicación de la organización.
- (3) Las ubicaciones adicionales de la organización.
- (4) El Ejecutivo responsable.
- (5) Cualquier puesto clave requerido en RAC 219.
- (6) Cualquier cambio en las instalaciones, equipamientos, herramientas, procedimientos, alcance del trabajo y personal de certificación que pueda afectar la aprobación.
- (b) La UAEAC indicará las condiciones bajo las cuales la OMA RAC 145 podrá operar durante estos cambios o determinará si el certificado debe ser suspendido o cancelado”.

Artículo 26. Modifíquese la Sección 145.200 “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)” del capítulo C de la norma RAC 145 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“145.200 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)**

- (a) Una OMA RAC 145 deberá establecer procedimientos en el MOM, aceptables para la UAEAC, para asegurar buenas prácticas de mantenimiento y la aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves, al realizar un servicio de mantenimiento de acuerdo con su lista de capacidades.
- (b) Una OMA RAC 145 debe elaborar un plan para facilitar la implementación del SMS.
- (c) Una OMA RAC 145 deberá establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional, que sea aceptable para la UAEAC de conformidad con lo reglamentado en RAC 219”.

Artículo 27. Modifíquese la Sección 145.225 “Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS)”, la cual quedará, así:

**“145.225 Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS)**

- (a) La OMA RAC 145 debe completar la implementación del SMS a partir de la fecha de aprobación de su certificación.
- (b) El periodo de implementación del SMS de la OMA RAC 145, deberá cumplirse dentro del tiempo acordado con la AEROCIVIL”.

Artículo 28. Modifíquese la Sección 145.340 “Sistemas de mantenimiento, inspección y calidad” de la norma RAC 145 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará, así:

**“145.340 Sistemas de mantenimiento, inspección y calidad**

- (a) Una OMA RAC 145 deberá establecer procedimientos en el MOM, aceptables para la UAEAC, para asegurar buenas prácticas de mantenimiento y la aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves, al realizar un servicio de mantenimiento de acuerdo con su lista de capacidades.
- (b) Una OMA RAC 145 deberá establecer procedimientos que cubran todos los aspectos de la actividad de mantenimiento que pretende realizar, incluyendo la provisión y control de servicios especializados y los estándares con los cuales intenta trabajar, aceptables para la UAEAC y se asegurará del cumplimiento de lo requerido en el párrafo (a) de esta sección, estableciendo un sistema de mantenimiento y de inspección, para asegurar la aeronavegabilidad de las aeronaves o componentes de aeronave en que la propia OMA o sus subcontratistas realizan mantenimiento.
- (c) Los procedimientos deberán establecer que las modificaciones y reparaciones mayores se realicen utilizando los datos de mantenimiento aprobados o aceptados por la AAC del estado de matrícula.
- (d) El sistema de mantenimiento y de inspección deberá cubrir todas las actividades de mantenimiento, desde que se recibe la aeronave o componente de aeronave, hasta que se emite la certificación de conformidad de mantenimiento. Los elementos que considera un sistema de mantenimiento y de inspección, son los siguientes:
  - (1) Control de los servicios efectuados por organizaciones de mantenimiento no aprobadas bajo la norma RAC 145.
  - (2) Competencia del personal que realiza la tarea de inspección en proceso y de RII.
  - (3) Actualización de los datos de mantenimiento que serán utilizados.
  - (4) Sistema de inspección;
  - (5) Control sobre la calibración de herramientas y equipos incluyendo los intervalos de calibración.
  - (6) Formularios que serán utilizados por la organización de mantenimiento y la forma de ser diligenciados.
  - (e) Una OMA RAC 145 deberá desarrollar y mantener procedimientos y registros adecuados relacionados con un sistema de inspección como parte integral del sistema de mantenimiento y de inspección que contemple las siguientes fases:
    - (1) Inspección de recepción de materiales y componentes (materias primas y partes).

