

		FUERZA AÉREA COLOMBIANA				CÓDIGO	DE-AAES-FR-004
MATRIZ CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS OBSERVACIONES PROYECTO RACAE O ENMIENDA						VERSIÓN N°:	5
						VIGENCIA:	31-01-25
Proyecto RACAE_219_							
No.	ORIGEN PERSONA NATURAL O JURÍDICA (EAE, OTRA ENTIDAD DEL ESTADO, CIUDADANÍA O GRUPO DE INTERÉS)	FECHA PRESENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN	CAPÍTULO, TÍTULO, NUMERAL, LITERAL, PÁGINA Y/O PARTE DEL PROYECTO DE RACAE O ENMIENDA	CONTENIDO ACTUAL PROYECTO RACAE O ENMIENDA	OBSERVACIÓN DEL PROYECTO RACAE O ENMIENDA CON ARGUMENTO Y/O FUENTE DE CONSULTA (EAE, OTRA ENTIDAD DEL ESTADO, CIUDADANÍA O GRUPO DE INTERÉS)	ANÁLISIS OPINIA AAES (SE EXPLICA SI SE ACOGE O NO, TOTAL O PARCIALMENTE LA OBSERVACIÓN EN FORMA BREVE)	
1	ARC	29-Sep-25	ENMIENDA 3 RACAE 219 - ÁMBITO DE APLICACIÓN	N/A	EN EL MARCO NACIONAL E INTERNACIONAL MARÍTIMO ESTE REGLAMENTO ESTABLECE QUE LA ARMADA DE COLOMBIA LIDERE LOS ESTÁNDARES, LINEAMIENTOS, REGULACIONES Y PROCEDIMIENTOS CON EL FIN DE GARANTIZAR LA ADECUADA INTEROPERABILIDAD Y SEGURIDAD OPERACIONAL EN OPERACIONES SOBRE CUERPOS DE AGUA (HOSTAC), SIENDO ESTA FUERZA EL CONDUCTO A NIVEL INTERNACIONAL COMO ÚNICA PARTICIPANTE EN LA CONFERENCIA NAVAL INTERAMERICANA (HOSTAC NATIONAL REPRESENTATIVE)	La observación no es acogida, en la medida en que el RACAE 219 no diferencia entre operaciones realizadas sobre distintos escenarios geográficos (tierra, montañas, cuerpos de agua, entre otros). El reglamento establece requisitos mínimos de cumplimiento en materia de seguridad operacional aplicables de manera uniforme a todos los Entes de Aviación de Estado. Asimismo, se reconoce que diferentes Fuerzas cuentan con doctrina propia para la ejecución de operaciones en ambientes específicos, por lo que no corresponde a este reglamento designar liderazgos exclusivos en función del medio en el que se desarrollen las operaciones.	
2	ARC	29-Sep-25	ENMIENDA 3 RACAE 219 - DISPOSICIONES GENERALES	N/A	EN EL MARCO DE LAS OPERACIONES MARÍTIMAS AÉREAS LA ARMADA DE COLOMBIA TENDRÁ EXCLUSIVIDAD Y DESARROLLA SU PROPIO NASO, REGIDO POR ESTÁNDARES INTERNACIONALES HOSTAC Y OTAN	Se establece en: 219.200.4 Definición de nivel aceptable de Seguridad Operacional para el Ente de Aviación de Estado (NASO) (a) El NASO corresponde al grado mínimo de seguridad, que debe ser aceptado por un sistema de Seguridad Operacional en la práctica real, en donde las lesiones a las personas o daños a los bienes se reducen y se mantienen en un nivel aceptable o por debajo de este, para obedecer a un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos. (b) Cada EAE adoptará la implementación de indicadores que le permitan identificar el rendimiento de sus SMS.	
