

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(# 07176) 24 DIC. 2013

“Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1773, 1782 y 1790 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2° y 5° numerales 3, 4, 5, 8 y 10 , y artículo 9° numeral 4 del Decreto 260 de 2004 y;

CONSIDERANDO:

Que la República de Colombia es Parte signataria del Convenio sobre Aviación Civil Internacional celebrado en la ciudad de Chicago en 1944 y como tal, miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), motivo por el cual, debe dar cumplimiento al citado Convenio y demás estándares contenidos en sus Anexos técnicos.

Que de conformidad con el artículo 37 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional antes citado, los Estados Parte se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible entre sus regulaciones aeronáuticas internas.

Que de conformidad con el artículo 1790 del Código de Comercio, corresponde a la Autoridad Aeronáutica establecer los requisitos técnicos que deban reunir las aeronaves, dictar las normas de operación y mantenimiento de las mismas y con base en ellas expedirles un certificado de aeronavegabilidad, en donde consten sus condiciones de operación.

Que en desarrollo de la anterior disposición, los numerales 4.4.1.8 y 4.4.1.9 del RAC 4, contenido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, establecen la información requerida y requisitos necesarios para la expedición del certificado de aeronavegabilidad a las aeronaves matriculadas en Colombia, exigiendo entre ellos el certificado de aeronavegabilidad para exportación expedido en el país de origen.

Que las actuales reglamentaciones aeronáuticas de muchos estados, no contemplan la necesaria emisión de certificados de aeronavegabilidad para exportación de aeronaves, sino que contemplan también la emisión de otro tipo de documento de transferencia de aeronavegabilidad para exportación, por parte de la autoridad aeronáutica del estado del explotador de la aeronave.

Que el anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional tampoco contempla como un estándar o norma, la necesaria emisión de un certificado de aeronavegabilidad para

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número
(# 07176) 24 DIC. 2013

“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

la exportación de aeronaves, sino que lo menciona como una práctica que ha sido desarrollada por algunos Estados.

Que con ocasión de lo anterior, algunas aeronaves importadas a Colombia, han llegado con documentos diferentes al certificado de aeronavegabilidad para exportación, emitidos por la autoridad competente del país de origen, lo cual dificulta la emisión de su certificado de aeronavegabilidad, haciéndose necesario modificar las disposiciones pertinentes a ese respecto, contenidas en los numerales 4.4.1.8 y 4.4.1.9 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, armonizando así la norma colombiana en materia de requisitos de aeronavegabilidad para la exportación e importación de aeronaves, con las de los otros estados, en aras de la uniformidad predicada en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, precedentemente citado.

Que algunas disposiciones actualmente vigentes en los Reglamentos Aeronáuticos restringen la operación nocturna de todo tipo de aeronaves monomotores atendiendo su menor equipamiento y limitaciones operacionales.

Que las tecnologías recientes, han permitido desarrollar aeronaves monomotores mejor equipadas y con un mayor rendimiento y confiabilidad, lo cual permite superar ampliamente esas limitaciones, con lo cual pueden llevar a cabo una operación segura por la noche y bajo condiciones de vuelo por instrumentos (IMC).

Que para permitir la operación nocturna y bajo condiciones de vuelo por instrumentos (IMC) de ciertos monomotores, es necesario modificar y adoptar ciertas normas que establezcan las condiciones para esa operación.

Que en merito de lo expuesto;

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Modifícanse los siguientes numerales de la Parte RAC 4 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

4.4.1.8. Información requerida para la emisión del certificado de aeronavegabilidad

Para la expedición del certificado de aeronavegabilidad, el explotador deber presentar ante la UAEAC:

a) Solicitud escrita, firmada por el explotador o representante legal, que incluya el número de matricula de la aeronave, la marca, modelo y numero de serie de la misma.