- (2) Inspección preliminar de las aeronaves o componentes de aeronave que es entregada a la organización de mantenimiento por el explotador, cuando corresponda.
- (3) Inspección por daños ocultos.
- (4) Inspecciones del programa de mantenimiento de la aeronave o componente de aeronave y las inspecciones obligatorias.
- (5) Inspecciones realizadas durante el proceso de mantenimiento (inspección en proceso y RII).
- (6) Inspección final o inspección de conformidad.
- (f) Una OMA RAC 145 solo podrá certificar la conformidad de mantenimiento de una aeronave o componente de aeronave después de haber realizado mantenimiento y haberse efectuado las inspecciones en proceso correspondientes por un inspector autorizado de conformidad con lo requerido en el párrafo 145.300 (c) de este capítulo.
- (g) Una OMA no podrá emitir un certificado de conformidad de mantenimiento para una aeronave o componente de aeronave, de acuerdo con lo requerido en la sección 145.330 de este capítulo, sin un contrato u orden de trabajo firmado con el explotador aéreo de la aeronave o del componente de aeronave que defina de forma clara e inequívoca el alcance del trabajo a realizar, de forma tal que la aeronave o componente de aeronave pueda ser liberado al servicio.
- (h) Una OMA RAC 145 deberá establecer un sistema de calidad y de SMS que incluya auditorías independientes a fin de verificar el cumplimiento con los estándares requeridos para el mantenimiento de las aeronaves y componentes de aeronaves y para monitorear que los procedimientos son los adecuados para asegurar buenas prácticas de mantenimiento y la aeronavegabilidad de las aeronaves y componentes de aeronaves.
- (i) Una OMA RAC 145 deberá establecer un sistema de reportes de retroalimentación de la calidad y de SMS para el personal clave de la organización, establecido en el RAC 219 y, en última instancia, al Ejecutivo responsable, quien deberá asegurar que se tomen las acciones correctivas de forma apropiada y oportuna en respuesta a las constataciones resultantes de las auditorías independientes establecidas en el párrafo (h) de esta sección.
- (j) El servicio de auditorías independientes previstas en el sistema de calidad podrá ser subcontratado a otra OMA aprobada, de acuerdo con las disposiciones de este reglamento, o a una organización reconocida y/o persona con un nivel de competencia técnica (en aeronáutica) apropiada y una experiencia comprobada en el área de auditorías.
- (k) Una OMA RAC 145, como parte de la responsabilidad funcional y el compromiso de la gerencia, deberá definir una política de calidad adecuada al propósito de la organización, la cual deberá ser incluida en el MOM y firmada por el Ejecutivo Responsable de la organización”.

Artículo 29. Suprímase la Sección 145.205 “Política y objetivos de seguridad operacional” de la norma RAC 145 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y désígnese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“145.205 – [Reservado]**

*Nota.- Las políticas y objetivos de seguridad operacional aplicables a las organizaciones de mantenimiento están contenidas en el RAC 219”.*

Artículo 30. Suprímase la Sección 145.210 “Gestión del Riesgo de Seguridad Operacional” de la norma RAC 145 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y désígnese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“145.210 – [Reservado]**

*Nota.- Las disposiciones relativas a la Gestión del Riesgo de Seguridad Operacional para las Organizaciones de Mantenimiento y para las demás organizaciones y proveedores de servicios a la aviación están contenidas en el RAC 219”.*

Artículo 31. Suprímase la Sección 145.215 “Aseguramiento de la seguridad operacional” de la norma RAC 145 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y désígnese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“145.215 – [Reservado]**

*Nota.- Las disposiciones relativas al Aseguramiento de la seguridad operacional para las Organizaciones de Mantenimiento y para las demás organizaciones y proveedores de servicios a la aviación están contenidas en el RAC 219”.*

Artículo 32. Suprímase la Sección 145.220 “Promoción de la seguridad operacional” de la norma RAC 145 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y désígnese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“145.220 [Reservado]**

*Nota.- Las disposiciones relativas a la Promoción de la seguridad operacional para las Organizaciones de Mantenimiento y demás organizaciones y explotadores de servicios a la aviación están contenidas en el RAC 219”.*

Artículo 33. Modifíquese la Sección 211.390 “Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional” de la norma RAC 211 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el cual quedará, así:

**“211.390 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional**

- (a) Como parte del programa estatal de seguridad operacional (SSP), la Secretaría de Autoridad Aeronáutica exigirá que los Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) implementen un SMS de acuerdo con lo establecido en RAC 219. La prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAR, bajo la gestión de un ATSP, se incluye en el ámbito de aplicación del SMS del ATSP. Cuando la prestación de servicios AIS, CNS, MET y/o SAR está parcial o totalmente a cargo de una entidad que no sea un ATSP, los servicios conexos que se prestan bajo la gestión del ATSP, o aquellos aspectos de los servicios que tienen implicaciones directas de carácter operacional, se incluirán en el ámbito de aplicación del SMS del ATSP.
- (b) Cualquier cambio significativo del sistema ATS relacionado con la seguridad operacional, incluida la implantación de una mínima reducida de separación o de un nuevo procedimiento, solamente entrará en vigor después de que el ATSP haya demostrado, a través de una evaluación de la seguridad operacional, que se satisface un nivel aceptable de seguridad operacional y se haya consultado a los usuarios. Cuando, por la índole del cambio, no pueda expresarse el nivel aceptable de seguridad operacional en términos cuantitativos, la evaluación de la seguridad operacional podrá depender de un juicio operacional.
- (c) El ATSP deberá realizar exámenes de la seguridad operacional de forma regular. Así mismo deberá disponer de personal cualificado para realizar exámenes y evaluaciones de la seguridad operacional.
- (d) El ATSP deberá disponer las medidas adecuadas para asegurar que haya supervisión después de la implantación con el objeto de verificar que se satisface el nivel definido de seguridad operacional”.

Artículo 34. Suprímase el contenido del APÉNDICE 12 “MARCO PARA UN SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)”, incluida la “Tabla 12-1. – Etapas de implementación del SMS” de la norma RAC 211 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, y designese dicho apéndice como reservado, insertando a continuación una nota, así:

**“APÉNDICE 12 – [Reservado]**

*Nota.- El Marco para el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) del Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo y demás proveedores de servicios aéreos está contenido en el RAC-219”.*

Artículo 35. Previa su publicación en el *Diario Oficial*, incorpórense las presentes disposiciones en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia publicada en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).

Artículo 36. Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que no hayan sido expresamente modificadas con el presente acto administrativo, continuarán vigentes conforme a su texto preexistente.

Artículo 37. Dado que las disposiciones que han sido modificadas, adicionadas o suprimidas con la presente resolución implican solo cambios de forma o en la nomenclatura de las disposiciones existentes en Colombia en materia de Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional para los diferentes tipos de organizaciones y proveedores de servicios a la aviación, sin variar el fondo de los requerimientos existentes sobre la materia, no es necesario que ellos desarrollen un nuevo SMS, pero sí que adecúen a la nomenclatura de estas nuevas disposiciones, toda referencia hecha a las normas aplicables a dicho sistema, para lo cual contarán con seis (6) meses a partir de su entrada en vigencia.

Artículo 38. La presente resolución rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 23 de abril de 2024.

El Director General,

Sergio París Mendoza.

(C. F.).

**RESOLUCIÓN NÚMERO 000070 DE 2024**

(abril 18)

por la cual se efectúa un nombramiento en periodo de prueba en la Planta Global de la U. A. E. - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en cumplimiento de un fallo judicial y se adoptan otras decisiones.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), en uso de las facultades conferidas por los artículos 7°, 8°, 22, numeral 22.3, 23 numeral 23.2, 25 numeral 25.1, 24, 25, 32 numerales 32.4, 32.5, artículos 63 y 98 del Decreto Ley 927 del 7 de junio de 2023 y el artículo 192 del Código de Procedimiento Administrativo de lo Contencioso Administrativo.

CONSIDERANDO:

Que el artículo 125 de la Constitución Política, establece que los empleos en los órganos y entidades del Estado son de carrera, salvo las excepciones allí previstas, y que el ingreso a los cargos de carrera y ascenso en los mismos, se hará previo cumplimiento de los requisitos y condiciones que fije la ley para determinar los méritos y calidades de los aspirantes.

Que en los términos del artículo 130 ibídem, y del artículo 12 del Decreto Ley 0927 del 7 de junio de 2023 corresponde a la Comisión Nacional del Servicio Civil la administración y la vigilancia del Sistema Específico de Carrera que rige en la DIAN, atribución que según las previsiones del artículo 11 del literal c) de la Ley 909 de 2004 y del artículo 25 del decreto ley citado comprende la realización del concurso para la provisión definitiva de los empleos de carrera.