3	ARC	29-Sep-25	ENMIENDA 3 RACAE 219- 219.400 PROMOCIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	N/A	LA AAES EJECUTARÁ DE MANERA ANUAL EN CADA EAE UNA CAPACITACIÓN, CONFERENCIA, ENTRENAMIENTO O CHARLA DE MANERA VIRTUAL O PRESENCIAL; DONDE SE REALICE ACOMPAÑAMIENTO Y VERIFICACIÓN DE EL CORRECTO EMPLEO DE SMS.	Se modifica el numeral: 219.400 PROMOCIÓN Y COMUNICACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (a) Cada EAE deberá establecer actividades periódicas de capacitación, entrenamiento y demás acciones tendientes a fortalecer una cultura positiva de Seguridad Operacional a todo nivel en la organización. Para tal fin, la AAES podrá brindar acompañamiento y asesoría cuando sea requerido por el Ente con el fin de verificar el adecuado entendimiento e implementación del SMS.	
4	Fuerza Aeroespacial Colombiana	16-09-25	219.020 Disposiciones Generales sobre el SMS en la Aviación de Estado	(e) Los jefes/directores Seguridad Operacional (o sus delegados), establecerán un comité cuyo objetivo será generar recomendaciones conjuntas y coordinadas en materia de Seguridad Operacional.	Aclara a qué tipo de comité se refieren, con esto me refiero a si ¿es un comité de seguridad operacional o un comité semestral de seguridad operacional? ¿cada cuánto se debe reunir?, esto ¿está establecido en otra parte del documento?	Se acoge la observación: Se elimina el literal (e) de 219.020 "Disposiciones Generales" y se incluye el numeral (f) en 219.105.5 Funciones del jefe/director de Seguridad Operacional (f) Coordinar y programar reuniones estratégicas de Seguridad Operacional, con una frecuencia no mayor a seis (6) años. Estas reuniones podrán contar con el acompañamiento de la AAES, cuando así lo solicite el Ente, con el fin de garantizar la generación de recomendaciones conjuntas y coordinadas en materia de Seguridad Operacional.	
5	Fuerza Aeroespacial Colombiana	16-09-25	219.200.5 Sistemas de Reportes de Ocurrencia Mandatorios (MOR) y Voluntarios	(b) Cada EAE debe asegurarse de que su sistema de reportes MOR incluya la taxonomía correspondiente al Listado de Sucesos de Reporte Obligatorio (MOR), conforme a lo establecido en la Circular Regulatoria "LISTADO DE SUCESOS DE REPORTE OBLIGATORIO MOR (MANDATORY OCCURRENCE REPORTS) vigente emitida por la AAES	Actualmente la FAC cuenta con un listado MOR más extenso, se han actualizado algunas categorías adicionales como la de SPECIAL OPERATIONS (SP OPS) y estamos por agregar la categoría de DRONES (UAS), las cuales se encuentran publicadas en la SVE con el código 5-DISOP-PR-034. ¿Es necesario regimios por el listado MOR de la AAES?, teniendo en cuenta que contienen más reportes el listado de la FAC.	De acuerdo con la CIRCULAR REGULATORIA DE REPORTES MOR se establece en su literal (b): <i>Si bien esta Circular Regulatoria establece un listado de sucesos de reporte obligatorio, cada Ente de Aviación de Estado tiene la facultad de incluir, dentro de su propio sistema de reportes, aquellos sucesos que considere pertinentes según su operación. No obstante, cualquier nueva clasificación o suceso reportado deberá ser notificado a la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, con el fin de analizar su relevancia y de ser necesario, incorporarlo en el listado oficial. Esto permitirá que otros Entes de Aviación de Estado también puedan reportar dichos sucesos en caso de que les resulten aplicables.</i>	
6	AROPE	21 MARZO DE 2025	219.001 Definiciones y acrónimos	Sistema de Aeronave no Pilotada (UAS: Unmanned Aircraft System): Es el conjunto conformado por la aeronave no tripulada y sus elementos conexos que permiten operarla a distancia	Utilizar la definición del RACAE 94.	Se modifica definición de acuerdo con RACAE 94.	