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(# 07176) 24 DIC. 2013

"Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

- b) Registro estadístico del mantenimiento de la aeronave, motores, hélice o rotores y otros componentes.
- c) Certificación de la organización de mantenimiento o de Inspector licenciado, de esa organización, del peso y balance de la aeronave, con la lista de equipo fijo instalado e instrucciones de carga, en cumplimiento con los requisitos del fabricante.
- d) Certificación de la organización de mantenimiento o de inspector licenciado, de esa organización, certificando que la aeronave ha sido inspeccionada de acuerdo con 4.2.4.5. (a) (i) o un programa de mantenimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica del estado de matrícula; y ha sido encontrada en condiciones de aeronavegabilidad.
- e) Certificación de la organización de mantenimiento o de inspector licenciado, de esa organización, certificando que la aeronave ha sido inspeccionada y tiene al día y cumplidas las directivas de aeronavegabilidad aplicables.
- f) Si la aeronave ha sido importada al país, nueva o usada, deberá adjuntarse el original de un certificado de aeronavegabilidad para exportación, u otro documento de transferencia de aeronavegabilidad para exportación, emitido por la Autoridad Aeronáutica del Estado exportador, y/o documento equivalente emitido por el Fabricante/Diseñador.
- g) Cuando la aeronave sea de una marca o modelo no registrado previamente en Colombia, anexar copia de los manuales de operación, manual de vuelo aprobado, manual de mantenimiento, reparaciones estructurales y catalogo de partes y otros que la UAEAC estime conveniente y deberán mantenerlos actualizados de acuerdo a las revisiones del fabricante.
- h) [Reservado]
- i) El contrato de mantenimiento vigente. (Si aplica). Cuando el explotador cambie de contratista de mantenimiento deberá informar lo más pronto posible a la UAEAC.
- j) Certificado tipo de la aeronave aprobado por la autoridad de certificación de diseño ó a juicio de la UAEAC la aceptación de la autorización y/ó aval equivalente, emitido por la Autoridad Aeronáutica respectiva que determine su modalidad de operación en la categoría que corresponda.
- k) El equipo debe estar adicionado al permiso de operación para empresas que operan bajo los Capítulos V, VI y VII.
- l) Reservado

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

07176) 24 DIC. 2013

“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

4.4.1.9. Emisión del certificado de aeronavegabilidad estándar

La UAEAC expedirá un certificado de aeronavegabilidad estándar en la categoría que corresponda, para:

a) Aeronaves nuevas fabricadas bajo un Certificado de Producción.

Se expedirá al solicitante, un certificado de aeronavegabilidad estándar para una aeronave nueva, fabricada bajo un certificado de producción sin demostración adicional.

Sin embargo la UAEAC podrá inspeccionar la aeronave para determinar su conformidad con el Certificado Tipo y sus condiciones para una operación segura.

b) Aeronave nueva fabricada bajo Certificado Tipo solamente.

Solamente si presenta una declaración de conformidad donde se incluye lo especificado a continuación, y luego que la UAEAC establezca, mediante inspección, que la aeronave corresponde al Certificado Tipo y esta en condiciones de Aeronavegabilidad:

Declaración de conformidad:

1) Cada poseedor de un Certificado Tipo, que produce bajo Certificado Tipo solamente, deberá entregar a la UAEAC una declaración de conformidad cuando:

- i) Realice la primera transferencia de propiedad del producto fabricado bajo ese Certificado Tipo; o
- ii) Solicite la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad (original) de la aeronave producida bajo ese Certificado Tipo; o
- iii) Solicite la emisión del Certificado de Aeronavegabilidad para motor aeronaves o hélices producidas bajo ese Certificado Tipo.

2) La declaración indicada en el párrafo (i) de este numeral deberá estar firmada por una persona autorizada en la organización fabril y debe incluir:

- i) Para cada producto, una declaración que el producto esta en conformidad con el Certificado Tipo, y se encuentre en condiciones de operar con seguridad; y
- ii) Para cada aeronave, una declaración que la misma ha sido probada en vuelo satisfactoriamente; y
- iii) Para cada motor de aeronave o hélice, una declaración que el motor o la hélice han sido sometidos por el fabricante, a una prueba operacional final satisfactoria.

c) Aeronaves Importadas

Se expedirá al solicitante, un Certificado de Aeronavegabilidad Estándar para una aeronave importada y certificada por el país de diseño ó certificada por cualquier país miembro de la OACI, siempre que el diseño tipo cumpla con las normas y requisitos

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 15/12/2011
Página: 4 de 11



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número
(# 07176) 24 DIC. 2013

“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

especiales de aeronavegabilidad definidos en las normas RAC 4 y RAC 9, y la UAEAC encuentra que la aeronave corresponde al Certificado Tipo ó a juicio de la UAEAC la aceptación de la base de certificación estipulada y se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad.

Para estos efectos, el importador de la aeronave deberá presentar, entre otros documentos, el original de un certificado de aeronavegabilidad para exportación u otro documento de transferencia de aeronavegabilidad para exportación, emitido por la Autoridad Aeronáutica del Estado exportador, y/o documento equivalente emitido por el Fabricante/Diseñador.

