RESOLUCIÓN NÚMERO _____ **DE** _____

"Por la cual, se modifica parcialmente la norma ´RAC 219 – Gestión de seguridad operacional´ de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

"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 Decreto Ley 410 de 1971 (Código de Comercio), en concordancia con lo dispuesto en los artículos 2 y 4 numerales 7, 8 y 21, del Decreto 1294 de 2021, y

CONSIDERANDO:

Que, la Republica de Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en Chicago de 1944, el cual se encuentra aprobado mediante la Ley 12 de 1947 y que, en tal virtud, debe dar cumplimiento a dicho Convenio.

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 37 del mencionado Convenio, los Estados miembros se comprometieron a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las disposiciones sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), para lo cual la OACI adopta y enmienda las normas y métodos recomendados internacionales correspondientes, los cuales se encuentran contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, como Autoridad Aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado artículo 37 del Convenio de Aviación Civil Internacional y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 2 del Decreto número 1294 de 2021, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

Que igualmente, es función de la Aerocivil armonizar los RAC con las disposiciones que al efecto promulgue la OACI y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, junto con sus Anexos, tal y como se estipula en el artículo 4 del Decreto 1294 de 2021.

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

Que, la OACI adoptó la Enmienda 2 del Anexo 19 al convenio sobre Aviación Civil internacional, denominada Gestión de la Seguridad Operacional, orientada a fortalecer el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y a extender su aplicación a los explotadores certificados de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) que están autorizados para realizar operaciones internacionales de conformidad con el Anexo 6 — Operación de aeronaves, Parte IV – Operaciones internacionales – Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, así como a los organismos de mantenimiento aprobados que les presten servicios. También extiende el SMS a los helipuertos certificados de conformidad con el Anexo 14 — Aeródromos, Volumen II — Helipuertos.

Que, asimismo, los análisis técnicos realizados por la Secretaría de Autoridad Aeronáutica evidenciaron la necesidad de ajustar los requisitos regulatorios para fortalecer la eficacia de la supervisión de la seguridad operacional, determinándose que la modificación propuesta constituye una medida regulatoria idónea y proporcional para atender dicha necesidad, sin generar cargas innecesarias para los sujetos regulados.

Que mediante la Resolución 1979 del 24 de junio de 2026*,"Por la cual se adopta la Política de Mejora Normativa en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil"*, la entidad institucionalizó formalmente la Política de Mejora Normativa PMN , comprendiendo el ciclo de gobernanza regulatoria, los lineamientos, herramientas y metodologías para la planeación, elaboración, expedición, evaluación y mejora continua de los actos administrativos de carácter general que expide la Aerocivil y en el ARTÍCULO 6. Parágrafo dispuso:

"Parágrafo. *La Secretaría de Autoridad Aeronáutica podrá adaptar el ciclo de gobernanza regulatoria, teniendo en cuenta las directrices, estándares nacionales e internacionales en materia aeronáutica y*

BORRADOR

aeroportuaria que emitan las diferentes autoridades y organizaciones competentes, entre otras, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las necesidades institucionales y las situaciones imprevistas que se presenten."

Que, conforme a la CIRCULAR ADMINISTRATIVA 0088 DE 03-07-2026 del 2 de julio de 2026 emitida por la Oficina Asesora Jurídica de Aerocivil, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica *"Ejerce el liderazgo exclusivo y excluyente respecto de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, la normalización técnica, operacional y de seguridad aérea y la demás normatividad aeronáutica, técnica u operacional."*

Que, durante el proceso de emisión del presente acto administrativo, se dio cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, concordante con el párrafo 11.200(c) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, habiéndose publicado en el SUCOP por el término que oportunamente se estableció.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1. Modifíquense el Capítulo A "GENERALIDADES" de la norma RAC 219 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedarán así:

"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

BORRADOR

aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o

(ii) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas

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 o valores definidos o ~~conjunto de valores de seguridad operacional~~ recopilados ~~de diversas fuentes de aviación~~, con fines de referencia, procesamiento o análisis que ~~se utilizan~~ podrían usarse 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~~ rendimiento en seguridad operacional del Estado o

BORRADOR

proveedor de servicios, que incluye sus avances 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 y el desarrollo de inteligencia de 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;

(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.

~~**Mejores prácticas de la industria.** Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, con el fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.~~

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.~~

Mitigación de riesgos. Proceso de incorporación de defensas o controles preventivos para reducir la gravedad o probabilidad de la consecuencia proyectada de un peligro.

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

Organización explotadora de transporte aéreo grande.

(i) Explotadores autorizados para llevar a cabo actividades de aviación civil comercial en operaciones regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo realizadas con los siguientes aviones:

(A) Turborreactores;

(B) Turbohélices y alternativos con una configuración de más de diecinueve (19) asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(C) Turbohélices y alternativos con un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg.