7	AROPE	21 MARZO DE 2025	219.200.5 Sistemas de Reportes de Ocurrencia Mandatorios (MOR) y Voluntarios	Es responsabilidad de los EAE y de la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado publicar las recomendaciones emanadas de los reportes, protegiendo la identidad de quien reporta y las partes comprometidas, así como efectuar evaluaciones periódicas relacionadas con la efectividad y los resultados del sistema en mención.	Especificar como se publica y en donde. Creo que eso no es función de la AAES, y si es, solo se aplica de manera parcial.	Se modifica el numeral Es responsabilidad de los EAE emitir documentos oficiales, como Boletines de Seguridad, que contengan las recomendaciones derivadas del análisis de los reportes de ocurrencias y su gestión. Asimismo, esta información debe ser remitida a la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, con el fin de garantizar su difusión entre los demás Entes. Este proceso permite evaluar la efectividad del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y fortalecer la cultura de seguridad en la Aviación de Estado.	
8	ARTEC	26-03-25	219.200.3	Matriz de gestión del riesgo	Se recomienda ilustrar una matriz de estándar general. En solo texto es más compleja para el lector	No se acoge, la información está en el Apéndice 1 del RACE 219 - 219.490 Tolerabilidad del riesgo de Seguridad Operacional	
9	ARTEC	26-03-25	219.200.7	siguiendo el respectivo conducto regular de cada Ente y difundida a los Comandantes o directores de las aviones con la debida reserva, a través de los canales y mecanismos previamente establecidos cuando aplique con fines de la prevención.	Se recomienda redactar mejor. No se entiende bien y se recomienda profundizar un poco en el procedimiento o mecanismo.	Se modifica el numeral 219.200.7 Comunicación de accidentes e incidentes graves (a) Todo accidente y/o incidente grave, deberá ser comunicado a la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, siguiendo el respectivo procedimiento establecido en el RACAE 114 "INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DE AVIACIÓN" en su numeral 114.500 INFORMES.	
10	ARTEC	26-03-25	219.300.1	Procesos de monitoreo y medición de desempeño de la seguridad	Se recomienda adicionar una breve descripción de cuál es el fin o el objetivo de citado monitoreo o medición, ya que queda muy general y sin fin particular.	219.300.1 Procesos de monitoreo y medición de desempeño de la seguridad (a) Cada EAE desarrollará procedimientos específicos para evaluar el cumplimiento de las acciones definidas en la mitigación de riesgos, con el objetivo de identificar oportunidades de mejora y garantizar un nivel óptimo de Seguridad Operacional. Los informes sobre los resultados de Seguridad Operacional deben presentar de manera clara y explícita los comportamientos y resultados que se consideran aceptables o inaceptables, permitiendo así una toma de decisiones informada y orientada a la mejora continua.	
11	ARTEC	26-03-25	219.300.3	Auditorías de Seguridad Operacional o visitas de acompañamiento de Seguridad Operacional a los Entes de Aviación de Estado.	Se recomienda no mezclar los dos términos "auditorías o visitas de acompañamiento". Deberían ser diferenciados y definir el fin de cada uno. Son diferentes en concepto y finalidad.	Se modifica el numeral 219.300.3 Auditorías de Seguridad Operacional y visitas de acompañamiento de Seguridad Operacional a los Entes de Aviación de Estado. (a) La Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado y los EAE deberán establecer un plan de auditorías de Seguridad Operacional y visitas de acompañamiento de Seguridad Operacional como parte fundamental del SMS, diferenciando sus objetivos y alcances. (b) Las auditorías de Seguridad Operacional son procesos sistemáticos diseñados para evaluar el cumplimiento de los estándares de seguridad, verificar la correcta implementación del SMS y asegurar la aplicación de las normativas establecidas. (c) Las visitas de acompañamiento de Seguridad Operacional tienen un enfoque orientado a la asesoría y el apoyo en la gestión de la seguridad. Su finalidad es identificar riesgos, fortalecer la cultura de seguridad, facilitar el desarrollo de planes de prevención y mejorar la respuesta ante incidentes o accidentes aéreos.	