4.15.2.20.4. Generalidades

4.15.2.20.4.1. Cada titular de un certificado de Empresa Aérea Regular o no Regular deberá cumplir con los requisitos aplicables a este capítulo.

(a) Las aeronaves se utilizarán de acuerdo con los términos de su certificado de aeronavegabilidad y dentro de las limitaciones de utilización aprobadas e indicadas en su manual de vuelo (AFM/RFM).

(b) Salvo lo previsto en 4.15.2.26., los aviones monomotores se utilizarán solamente en condiciones meteorológicas de vuelo visual y de luz, y en las rutas y desviaciones de las mismas, que permitan realizar un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad en caso de falla de motor.

(c) El explotador se cerciorará que se empleen los datos aprobados de performance que se incluyen en el AFM/RFM para determinar el cumplimiento de los requisitos de este capítulo, complementados, cuando sea necesario, con otros datos que sean aceptables para la UAEAC según se indique en las secciones correspondientes.

4.15.2.26. Otros requisitos para operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC)

(a) Para conceder la aprobación a operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en IMC, el explotador debe demostrar a la UAEAC que la certificación de la aeronavegabilidad del avión es adecuada y de que el nivel general de seguridad previsto según las disposiciones de los RAC aplicables esté proporcionado por:

- (1) la Confiabilidad del motor de turbina;
- (2) los procedimientos de mantenimiento del explotador;
- (3) las prácticas operacionales;
- (4) los procedimientos de despacho de los vuelos; y

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número

(# 07176) 24 DIC. 2013



“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

- (5) los programas de instrucción de la tripulación; y
- (6) el equipo y otros requisitos.

Lo anterior de conformidad con el Apéndice “A” del presente capítulo.

(b) Todos los aviones monomotores de turbina que realicen operaciones nocturnas o en IMC estarán provistos de un sistema de monitoreo de tendencia de la condición del motor (ECTM por sus siglas en Inglés de “Engine Condition Trend Monitorig”, o equivalente), y aquellos aviones respecto a los cuales el certificado de aeronavegabilidad particular se expidió por primera vez el 1 de enero de 2005 o después de esa fecha, tendrán un sistema automático de monitoreo de tendencia de la condición del motor.

ARTÍCULO SEGUNDO: Adiciónase un Apéndice A, al Capítulo XV del RAC 4, en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

“APENDICE «A»
CAPÍTULO XV

REQUISITOS PARA OPERACIONES DE AVIONES MONOMOTORES DE TURBINA POR LA NOCHE Y EN CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IMC)

De acuerdo a lo establecido en numerales 4.15.2.20.4.1 y 4.15.2.26 de este reglamento, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

a. Confiabilidad del motor de turbina.-

1. Se demostrará que la Confiabilidad del motor de turbina corresponde a una tasa de pérdida de potencia inferior a 1 por 100 000 horas de funcionamiento del motor.

Nota.- En este contexto se define la pérdida de potencia como cualquier pérdida de potencia, cuya causa pueda provenir de la avería de un motor, o de defectos en el diseño o la instalación de componentes del motor, incluidos el diseño o instalación de los sistemas de combustible, auxiliares o de control del motor. (Véase el Adjunto I del Anexo 6, Parte I al Convenio de Chicago)

2. El explotador será responsable de la supervisión y registro de tendencias del motor.
3. Para reducir a un mínimo la probabilidad de falla de motor en vuelo, el motor estará equipado de lo siguiente:

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 15/12/2011
Página: 6 de 11



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

07176) 24 DIC. 2013

“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

- i. un sistema de ignición que se active automáticamente o sea capaz de funcionar por medios manuales, para el despegue y el aterrizaje, y durante el vuelo en condiciones de humedad visible;
- ii. un sistema de detección de partículas magnéticas o algo equivalente que supervise el motor, la caja de engranajes de accesorios, y la caja de engranajes de reducción y que incluya una indicación de precaución en el puesto de pilotaje; y
- iii. un dispositivo de emergencia de control de la potencia del motor que permita el funcionamiento continuo del motor dentro de una gama suficiente de potencia para poder completar el vuelo en condiciones de seguridad, en caso de cualquier falla razonablemente posible de la unidad de control de combustible.

b. Sistemas y equipo.-

Los aviones monomotores de turbina que hayan sido aprobados para operaciones por la noche o en IMC estarán equipados de los siguientes sistemas y equipo, destinados a asegurar la continuación del vuelo en condiciones de seguridad y para prestar asistencia en lograr un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad después de una falla del motor, en cualesquiera condiciones admisibles de operación:

1. dos sistemas independientes de generación de energía eléctrica, cada uno capaz de suministrar todas las combinaciones probables de cargas eléctricas continuas en vuelo por instrumentos, equipo y sistemas requeridos en vuelos nocturnos o en condiciones IMC;
2. un radioaltímetro;
3. un sistema de suministro de energía eléctrica de emergencia, de capacidad y autonomía suficientes, después de la pérdida de toda la potencia generada, a fin de, como mínimo:
 - i. mantener el funcionamiento de todos los instrumentos de vuelo esenciales, de los sistemas de comunicaciones y navegación, durante un descenso desde la altitud máxima certificada, en una configuración de planeo hasta completarse el aterrizaje;
 - ii. hacer descender los flaps y el tren de aterrizaje, si corresponde;
 - iii. proporcionar la potencia para un calentador del tubo pitot, que debe prestar servicios a un indicador de velocidad aerodinámica claramente visible para el piloto;

fe



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número
07176)

24 DIC. 2013

“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

- iv. hacer funcionar los faros de aterrizaje, como se especifica en (b) (10);
 - v. poner de nuevo en marcha el motor, de ser aplicable; y
 - vi. hacer funcionar el radioaltímetro;
-
- 4. dos indicadores de actitud, cuya energía provenga de fuentes independientes;
 - 5. medios por lo menos para una tentativa de nueva puesta en marcha del motor;
 - 6. radar meteorológico de a bordo;
 - 7. un sistema de navegación de área certificado, capaz de ser programado con las posiciones de los aeródromos y zonas de aterrizaje forzado seguras y de proporcionar información instantáneamente disponible sobre derrota y distancia hacia esos lugares;
 - 8. para operaciones con pasajeros, asientos de los pasajeros y su soporte que satisfagan normas de performance probadas dinámicamente y que estén dotados de un arnés de hombro o de un cinturón de seguridad con tirantes diagonales para cada asiento de pasajeros;
 - 9. en aviones presurizados, suficiente oxígeno suplementario para todos los ocupantes durante el descenso después de una falla de motor a la performance máxima de planeo desde la altitud máxima certificada hasta una altitud a la que ya no sea necesario utilizar el oxígeno suplementario;
 - 10. un faro de aterrizaje que sea independiente del tren de aterrizaje y sea capaz de iluminar adecuadamente el área del punto de toma de contacto en el aterrizaje forzoso por la noche; y
 - 11. un sistema de aviso de incendio en el motor.
- c. Lista de equipo mínimo.-

El explotador deberá desarrollar la lista de equipo mínimo de conformidad con 4.15.2.17.2. de este reglamento para especificar el equipo necesario para operaciones nocturnas o IMC y operaciones diurnas/VMC.

d. Información en el manual de vuelo del avión.-

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 15/12/2011
Página: 8 de 11

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número
(# 07176) 24 DIC. 2013

“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

En el manual de vuelo del avión se incluirán limitaciones, procedimientos, condición de aprobación y demás información pertinente a las operaciones de aviones monomotores de turbina por la noche o en condiciones IMC.

e. Notificación de sucesos.-

1. Todo explotador que haya recibido aprobación para operaciones con aviones monomotores de turbina por la noche o en IMC notificará todas las fallas, casos de mal funcionamiento o defectos significativos a la UAEAC, que a su vez notificará al Estado de diseño.
2. La UAEAC examinará los datos de seguridad operacional y supervisará la información sobre confiabilidad, para adoptar las medidas que sean necesarias para garantizar que se logre el nivel deseado de seguridad operacional. La UAEAC notificará al poseedor del certificado de tipo y a la Autoridad Aeronáutica del Estado de diseño los sucesos o tendencias importantes sobre Seguridad Operacional.

f. Planificación del explotador.-

1. En la planificación de rutas del explotador, se tendrá en cuenta toda la información pertinente a la evaluación de rutas o zonas de operaciones previstas, incluido lo siguiente:
 - i. el tipo de terreno que haya de sobrevolarse, incluida la posibilidad de realizar un aterrizaje forzoso en condiciones de seguridad, en caso de falla de un motor o de un importante defecto de funcionamiento;
 - ii. información meteorológica, incluidos los efectos meteorológicos estacionales y otros efectos adversos que pudieran afectar al vuelo; y
 - iii. otros criterios y limitaciones según lo especificado por la UAEAC.
2. Todo explotador determinará los aeródromos o zonas seguras de aterrizaje forzoso disponibles para uso en caso de falla del motor y se programará en el sistema de navegación de área la posición de los mismos.