(ii) Explotadores autorizados para llevar a cabo actividades de aviación civil comercial en operaciones no regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo, o carga exclusiva realizadas con aviones turborreactores, turbohélices y alternativos que tengan:

BORRADOR

(A) Una configuración de más de diecinueve (19) asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; o

(B) Un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 5.700 kg; o

(C) Una capacidad de carga de pago superior a 3.400 kg, involucrados en operaciones de carga exclusiva.

Organización explotadora de transporte aéreo pequeña.

(i) Explotadores de aviones en operaciones regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo realizadas con los siguientes aviones

(A) Turbohélices y alternativos que tengan una configuración de diecinueve (19) asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación y un peso (masa) máximo certificado de despegue de 5.700 kg o menos.

(ii) Explotadores de aviones en operaciones no regulares domésticas e internacionales de pasajeros, carga y correo, o carga exclusiva realizadas con aviones turborreactores, turbohélices y alternativos que tengan:

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

(B) Una capacidad de carga de pago de 3.400 kg o menos, involucrados en operaciones de carga exclusiva.

Organización de mantenimiento grande. Organizaciones de mantenimiento aprobadas que cumple por lo menos una de las siguientes características:

(i) Cantidad de personal: más de veinte (20) personas.

(ii) Ejecuta mantenimiento para Organización explotadora de transporte aéreo grande.

(iii) Múltiples habilitaciones de mantenimiento que cubre un amplio rango de aviones y/o equipos.

Nota.- *Múltiples habilitaciones se consideran cuatro (4) o más habilitaciones. En cuanto a las limitaciones se considera para una aeronave seis (6) o más; y para componentes dieciséis (16) o más.*

Organización de mantenimiento mediana. Organizaciones de mantenimiento aprobadas que cumple por lo menos dos de las siguientes características:

(i) Cantidad de personal: de seis (6) a veinte (20) personas.

(ii) Ejecuta mantenimiento para Organización explotadora de transporte aéreo pequeño.

(iii) Un número mediano de habilitaciones de mantenimiento que cubre un número medio de marca y modelo de aeronaves y/o equipos.

Nota.- *Un número mediano de habilitaciones se considera hasta tres (3) habilitaciones. En cuanto a las limitaciones se considera para una aeronave un máximo de cinco (5); y para equipos / componentes un máximo de quince (15). Esto está sujeto a la determinación de la Autoridad Aeronáutica colombiana con base en la dificultad de mantenimiento que tengan estas aeronaves, equipos y/o componentes.*

Organización de mantenimiento pequeña. Organizaciones de mantenimiento aprobadas que cumple las siguientes características:

BORRADOR

(i) Cantidad de personal: hasta cinco (5) personas.

(ii) Ejecuta mantenimiento para Organización explotadora de transporte aéreo pequeño.

(iii) Un número pequeño de habilitaciones de mantenimiento que cubre un número limitado de marca y modelo de aeronaves y/o de equipos.

Nota.- *Un número pequeño se considerará una (1) habilitación. En cuanto a las limitaciones se considera para una aeronave un máximo de tres (3); y para equipos / componentes un máximo de diez (10). Esto está sujeto a la determinación de la Aerocivil con base en la dificultad de mantenimiento que tengan estas aeronaves, equipos y/o componentes.*

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, procedimientos y actividades con el objetivo de gestionar ~~de manera proactiva~~ la seguridad operacional a nivel estatal.

Proveedor de servicios a la aviación. Es toda organización, empresa o entidad estatal que entregue o explote servicios a la aviación civil, como son los centros de instrucción o entrenamiento aeronáutico, los operadores o explotadores de transporte aéreo comercial en cualquier clasificación o modalidad; las organizaciones de mantenimiento o talleres aeronáuticos de reparaciones que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial nacional e internacional; los organismos responsables del diseño de tipo o fabricación de aeronaves; los proveedores de servicios a la navegación aérea, incluidos todos sus componentes (ATS, AIS, MET, SAR, PANS-OPS, C/N/S) y los operadores, explotadores o mantenedores de aeródromo, así como los servicios de escala.

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

BORRADOR

obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.

Supervisión de la seguridad operacional. Función desempeñada por la ~~UAEAC~~ Aerocivil 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, gestionar 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 remplacen.

(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 Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS).

(7) Explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público doméstico o internacional, regular o no regular, reglamentados en el RAC 121.

(8) Explotadores de servicios aéreos comerciales de transporte público doméstico o internacional, regular o no regular, reglamentados en el RAC 135.

(9) Explotadores de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales de aviación agrícola, reglamentados en el RAC 137.

(10) Explotadores de servicios aéreos comerciales trabajos aéreos especiales diferentes de aviación agrícola, reglamentados en el RAC 138.

(11) Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil, reglamentados en RAC 141.

BORRADOR

(12) Organizaciones de mantenimiento aprobadas, reglamentadas en RAC 145.

(13) Organizaciones de mantenimiento aprobadas para Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancias (RPAS).

(14) Proveedores de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) reglamentados en RAC 211.