12	ARTEC	26-03-25	219.105.3	Conformación del comité de Seguridad Operacional	Se recomienda establecer un mínimo de cargos, perfiles o roles para referencia de los EAE o citar los numerales donde corresponden los integrantes del comité	No se acoge, cada EAE establecerá el Comité de acuerdo a sus necesidades	
13	ARTEC	28-03-25	Todo	Plan de implementación del SMS	El documento menciona que cada Ente de Aviación de Estado (EAE) debe implementar un Sistema de	No se acoge, toda esta información se establece en el APÉNDICE 1 DEL RACAE 219	
14	ARTEC	28-03-25	219.200.- 219.200.3	Gestión de Riesgos de Seguridad Operacional / Matriz de gestión del riesgo	El documento establece que cada EAE debe evaluar riesgos operacionales, pero no especifica cómo	No se acoge, toda esta información se establece en el APÉNDICE 1 DEL RACAE 219	
15	ARTEC	28-03-25	219.300.2.- 219.300.3	Supervisión de la Seguridad Operacional / Auditorías de Seguridad Operacional	El documento menciona que se realizarán auditorías, pero no establece plazos mínimos, indicadores de	No se acoge, toda esta información se establece en el APÉNDICE 1 DEL RACAE 219	

16	ARTEC	31-03-2025	TODOS	Tiempos de Descanso y servicio	No se tiene contemplado el concepto de Técnico de Mantenimiento, ni tampoco se contempla los tiempos de servicios (Horas laborales) y tiempos de descanso del personal Técnico que ejerce funciones	El personal de mantenimiento presta un servicio que cuenta con día de compensatorio ... Cuando hacen aptre de una tripulación, se aplica las directivas de descanso
17	ARTEC	01-04-25	Pág 2. Prólogo	El presente RACAE 219, fue adoptado mediante Resolución No. 001 del 30 de julio de 2020. Publicado en el Diario Oficial de la Imprenta Nacional de Colombia No. 51.461 del 08 de octubre de 2020.	Se actualiza todo con la presente enmienda: El presente RACAE 219, fue adoptado mediante Resolución No. 001 del dd del mm(letra) de 202X. Publicadas en el Diario Oficial de la Imprenta Nacional de Colombia No. XXXX del dd (letra) de mm de 202X.	Se modifica de acuerdo a lo establecido en el RACAE 11
18	ARTEC	01-04-25	Pág 6. Tabla de contenido	Tabla de Contenido	Actualizar, el documento tiene 25 hojas y aparece en la Tabla de contenido 78 pág.	En el documento que se envió para revisión, solo se incluye la primer parte del RACAE, por eso la tabla de contenido tiene mas ítems
19	ARTEC	01-04-25	Pág 6. Tabla de contenido	Apéndice	Si en la presente Enmienda hay apéndice, se debe incluir en el presente documento al final.	El reglamento contiene el APÉNDICE
20	ARTEC	01-04-25	Todo el contenido	219.105 DEFINICIÓN DE POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL. 219.105.1 Responsabilidad y compromiso de cada Ente de Aviación de Estado (a) El Comandante de cada EAC, deberá establecer su compromiso frente a la Seguridad Operacional mediante la definición e implementación de políticas de Seguridad Operacional observando los lineamientos dispuestos en la presente parte y demás normas aplicables a la materia.	Se recomienda dar cumplimiento a RACAE 11.130 Estructura y numeración. (a) (4) Párrafos (i) Son los textos que describen el reglamento. (ii) Se identifican en orden de prioridad, de la siguiente manera: párrafo (a), subpárrafo (1), numeral (i), literal (A). Sería así, en todo el documento: 219.105 DEFINICIÓN DE POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL (a) Responsabilidad y compromiso de cada Ente de Aviación de Estado (1) El Comandante de cada EAC, deberá establecer su compromiso frente a la ...	No se acoge, la numeración en el reglamento se establece de acuerdo a la organización de los títulos y contenido del mismo
21	ARESA	2025-03-19	219.105.2 - Política de Seguridad Operacional	No se menciona un mecanismo de verificación del cumplimiento de la política de Seguridad Operacional.	Se recomienda establecer auditorías internas periódicas para evaluar la implementación y efectividad de la política de Seguridad Operacional. Esto garantizará que los principios del SMS sean aplicados de manera uniforme en todas las unidades.	Se establece en el APÉNDICE 1