Nota 1.- En este contexto un aterrizaje forzoso en condiciones de “seguridad” significa un aterrizaje en un área en la que pueda razonablemente esperarse que no conduzca a graves lesiones o pérdida de vidas, incluso cuando el avión pueda sufrir amplios daños.

Nota 2.- En los Párrafos (f)(1) y (f)(2) de este apéndice, no se exige, para aviones aprobados de conformidad con el numeral 4.15.2.26. del presente reglamento, una operación a lo largo de rutas en condiciones meteorológicas que permitan un aterrizaje

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 15/12/2011
Página: 9 de 11



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número
07176 , 24 DIC. 2013

“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

forzoso en condiciones de seguridad en caso de falla de motor, como se indica en la Sección 4.15.2.20.4.1. (b) del presente reglamento. Para estos aviones no se especifica la disponibilidad de zonas seguras para efectuar aterrizajes forzosos en todos los puntos a lo largo de una ruta debido al alto grado de confiabilidad del motor, así como a los sistemas y equipo operacional adicionales y procedimientos y requisitos de instrucción que se especifican en este apéndice.

g. Experiencia, instrucción y verificación de la tripulación de vuelo.-

1. La experiencia mínima de la tripulación de vuelo necesaria para realizar operaciones nocturnas o en IMC con aviones monomotores de turbina es de 1500 horas.
2. La instrucción y verificación de la tripulación de vuelo del explotador serán apropiadas para operaciones nocturnas o en IMC de aviones monomotores de turbina, comprendidos los procedimientos normales, procedimientos anormales y de emergencia y, en particular, la falla del motor, incluido el descenso hasta un aterrizaje forzado por la noche o en IMC.

h. Limitaciones en cuanto a rutas por encima de extensiones de agua.-

Esta prohibida la utilización de rutas de aviones monomotores de turbina en operaciones nocturnas o en IMC sobre extensiones de agua si están más allá de la distancia conveniente de planeo desde tierra para un aterrizaje o amaraje forzado, teniendo en cuenta las características del avión, en condiciones de seguridad, los influjos meteorológicos estacionales, incluidos probablemente el estado y la temperatura del mar y la disponibilidad de servicios de búsqueda y salvamento.

i. Certificación o validación del explotador.-

El explotador demostrará que es capaz de realizar operaciones nocturnas o en IMC con aviones monomotores de turbina en cumplimiento de las regulaciones de éste Reglamento, mediante un proceso de certificación y aprobación de acuerdo a los procedimientos internos de la Secretaria de Seguridad Aérea.

Los explotadores que quieran mantener sus actuales operaciones nocturnas o en IMC con aviones monomotores de turbina, deberán realizar el proceso de Certificación y obtener la aprobación de la UAEAC, a más tardar el 15 de Junio de 2014.

Nota.- En el Adjunto I del Anexo 6 Parte I al Convenio de Chicago figuran textos de orientación relativos a aeronavegabilidad y requisitos operacionales.

ARTÍCULO TERCERO. Las disposiciones adoptadas con la presente Resolución, no generan ninguna diferencia con respecto a los estándares internacionales contenidos

Clave: GDIR-3.0-12-10
Versión: 01
Fecha: 15/12/2011
Página: 10 de 11

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL



Principio de Procedencia:
3000.492

Resolución Número
(# 07176) 24 DIC. 2013

“Continuación de la Resolución: “Por la cual se modifican unos numerales y se adiciona un Apéndice a la Norma RAC 4, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

en los anexos de la OACI y en consecuencia no dan lugar a notificación alguna ante el Consejo de dicho Organismo.

ARTÍCULO CUARTO. 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.

ARTÍCULO QUINTO. 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 actual.

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

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los: 24 DIC. 2013


SANTIAGO CASTRO GOMEZ
Director General


MONICA MARIA GOMEZ VILLAFANE
Secretaria General

- Proyectó: Edgar B. Rivera Florez – Jefe de Grupo Normas Aeronáuticas
Juan Carlos Tarazona – Profesional Grupo Normas Aeronáuticas
Nelson Becerra Vasquez – Inspector Seguridad Aérea, Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad 
- Revisó: Fray Erney Herreño Rocha – Jefe de Grupo Inspección de Aeronavegabilidad. 
Edgar Cadena Cañón – Director de Estándares de Vuelo (E) 
- Aprobó: Cr. German Ramiro Garcia A. – Secretario de Seguridad Aérea 