Nota 1.- *El SMS de un proveedor ATS cubrirá los servicios AIS, CNS, MET IFPDS y SAR.*

Nota 2.*- Los numerales (6) y (13) aplicarán desde el 30 de noviembre de 2030.*

(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~~ Aerocivil, 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~~ Aerocivil 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~~ Aerocivil 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 Autoridad Aeronáutica colombiana 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 remplacen – 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."

Artículo 2. Modifíquese el Capítulo B "IMPLEMENTACION DE SISTEMAS DE GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)" de la norma RAC 219 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedarán así:

BORRADOR

"**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~~ Aerocivil.

(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) Objetivos y recursos de la política 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 medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, según se dispone en el numeral (c)(1) de la presente sección;

BORRADOR

(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.

Al definir objetivos de seguridad operacional, el proveedor de servicios debe considerar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el ámbito estatal definidos en el Programa Estatal para la Gestión de Autoridad en Seguridad Operacional (PEGASO), según corresponda.

(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, objetivos y recursos de seguridad operacional;

(B) Sus requisitos del SMS;

BORRADOR

(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, incluidos los peligros relacionados con las interfaces internas y externas.

(ii) La identificación de los peligros se debe basar en una combinación de métodos reactivos y preventivos.

(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.*

(d) 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.~~

(1) Medición y monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional. El proveedor de servicios a la aviación civil establecerá medios para:

(i) Medir y monitorear el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización.

(ii) Medir y monitorear el progreso hacia el logro de los objetivos de seguridad operacional; y

(iii) Validar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional.

(2) Gestión del cambio

BORRADOR

(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

(a) La ~~UAEAC~~ Aerocivil establecerá, mediante herramientas destinadas a los proveedores de servicios de aviación, un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para captar, almacenar, ~~agregar,~~ procesar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional; similarmente, el proveedor de servicios debe contar con un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional para captar, almacenar, ~~agregar,~~ procesar 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,~~

BORRADOR

~~f) Sistemas de auto notificación, incluidos los sistemas automáticos de captura de datos.~~

(b) La ~~UAEAC~~ Aerocivil ~~requerirá a los proveedores de servicios a la aviación~~ se asegurará de que el Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional se base en métodos proactivos y reactivos de recopilación de datos e información sobre seguridad operacional.

(c) La ~~UAEAC~~ Aerocivil 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**

(a) 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**

(a) 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) 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:

(1) Procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos y penales contra empleados o personal de operaciones,

(2) Divulgación al público, o

(3) Para fines diferentes a mantener o mejorar la seguridad operacional

"219.130 Principio de excepción de la protección de la información

(a) La ~~UAEAC~~ Aerocivil podrá conceder excepciones respecto de la protección de la información sobre seguridad operacional sólo cuando:

(1) 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 éste se originaría, y equivalga a una conducta temeraria, a negligencia grave o a acto doloso.

(2) 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.

(3) 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."

BORRADOR

"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 sólo 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~~ Aerocivil para tal efecto.

(b) 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.

(c) 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)~~ (d) 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, éste 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

(a) La ~~UAEAC~~ Aerocivil, 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.

(b) Para los efectos de la protección de datos registrados, tanto la ~~UAEAC~~ Aerocivil 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 997 de 2022."

Artículo 3. Modifíquese el literal (b) del numeral 1. del Apéndice 1 "DISPOSICIONES ESPECIFICAS SOBRE SMS PARA ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS" de la norma RAC 219, el cual quedará así:

"(...)

(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;

BORRADOR

(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~~ Aerocivil;

(viii) Ser aceptado por la ~~UAEAC~~ Aerocivil; 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~~ Aerocivil."

(...)

Artículo 4. Modifíquese el literal (d) del numeral 1 del Apéndice 2 "DISPOSICIONES ESPECIFICAS SOBRE SMS PARA AERODROMOS, AEROPUERTOS O HELIPUERTOS" de la norma RAC 219 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, los cuales quedarán así:

(…)

(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~~ Aerocivil.

(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

BORRADOR

(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~~ Aerocivil la información necesaria para la vigilancia de la seguridad operacional y el control permanente de las condiciones especificadas en la certificación del aeródromo.

Artículo 5. Previa su publicación en el Diario Oficial, incorpórense las presentes disposiciones en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia publicada en la sede electrónica www.aerocivil.gov.co.

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

Artículo 7. La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Dada en Bogotá D.C. a los

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

ARNAUD PENENT D´IZARN B.
Director General

Proyectó:

Edgar Camilo González Trujillo, Profesional Aeronáutico I, Grupo Planificación de Autoridad,
Soley Alexandra Sanjuanelo Corredor -Coordinadora Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos

Revisó:

Soley Alexandra Sanjuanelo Corredor -Coordinadora Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos
Valentina Valencia Diaz - Coordinadora Grupo Planificación Autoridad (E)

Aprobó:

Néstor V. Cortes Fernández - Secretario de Autoridad Aeronáutica.

BORRADOR