22	ARESA	2025-03-19	219.105.3 - Comité de Seguridad Operacional	No se define la periodicidad de las reuniones del comité de Seguridad Operacional.	Se sugiere definir reuniones trimestrales con actas documentadas para dar seguimiento a los avances y garantizar la ejecución de medidas preventivas y correctivas dentro del SMS. (POR QUE TRIMESTRALES- LO APRENDI EN CURSO DE SMS)	No se reglamenta la periodicidad de los comités
23	ARESA	2025-03-19	219.105.7 - Plan de Respuesta ante Accidentes Aéreos	No establece la coordinación con entidades externas de emergencia en caso de accidente aéreo.	Se recomienda incluir un protocolo detallado que contemple la integración con servicios externos de emergencia (bomberos, salud, defensa civil) con roles y responsabilidades definidos.	Se establece en el APÉNDICE 1 - 219.470.15 Plan de respuesta ante emergencias/contingencia
24	ARESA	2025-03-19	219.105.8 - Gestión del Talento Humano en Seguridad Operacional	No se menciona un plan de capacitación recurrente en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS).	Es necesario establecer un programa de actualización y capacitación anual en SMS, asegurando que el personal involucrado cuente con conocimientos actualizados sobre seguridad operacional y gestión de riesgos.	Se incluye en el Apéndice 1 del RACAE 219 219.425.3.4 Capacitación y educación --- Elemento 4.1 / literal C, numeral 2 219.470.11 Capacitación y comunicación de Seguridad Operacional - literal B, numeral 3
25	ARESA	2025-03-19	219.200.1 - Identificación y Análisis de Riesgos	No se detalla un método estandarizado para la evaluación de riesgos en la aviación de Estado.	Para una correcta gestión de riesgos, se recomienda implementar una metodología basada en la ISO 31000, u otra que el AREA considere, incluyendo el uso de matrices de riesgo que permitan una evaluación estructurada de peligros y riesgos.	Se establece en el APÉNDICE 1 - CAPÍTULO G. RIESGOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
26	ARESA	2025-03-19	219.200.5 - Sistemas de Reportes de Ocurrencias	No se incluye una política clara de confidencialidad para incentivar el reporte de ocurrencias.	Se debe incluir una cláusula explícita de protección al personal que reporte incidentes o irregularidades, asegurando que los informes sean utilizados exclusivamente para la mejora continua de la seguridad operacional.	El RACAE 219 y la Circular Regulatoria de Reportes MOR, mencionan que cada ente garantizará la confidencialidad del personal que reporta
27	ARESA	2025-03-19	219.300.3 - Auditorías de Seguridad Operacional	No se especifica la posibilidad de auditorías aleatorias dentro del sistema de seguridad operacional.	Recomiendo implementar auditorías no programadas como una práctica de supervisión del cumplimiento de normas de seguridad. Esto permitirá evaluar la efectividad de las medidas implementadas en entornos reales.	No se considera dentro del reglamento
28	ARESA	2025-03-19	219.300.4 - Protección de la Información sobre Seguridad Operacional	No se detallan medidas de seguridad para la protección de información de Seguridad Operacional.	Es importante definir protocolos de encriptación y control de acceso a la información de Seguridad Operacional para prevenir filtraciones o accesos no autorizados que puedan comprometer la gestión de riesgos.	No se considera dentro del reglamento
29	ARESA	2025-03-19	219.300.5 - Mejora Continua del SMS	No se menciona un sistema de retroalimentación basado en hallazgos de seguridad operacional.	Se sugiere crear un sistema de retroalimentación donde se analicen los incidentes reportados, se extraigan lecciones aprendidas y se comuniquen a todas las unidades para fortalecer la prevención de riesgos.	Se plasma en el numeral 219.400 PROMOCIÓN Y COMUNICACION, literal C
30	ARPAE	28-03-25	219.200.3	Los niveles de probabilidad se identifican como: frecuente, ocasional, remoto, improbable y extremadamente improbable; mientras que la severidad se identifica como: catastrófica, peligrosa, importante, leve e insignificante.	Cambiar la letra "Y" por la letra "O" con el fin de diferenciar que debe ser un nivel de probabilidad y no varios	Se modifica el literal (b) Los niveles de probabilidad se identifican como: frecuente, ocasional, remoto, improbable o extremadamente improbable; mientras que la severidad se identifica como: catastrófica, peligrosa, importante, leve o insignificante.
31	ARPAE	28-03-25	219.200.3	Mientras que la severidad se identifica como: catastrófica, peligrosa, importante, leve e insignificante.	Cambiar la letra "E" por la letra "O" con el fin de diferenciar que debe ser un nivel de Severidad y no varios	Se modifica el literal (b) Los niveles de probabilidad se identifican como: frecuente, ocasional, remoto, improbable o extremadamente improbable; mientras que la severidad se identifica como: catastrófica, peligrosa, importante, leve o insignificante.
32	ARPAE	28-03-25	219.001 Definiciones y acrónimos	Personal de operaciones: Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional. Nota 1.- 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.	Se debe considerar incluir también el personal de RPA, dentro de la definición ya que solo indica que comprende tripulaciones de UAS y se debe realizar la diferencia de acuerdo a las categorías existentes, aun más cuando se pretende realizar una enmienda al RACAE 94	Se modifica la Nota de la definición: Nota 1.- dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo: pilotos RPAs; operadores 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.
33	ARPAE	28-03-25	219.001 Definiciones y acrónimos	Sistema de Aeronave no Pilotada (UAS: Unmanned Aircraft System): Es el conjunto conformado por la aeronave no tripulada y sus elementos conexos que permiten operarla a distancia.	Se debe mejorar este concepto ya que se no se ajusta al concepto de OACI	Definición del RACAE 94
34	ARPAE	28-03-25	219.001 Definiciones y acrónimos	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: <u>Nota 3.- aeronaves remotamente tripuladas</u>	En la nota 3 con ocasión de la enmienda al RACAE 94 se debería contemplar colocar la diferenciación de UAS y RPAS para no dejar tan abierto el concepto de Aeronaves remotamente tripuladas y si es posible colocar si aplica o no la categorización CLASE 1A, 1B y 1C.	Se actualiza NOTA de acuerdo a RACAE 114 Nota 3.- en caso de una investigación de una Aeronave No Tripulada o Sistema Aéreo No Tripulado, solo aeronaves con una aprobación de diseño y que estén desarrollando misiones propias de los Entes de Aviación de Estado, serán considerados

35	ARPAE	28-03-25	219.001 Definiciones y acrónimos	<i>Incidente grave:</i> un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad <i>de que</i> ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la	Se debería suprimir "de que", ya que configura un dequeísmo como uso indebido de la preposición "de" antes de la conjunción "que".	La expresión "probabilidad de que" es correcta. No hay dequeísmo. "probabilidad de que ocurriera un accidente" Es una estructura gramaticalmente correcta, porque el sustantivo "probabilidad" exige la preposición "de" cuando va seguido de una proposición subordinada.
36	ARPAE	28-03-25	219.001 Definiciones y acrónimos	<i>Información sobre Seguridad Operacional:</i> datos sobre Seguridad Operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto a fin "de que" sean de utilidad para fines de gestión de la Seguridad Operacional.	Se debería suprimir "de que", ya que configura un dequeísmo como uso indebido de la preposición "de" antes de la conjunción "que".	"a fin de que sean de utilidad" es gramaticalmente correcta. La locución conjuntiva "a fin de que" exige la preposición "de" como parte de su forma fija. Por tanto, no se trata de dequeísmo.
37	ARPAE	28-03-25	219.001 Definiciones y acrónimos	Piloto al mando (Comandante de la aeronave): piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo. Piloto de pruebas de mantenimiento: piloto seleccionado, capacitado, calificado y entrenado para que realice los vuelos de pruebas de mantenimiento requeridos en la aeronave en la que tiene autonomía. Piloto instructor: piloto seleccionado, capacitado, calificado y entrenado para dar instrucción y entrenamiento a pilotos alumnos y operacionales. Piloto instructor estandarizador: piloto seleccionado entre los pilotos chequeadores generales, con el fin de supervisar, evaluar y estandarizar los procedimientos de los instructores en todas las fases de la instrucción de vuelo, para homogeneizar su desempeño. Piloto supervisor: piloto seleccionado, capacitado, calificado y entrenado para ejercer control y supervisión directa a un piloto que ha terminado un curso de transición y que debe cumplir con el lleno de los requisitos (horas como operacional); asimismo, supervisa el entrenamiento continuado de las tripulaciones de la respectiva unidad.	Estos conceptos aplican para pilotos de aeronaves tripuladas?, faltaría colocar definiciones para Pilotos de RPAS Y UAS o aplica para todos?	Se agrega definición del RACAE 94 Piloto Remoto/Operador UAS al Mando: personal designado por el EAE, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo de UAS/RPAS.
38	ARPAE	28-03-25	219.200.5 Sistemas de Reportes de Ocurrencia Mandatorios (MOR) y Voluntarios	(b) Cada EAE debe asegurarse de que su sistema de reportes MOR incluya la taxonomía correspondiente al Listado de Sucesos de Reporte Obligatorio (MOR),	Se debería suprimir "de que", ya que configura un dequeísmo como uso indebido de la preposición "de" antes de la conjunción "que".	No hay dequeísmo. La estructura "debe asegurarse de que..." es correcta. El verbo "asegurarse" exige la preposición "de" cuando va seguido de una proposición subordinada
39	ARPAE	28-03-25	219.005. Ámbito de aplicación	Los jefes/directores Seguridad Operacional (o sus delegados), establecerán un comité cuyo objetivo será generar recomendaciones conjuntas y coordinadas en materia de Seguridad Operacional.	Se recomienda especificar quien puede integrar dicho comité y cual sería el perfil de los integrantes del mismo.	No se acoge, cada EAE establecerá el Comité de acuerdo a sus necesidades
40	ARPAE	28-03-25	219.005. Ámbito de aplicación	El Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para la Aviación de Estado tiene como finalidad, establecer parámetros en Seguridad Operacional con el objetivo de prevenir condiciones inseguras de las actividades aeronáuticas, brindando herramientas para la identificación de peligros y gestiones adyacentes en la Aviación de Estado, generando un nivel aceptable de Seguridad Operacional. En este sentido, presenta criterios, conceptos y definiciones, que lo constituyen en un documento rector de consulta obligatoria para el talento humano que desarrolla y administra la actividad aeronáutica.	El ámbito de aplicación refiere a quien va dirigido el Programa y en este concepto no es muy claro, ver 219.005 Aplicabilidad RAC 219.	Se modifica el numeral: 219.005. Ámbito de aplicación (a) Este reglamento se aplica a todos los Entes de Aviación de Estado (EAE) en Colombia que desarrollan actividades aeronáuticas en el marco de misiones institucionales. (b) Su objetivo es establecer un marco normativo que garantice la implementación efectiva de un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), promoviendo la mejora continua de la seguridad, la gestión proactiva de riesgos y el fortalecimiento de una cultura de seguridad en todas las actividades aeronáuticas. (c) Este reglamento se alinea con los principios y estándares nacionales e internacionales en materia de Seguridad Operacional establecidos por la Aeronáutica Civil (UAAC) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), armonizados al contexto de la Aviación de Estado.

(NOTA. Se consolidan y relacionan las observaciones de fondo y de forma por parte del Área responsable del proyecto de RACAE o Enmienda.)
Fecha de elaboración: 30/10/2025

Elaboró: CT. JOSÉ ANDRÉS URREGO PEÑA, Jefe Área Seguridad Operacional
Votó: LC. HARRY VALDES CARDENALE, Especialista Estratégico Planes y EPPYR
Validó: TC. OSNA MARITZA RUIZ SANDOVAL FEJAL
Votó: CR. MAURICIO ARMANDO CASTRO, Subjefe Oficina AAAS
Validó: CR. JOHN FABIO OSPINA BARÓN, Jefe Oficina AAAS