Que en desarrollo de las normas precitadas, la Comisión Nacional del Servicio Civil en adelante CNSC, mediante el Acuerdo número 108 del 6 de agosto de 2009, convocó al Proceso de Selección DIAN 128 de 2009 para proveer empleos del Sistema Específico de Carrera de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Que, en desarrollo del proceso de selección referido, la CNSC expidió la Resolución número 3257 del 27 de septiembre de 2012 “Por la cual se conforma lista de elegibles para proveer el empleo de carrera denominado Experto en Valoración Aduanera de Mercancías, Código Inspector IV 308, Grado 8, del Sistema Específico de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES (DIAN), ofertado a través de la Convocatoria número 128 de 2009”, en donde la señora Diana Marcela Manchola Varón identificada con cédula de ciudadanía número 28549079, ocupó la posición número 4 en la lista de elegibles.

Que mediante Resolución número 0107 de 4 de febrero de 2013, la CNSC después de iniciar actuación administrativa a través del Auto número 739 de 24 de noviembre de 2012, resolvió excluir a la señora Diana Marcela Manchola Varón de la lista de elegibles, dicho acto administrativo fue recurrido por la elegible y confirmado mediante Resolución número 0627 de 5 de abril de 2013.

Que la señora Manchola Varón en ejercicio del medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho, presentó demanda en contra de la Comisión Nacional del Servicio Civil (CNSC), solicitando la nulidad de los actos administrativos mencionados en el párrafo anterior, en donde el Juzgado Quince (15) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá, D. C., puso fin a la primera instancia mediante sentencia dictada el 29 de junio de 2022, negando las pretensiones de la demanda, fallo respecto del cual la elegible presentó recurso de apelación.

Que el Tribunal Administrativo de Cundinamarca Sección Segunda Subsección “A” el dieciséis (16) de noviembre de dos mil veintitrés (2023) profirió fallo de segunda instancia en el que resolvió:

**“Primero. Revocar** la sentencia proferida el 29 de junio de 2022, por el Juzgado Quince (15) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá, D. C., que negó las pretensiones de la demanda.

**Segundo. Declarar** la nulidad de las Resoluciones número 0107 de 4 de febrero de 2013 y 0627 de 5 de abril de 2013, proferidas por la COMISIÓN NACIONAL DEL SERVICIO CIVIL, por medio de las cuales se excluyó a la señora Diana Marcela Manchola Varón de la lista de elegibles conformada mediante la Resolución número 3257 de 27 de septiembre de 2012, para proveer siete vacantes del empleo identificado con el Código Opec 201136 denominado Experto en Valoración Aduanera de Mercancías - Inspector IV 308-8 de la Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas Nacionales.

**Tercero. Ordenar** como consecuencia de la anterior declaración y a título de restablecimiento del derecho, a la COMISIÓN NACIONAL DEL SERVICIO CIVIL enviar a la DIAN el nombre de la señora DIANA MARCELA MANCHOLA VARÓN, para proveer la vacante que exista en la actualidad en el sistema específico de carrera administrativa del empleo Experto en Valoración Aduanera de Mercancías - Inspector IV 308-8, identificado con la Opec 201136, u otro de igual o similar categoría. (...).”

Que en cumplimiento al fallo proferido por el sensor de segunda instancia, la CNSC mediante oficio número 2024RS021619 del 15 de febrero de 2024 informó a la UAE-DIAN: “Por tanto, en cumplimiento del fallo judicial mencionado, esta CNSC informa que la señora Diana Marcela Manchola Varón identificada con cédula de ciudadanía número 28549079 integró la lista de elegibles conformada mediante la Resolución número 3257 de 27 de septiembre de 2012 para la OPC 201136. En consecuencia, en cumplimiento de la sentencia, la DIAN deberá dentro del actual Sistema Específico de Carrera Administrativa de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) proveer el empleo Experto en Valoración Aduanera de Mercancías - Inspector IV 308-8, identificado con la Opec 201136, o en otro empleo igual o de similar Categoría”.

Que en cumplimiento de lo anterior, a través de la Coordinación de Selección y Provisión del Empleo de la Subdirección de Gestión del Empleo Público, la UAE - DIAN inició los trámites administrativos para proceder con la revisión de documentos y emitir el respectivo acto administrativo de nombramiento en periodo de prueba, adelantado las siguientes acciones: