

		FUERZA AÉREA COLOMBIANA			CÓDIGO	DE-AAES-FR-004
		MATRIZ CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS OBSERVACIONES PROYECTO RACAE O ENMIENDA			VERSIÓN N°:	5
					VIGENCIA:	31/001/2025
Proyecto RACAE: 114_						
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 OFICINA AAES (SE EXPLICA SI SE ACOGE O NO, TOTAL O PARCIALMENTE LA OBSERVACIÓN EN FORMA BREVE)
1	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.01 literal (a)	Por norma, se respetarán los principios de símbolos y expresiones, que, de acuerdo a la doctrina de cada EAE, se consideren necesarios, en la elaboración de sus propias regulaciones, basadas en el presente RACAE	En la aviación, y especialmente en el delicado proceso de investigación y clasificación de accidentes e incidentes, la precisión es un pilar no negociable. Uno de los mayores obstáculos para lograr un análisis objetivo y eficaz es la ambigüedad. Para superar esto, es fundamental la estandarización de términos, símbolos y expresiones. Cuando cada Ente de Aviación de Estado (EAE) utiliza una terminología diferente para describir un mismo evento, se abre la puerta a confusionismos y malas interpretaciones. Lo que para una entidad es un "incidente grave", para otra podría ser un "accidente menor", simplemente por una diferencia en la definición. Esta falta de cohesión no solo complica la investigación individual, sino que también impide la recolección de datos estadísticos fiables a nivel nacional, que son vitales para identificar tendencias de riesgo y prevenir futuros accidentes. Por esta razón, es imperativo que cada EAE se adhiera estrictamente a los lineamientos establecidos en el Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado (RACAE). El RACAE no busca limitar la autonomía de las entidades, sino proporcionar un lenguaje común y un marco de referencia unificado. El objetivo final es claro: que un investigador de la Fuerza Aérea, del Ejército o de la Policía Nacional hable el mismo "idioma" técnico al clasificar un suceso. Al seguir los lineamientos del RACAE, se garantiza que los datos sean coherentes, los análisis sean comparables y, lo más importante, que las lecciones aprendidas se compartan de manera efectiva para fortalecer la seguridad operacional de toda la aviación de estado. En definitiva, la estandarización no es una simple formalidad, sino una herramienta esencial para la prevención.	se acoge, se efectúa ajuste en la definición del numeral estableciendo la la obligatoriedad de mantener la estandarización de los conceptos emitidos en el RACAE
2	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.01 DEFINICION ACCIDENTE LITERAL (a) Numeral 2	Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave,	La definición general de "Accidente" en la normativa aeronáutica es exhaustiva y cumple su propósito de abarcar una amplia gama de sucesos. Sin embargo, al aplicarla al contexto de la aviación de estado y sus operaciones de alto riesgo, el numeral (a).2, que se refiere a lesiones por "contacto directo con cualquier parte de la aeronave", puede resultar innecesario y hasta contraproducente. La razón fundamental es que ya existe una clasificación mucho más precisa y contextualmente adecuada: el "accidente relacionado con el cumplimiento de la misión tipo". Esta categoría fue creada exclusivamente para diferenciar aquellos sucesos trágicos que no son consecuencia de una falla en la operación de la aeronave, sino del riesgo inherente a la misión misma. Los ejemplos son claros y demuestran la insuficiencia de la definición general: Embarque y Desembarque en Zonas de Combate: Durante una inserción o extracción de tropas bajo presión, un soldado puede ser golpeado por las palas del rotor principal o de cola. En estas condiciones extremas, la tripulación está enfocada en mantener la aeronave estable en un entorno hostil y tiene un control limitado o nulo sobre las acciones individuales del personal en tierra. Operaciones de Rappel o Cuerda Rápida: Un soldado que sufre una caída durante un descenso en rappel no evidencia una falla de la aeronave o de su tripulación. Es un evento directamente ligado a la complejidad y el peligro de la maniobra militar que se está ejecutando. En ambos escenarios, la causa raíz del suceso no es un error de pilotaje ni una falla técnica, sino el riesgo aceptado de la operación. Clasificar estos eventos simplemente como "accidente" bajo el numeral 2 diluye la data y puede llevar a análisis de seguridad equivocados, enfocando la atención en la operación de la aeronave cuando el factor determinante fue el riesgo táctico. Por lo tanto, se argumenta que para eventos donde las lesiones son producto de la naturaleza de alto riesgo de la misión militar o policial, la clasificación de "accidente relacionado con el cumplimiento de la misión" debe prevalecer. Esto permite un análisis más honesto y efectivo, separando los riesgos operacionales de la misión de los riesgos de la operación aérea, lo cual es vital para el desarrollo de doctrina y la implementación de medidas de prevención realmente efectivas.	Se acoge, se elimina la definición teniendo en cuenta que el RACAE 114, ya lo define y contempla en la definición de "Accidentes Relacionados con el Cumplimiento de Misiones Tipo"
3	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.01 DEFINICION CAUSA	Causas: acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen o hayan contribuido a la ocurrencia del accidente o incidente. La identificación de las causas, no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.	Quando un informe oficial de un ente de aviación de estado, como el Ejército, concluye con una afirmación taxativa como "la causa del accidente fue...", se está emitiendo una declaración con un alto grado de certeza jurídica. Este nivel de firmeza puede generar varias consecuencias negativas: 1.Implicaciones Procesales: Los informes de accidentes aéreos son pruebas documentales de gran peso. Al establecer una "causa" definitiva, el informe puede ser interpretado como la asignación de culpa o responsabilidad directa. Esto convierte automáticamente a los investigadores y a la entidad en actores clave dentro de posibles procesos penales (homicidio culposo, lesiones), disciplinarios (faltas al servicio) o administrativos (responsabilidad fiscal). 2.Vulnerabilidad en Testimonios: Al afirmar una causa con certeza, los investigadores que sean llamados a declarar ante un juez o procurador quedan obligados a defender esa conclusión como una verdad absoluta. Cualquier abogado hábil puede explotar la más mínima incertidumbre en la cadena de evidencia para desacreditar al perito y, por extensión, a todo el informe. 3.Extratramitación de Funciones: La finalidad de una investigación de accidentes aéreos, según la doctrina de seguridad operacional, es la prevención de futuros eventos, no la asignación de culpa o responsabilidad legal. Determinar la "causa" de forma definitiva se acerca peligrosamente a la función judicial, que corresponde exclusivamente a los jueces de la República. Adoptar el término "causa probable" alinea el informe con las mejores prácticas internacionales (como las recomendadas por la OACI) y ofrece una protección jurídica indispensable. 1.Prudencia y Honestidad Técnica: "Causa probable" refleja con mayor precisión la naturaleza de una investigación compleja. Reconoce que, si bien la evidencia apunta con fuerza en una dirección, casi siempre existe un grado de incertidumbre. Es la conclusión más lógica y probable basada en la información disponible. 2.Enfoque en la Prevención: Este término maneja el informe en su ámbito natural: el de la seguridad operacional. Señala los factores que muy probablemente llevaron al suceso para que se puedan tomar acciones correctivas, sin necesidad de emitir un veredicto. 3.Protección Jurídica para el Investigador: Cuando un investigador presenta una "causa probable", su rol en el estrado judicial es más sólido. No está defendiendo una verdad absoluta, sino explicando el análisis técnico y el razonamiento que lo llevaron a la conclusión más probable. Su testimonio se centra en el "porqué" de su conclusión técnica, en lugar de defender una acusación. En resumen, la experiencia ha demostrado que afirmar la "causa del accidente" convierte un informe técnico de prevención en una pieza procesal de alto riesgo. El uso de "causa probable" no es una muestra de indecisión, sino una decisión estratégica que protege a la institución y a sus investigadores, manteniendo la integridad y el propósito fundamental de la investigación	No se acoge, teniendo en cuenta que la definición de las causas es una necesidad establecida desde el principio y objetivo de la investigación, por tal motivo y en pro del desarrollo adecuado del proceso de gestión de la seguridad operacional, se es necesario que como resultado de la investigación se determine las acusas y se emitan las recomendaciones pertinentes, con el fin de impulsar el proceso de mejora continua del sistema de seguridad operacional. De igual forma dentro del proceso de seguridad operacional se define que el único fin de la investigación es evitar la materialización y/o ocurrencia de sucesos de seguridad y que los datos obtenidos dentro del proceso serán tratados para mejorar la administración de la seguridad operacional. El informe de investigación de accidentes de aviación es un documento técnico emitido por personal técnico especializado, fundamentado en la recopilación y análisis de información y datos factuales obtenidos del proceso de trabajo de campo, inspección técnica de componentes y análisis documental. Es por tal motivo que el documento, muestra resultados factuales y objetivos. Los procesos o investigaciones externas que se desarrollan de manera paralela frente a la ocurrencia de accidentes de aviación, son independientes de la investigación técnica del suceso

4	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.01 DEFINICIONES	DEFINICIONES	Para que un reglamento sea una herramienta eficaz, debe ser preciso y enfocado. En el contexto de la normativa de aviación de estado, es fundamental que la sección de definiciones se limite a incluir únicamente los términos estrictamente necesarios y directamente relacionados con su propósito principal: la seguridad operacional y la investigación de accidentes. Actualmente, el reglamento contiene una cantidad considerable de definiciones que, si bien son relevantes para la aviación en general, sobran en este contexto específico. Términos relacionados con la aeronavegabilidad, operaciones de vuelo generales o administración aeronáutica no solo aumentan innecesariamente el volumen del documento, sino que también diluyen la importancia de los conceptos que sí son críticos para un investigador o un oficial de seguridad. El principal problema es la redundancia. Muchas de estas definiciones ya se encuentran estipuladas en otros Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RACAE) de carácter más amplio. Repetirlas en un reglamento especializado es ineficiente y crea el riesgo de generar inconsistencias si una de las normativas se actualiza y la otra no. Por ende, se manifiesta la necesidad de realizar una depuración exhaustiva del glosario. El objetivo debe ser la concisión y la relevancia. Un reglamento enfocado exclusivamente en la seguridad y la investigación debe ofrecer definiciones claras sobre conceptos como "causa probable", "factor contribuyente", "incidente grave" o "riesgo de seguridad operacional", en lugar de ocupar espacio con términos que ya tienen su lugar en otros manuales.	Se acoge, se efectúa revisión y depuración de definiciones, manteniendo las que se tratan en el documento.
5	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.02 CLASIFICACIÓN SUCESOS SEGURIDAD OPERACIONAL	CLASIFICACIÓN DE SUCESOS	El Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado (RACAE) es una norma exclusiva y especializada, diseñada para regular las operaciones que, por su naturaleza, van más allá del ámbito de la aviación civil. Precisamente por esta exclusividad, es imperativo que su sistema de clasificación de sucesos sea más claro y detallado que el de su contraparte civil, el RAC. Si bien la clasificación estándar de sucesos del RAC (incidente, incidente grave, accidente) es aplicable y útil en muchos casos para la aviación de estado, resulta insuficiente. Las operaciones militares y policiales introducen variables y riesgos que la aviación civil no contempla. Es aquí donde surgen clasificaciones misionales únicas, como: Accidente relacionado con el cumplimiento de misión tipo. Acción directa del enemigo. Estas categorías son el núcleo de la diferencia entre la aviación civil y la de estado. No se refieren a fallas técnicas o errores operacionales convencionales, sino a eventos que ocurren como consecuencia directa del complejo y peligroso entorno de una misión. El problema actual es que, al ser clasificaciones tan particulares, deben ser mejor explicadas y redactadas dentro del RACAE. La falta de una definición robusta y criterios claros puede llevar a ambigüedades críticas durante una investigación. Un investigador debe tener herramientas normativas precisas para diferenciar un accidente convencional de un suceso derivado del riesgo inherente a una operación de combate o de un ataque deliberado. La forma en que se clasifique un evento tiene profundas implicaciones en: El enfoque de la investigación: No se buscan las mismas causas en una falla de motor que en un evento ocurrido por fuego hostil. Las estrategias de prevención: Las medidas para mitigar riesgos tácticos son completamente diferentes a las de la seguridad operacional convencional. El desarrollo de la doctrina: Una clasificación precisa alimenta la doctrina militar y policial con lecciones aprendidas reales y contextualizadas. En conclusión, dado que estas clasificaciones son exclusivas de los entes de aviación de estado y no tienen equivalente en la normativa civil, es fundamental que el RACAE las desarrolle con la máxima claridad. Se requiere una redacción más detallada, con ejemplos y criterios específicos, para garantizar que los sucesos se clasifiquen de manera coherente y precisa, reflejando la realidad única de las operaciones de estado.	Se acoge parcial, la definición de los terminos se describe de tal forma que permita integrar y orientar dentro de su clasificación todos los posibles sucesos que, por sus características y modo de ocurrencia, se atribuyan a este tipo. Se efectuo ajuste de la definicion de Accidentes Relacionados con el Cumplimiento de Misiones Tipo
6	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.311 numeral (4	Los Entes de Aviación de Estado, deberán incorporar dentro del órgano investigador de Accidentes Aéreos a un representante designado por la AAAES. Donde se establezca la participación directa del mismo con voz y voto, así como la formalización del cargo a través del acto administrativo que designa el órgano investigador del EAE.	ara garantizar la credibilidad y la eficacia de la seguridad operacional, cada investigación de un suceso aéreo debe llevarse a cabo con la máxima objetividad. El pilar que sostiene esta objetividad es el principio de independencia, un estándar global que busca blindar el proceso técnico de cualquier conflicto de interés o influencia externa. La lección más clara sobre la importancia de este principio la encontramos en la propia estructura de la aviación civil colombiana. Durante años, la comunidad aeronáutica internacional, a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ha insistido en una recomendación fundamental contenida en su Anexo 13: la autoridad que investiga los accidentes no puede ser la misma que regula y supervisa las operaciones aéreas. La razón es simple: nadie puede ser juez y parte. Una autoridad que se investiga a sí misma siempre estará bajo un velo de duda, pues sus conclusiones podrían, consciente o inconscientemente, proteger a la institución en lugar de buscar la verdad objetiva para la prevención. Colombia asimiló esta lección y tomó la decisión estratégica de separar la Dirección de Investigación de Accidentes de la Aeronáutica Civil. Al crear un ente autónomo, se aseguró de que las investigaciones sobre fallas en el sistema de aviación civil no fueran realizadas por la misma entidad responsable de administrar ese sistema. Este mismo principio, ineludible y probado, debe aplicarse con igual rigor a la estructura de la aviación de estado. Cada Ente de Aviación de Estado (EAE) —como el Ejército o la Fuerza Aérea— posee su propio órgano investigador, especializado en sus operaciones únicas. Estos órganos deben gozar de plena autonomía para analizar los sucesos sin injerencias. Es aquí donde la participación de la Autoridad de Aviación de Estado (AAAES) como miembro activo en estas investigaciones se vuelve problemática. La AAAES, al ser el ente rector o administrativo superior, cumple un rol análogo al que tenía la Aeronáutica Civil. Es una autoridad que establece políticas, supervisa y tiene responsabilidad sobre el funcionamiento general del sistema. Si un representante de la AAAES participa en una investigación, se recrea exactamente el conflicto de interés que se buscó eliminar en la aviación civil. ¿Qué ocurriría si la investigación de un accidente apunta a una directriz deficiente emitida por la AAAES o a una falla en su modelo de supervisión? La presencia de un miembro de esa misma autoridad en el comité investigador comprometería la objetividad necesaria para señalar esa falla. En conclusión, así como la Aeronáutica Civil no interviene en las investigaciones para garantizar la transparencia, la AAAES debe mantenerse al margen del proceso decisorio de los órganos investigadores de cada EAE. La colaboración es bienvenida; la injerencia, sin embargo, socava el fundamento mismo de una investigación fiable, cuyo único fin es aprender para evitar que la tragedia se repita.	a lo descrito en el Código del Comercio, Decreto 410 de marzo 27 de 1971 publicado en el Diario Oficial N° 33.339 del 16 de junio de 1971. Libro Quinto; de la Navegación, Segunda Parte, de la Aeronáutica: Capítulo IX Investigación de accidentes de aviación Artículo 1847. Obligación De La Autoridad Aeronáutica De Investigar Accidente De Aviación. Todo accidente de aviación deberá ser investigado por la autoridad aeronáutica, con el objeto de determinar sus causas probables y la adopción de las medidas tendientes a evitar su repetición. Artículo 1848. Procedimiento Para La Investigación De Accidente De Aviación. Corresponde a la autoridad aeronáutica el establecimiento, por medio de los reglamentos, del procedimiento que debe seguirse en la investigación de los accidentes. El cual enviste a las autoridades como los encargados de liderar las investigaciones de accidentes aéreos de las aeronaves bajo su regulación. De igual forma establece que la autoridad aeronáutica es la responsable de establecer los procedimientos regulatorios para el direccionamiento de las investigaciones. Así mismo se busca dar cumplimiento a lo estipulado en el decreto ley No.2937 de 2010; Artículo 5°, Numeral 4, "Liderar la investigación de accidentes e incidentes de aviación en que incurran aeronaves de Estado". Donde se enviste a la AAAES como el responsable de liderar las investigaciones de los sucesos de seguridad que se presenten en aeronaves de la fuerza pública. A través de este ajuste se podrá fortalecer el proceso descrito, ya que ratifica la responsabilidad y liderazgo de la AAAES en las investigaciones y permite generar una estrategia de conformación y aporte con los entes de aviación de Estado. Así como, sin perjuicio de la autonomía con la que se enviste a los EAE para el desarrollo de las investigaciones, será granate del cumplimiento del RACAE 114, objetividad del proceso y transparentes o sesgos institucionales.

7	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.331 numeral (4)	Quando sea necesario, la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, podrá solicitar copia del informe final de las investigaciones adelantadas por los diferentes Entes, con fines de prevención.	Basado en los principios de reserva, la Ley de Inteligencia y la independencia investigativa, no es conveniente ni legalmente apropiado que los Entes de Aviación de Estado (EAE) entreguen sus informes finales de accidentes a la Autoridad de Aviación de Estado (AAAEs). 01.El Principio de Reserva y el Control del Inves9gador El propio reglamento, en su numeral 114.325, establece un marco de confidencialidad estricto. La norma es clara: la información sensible (entrevistas, grabaciones, análisis, etc.) es de carácter reservado. Más importante aún, estipula que el control del expediente es responsabilidad exclusiva del investigador a cargo y, una vez finalizado, del órgano investigador interno. Este control implica que es el órgano investigador quien determina qué información, incluso la clasificada, es pertinente para incluir en el informe final y cuándo puede divulgarse. Obligar la entrega del informe completo a una entidad externa como la AAAES vulnera esta autonomía y el principio de "necesidad de conocer", ya que la autoridad administrativa no es parte del proceso de investigación ni una autoridad judicial competente que pueda ordenarlo. 02. Implicaciones de la Ley de Inteligencia y Contrainteligencia La Ley 1621 de 2013 (Ley de Inteligencia) clasifica la información sensible del Estado en categorías como reservada y secreta. Un informe final de un accidente aéreo de estado a menudo contiene: •Capacidades operacionales de la Fuerza Pública. •Detalles de misiones de seguridad nacional. •Información técnica de equipos militares o policiales. Divulgar esta información a un ente administrativo que no la requiere para cumplir una función judicial o de investigación directa podría constituir una violación a la cadena de custodia de información clasificada. La AAAES, en su rol administrativo, no tiene la competencia legal para ser receptora automática de documentos que por ley tienen circulación restringida. 0.3 La Independencia del Órgano Investigador Como hemos establecido, la independencia es el pilar de la objetividad. La obligación de entregar el informe final a la AAAES puede interpretarse como un acto de subordinación, no de colaboración. Esto crea una jerarquía donde el órgano investigador debe "rendir cuentas" a una autoridad administrativa, recreando el conflicto de interés que las normas de la OACI buscan eliminar. El flujo de información debe ser para la prevención. Los hallazgos y recomendaciones de seguridad sí pueden y deben ser compartidos (de forma anonimizada si es necesario), pero el informe final completo, con todos sus detalles reservados y análisis técnicos, debe permanecer bajo la custodia del órgano investigador para proteger su integridad legal y su independencia funcional. En conclusión, forzar la entrega del informe a la AAAES no solo iría en contra del espíritu de independencia, sino que también contravendría las normativas específicas que protegen la información reservada y clasificada del Estado, debilitando la autonomía legal otorgada al investigador.	No se acoge, en referencia al principio de seguridad operacional, y en cumplimiento de la AAAES en su rol de autoridad, velando por el principio de aseguramiento de la seguridad operacional al interior de los entes de aviación de estado. Bajo este principio Cuando sea necesario, la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, podrá solicitar copia del informe final de las investigaciones adelantadas por los diferentes Entes, con fines de prevención de la seguridad operacional. En dado caso y en armonía con la reglamentación interna de cada EAE, el documento de informe final será emitido a la AAAES bajo un proceso de cadena de custodia, donde se efectúe la preservación y reserva del mismo, de acuerdo al nivel y tipo de información que contenga el documento y que el ente requiera. En cumplimiento de la legislación nacional.
8	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.349 Inspeccion a los procesos organizacionales	Ahora bien, cuando un EAE, se vea involucrado en accidentes o incidentes graves recurrentes, será sujeto a una visita de acompañamiento por parte de la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado. En el desarrollo del acompañamiento se verificarán, entre otros:	El texto del RACAE 114, donde habla de la Inspección a los procesos organizacionales, es acertado en su intención de intervenir cuando existen problemas recurrentes, pero la forma en que se activa esa intervención es crucial. Para que sea verdaderamente efectiva y respete los principios de autonomía, la solicitud de una "visita de acompañamiento" debería ser iniciada por el propio órgano investigador del Ente de Aviación de Estado (EAE), como se plantea en el RAC114. La redacción actual, "será sujeto a una visita", enmarca el acompañamiento como una imposición, casi como una sanción. Este enfoque es contraproducente para una cultura de seguridad saludable y choca directamente con el principio de independencia investigativa. •Si es una imposición (el modelo actual): Se percibe como una auditoría de una autoridad superior que desconza de la ges0ón del EAE. Esto genera una postura defensiva, limita la transparencia y socava la autoridad del órgano investigador local. •Si es una solicitud (el modelo propuesto): Se convierte en un acto de madurez y ges0ón proac0va de la seguridad. El órgano inve9gador, en pleno uso de su independencia, reconoce un riesgo sistémico y solicita la colaboración de la AAAES como un recurso de alto nivel. Esto fomenta la colaboración, mantiene la autonomía y demuestra un compromiso real con la mejora continua.	No se acoge, dentro de las funciones de la AAAES es velar por la seguridad operacional de los EAE. Dentro de este proceso se efectúa el monitoreo continuo de la seguridad, por lo cual sí se evidencia una conducta común que vulnera los niveles aceptables de riesgo, es imperativo que la AAAES, en su rol de autoridad, efectúa una intervención al respectivo ente, así mismo en importante definir que el único objetivo de estos acompañamientos en identificar los riesgos y peligros, así como establecer medidas de mitigación efectivas. Parte de la madurez de un EAE, es interiorizar y evaluar sus procesos operacionales y de seguridad operacional de manera continua, si se presenta la necesidad de intervención de la Autoridad, la madurez del sistema permitirá sacar el mejor provecho de esta situación para mejorar los procesos.
9	DAVAA	16/10/2025	RACAE 114 Numeral 114.534 Informe de incidentes	Quando se presenten incidentes, que por su naturaleza no se clasifiquen como accidentes, el órgano investigador, deberá redactar un único informe en el que se incluyan los hechos, conclusiones y recomendaciones que son de interés para la seguridad operacional dadas las posibles consecuencias que hubiese podido causar. Así mismo el informe trimestral consolidado de accidente, incidentes graves e incidentes, se deberá enviar a la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado dentro de los cinco (05) días del mes siguiente.	El párrafo que exige el envío de un informe trimestral consolidado de incidentes a la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado (AAAEs), junto con los accidentes e incidentes graves, desdibuja el rol estratégico de dicha autoridad y debilita la gestión proactiva que debe existir dentro de cada Ente de Aviación de Estado (EAE). Es crucial entender que no todos los sucesos de seguridad tienen el mismo peso estratégico. Mientras que los accidentes e incidentes graves son eventos de alta consecuencia que revelan fallas sistémicas significativas, los incidentes son, en su mayoría, eventos de bajo nivel que sirven como el pilar del día a día de la seguridad operacional. La competencia de la AAAES debe centrarse en el panorama general: la supervisión, la política y la identificación de riesgos de alto nivel que puedan afectar a toda la aviación de estado. Su función es analizar las grandes fallas del sistema, que son precisamente las que se manifiestan en los accidentes e incidentes graves. Llenar a la autoridad con reportes de cada incidente menor es ineficiente y desvía su atención de las amenazas verdaderamente críticas. La verdadera gestión de la seguridad se construye desde la base. Los incidentes menores son el componente fundamental del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) interno de cada EAE. Son los datos que nutren la gestión proactiva y predictiva del riesgo. •Autonomía y Responsabilidad: Cada EAE debe tener la autonomía y la responsabilidad de ges0onar sus propios incidentes. Esto le permite identificar sus debilidades operacionales específicas y aplicar soluciones rápidas y contextualizadas, antes de que estos pequeños problemas escalen a eventos mayores. •Cultura de Reporte: Obligar a reportar cada incidente a la máxima autoridad puede desincentivar una cultura de reporte saludable. El personal podría sentir temor de reportar errores menores si saben que terminarán en un informe consolidado a nivel nacional. La gestión interna, en cambio, promueve la confianza y la transparencia. En conclusión, la responsabilidad de la AAAES es estratégica y debe enfocarse en los sucesos de alto impacto. La gestión de incidentes, por otro lado, es una función táctica y operativa que pertenece exclusivamente a los procesos internos y al SMS de cada Ente de Aviación de Estado. El flujo de información hacia la autoridad debe limitarse a los accidentes e incidentes graves, permitiendo que cada EAE gestione de manera autónoma y eficaz la base de su pirámide de seguridad.	Se acoge, se suprime el numeral, en razón de las observaciones recibidas y el enfoque del RACAE.
10	DAVAA	16/10/2025	Generalidades 114.110 Ambito de aplicacion	La aplicación de este reglamento a las aeronaves de Aviación de Estado será adelantada por la Autoridad de Investigación de Accidentes de cada Ente de Aviación de Estado, quien para el efecto designará un investigador encargado y el mismo gozará de independencia e imparcialidad.	El texto menciona que el investigador "gozará de independencia e imparcialidad", pero no se especifican mecanismos formales para garantizar esa independencia. Recomendaciones (según Doc 9756, Parte I): •Incorporar un numeral que detalle cómo se garantiza la autonomía funcional y técnica del investigador frente a la cadena de mando militar. •Establecer un procedimiento para la designación y remoción del investigador, con base en criterios técnicos, no jerárquicos. •Definir explícitamente que las conclusiones de seguridad no podrán ser modificadas por autoridad operativa o disciplinaria.	Se acoge parcialmente, se adiciona párrafo en el numeral 114.314 Funciones generales del investigador a cargo, donde se describe la autonomía e independencia del investigador a cargo en el proceso de investigación. Se describe la garantía del cumplimiento de esta disposición, a traes de la referencia del mismo reglamento (RACA 114) y el cual describe que la investigación tiene un enfoque técnico y factual, que no contempla las posiciones subjetivas o de intereses personales o institucionales. Así mismo es responsabilidad de cada EAE, dentro de su autonomía para desarrollar las investigaciones de accidentes e incidentes graves, establecer los procesos para la designación, cambio o remoción del personal participante en una investigación, como por ejemplo el investigador a cargo. Lo anterior manteniendo el cumplimiento de los parámetros descritos en el RACAE 114.

11	DAVAA	16/10/2025	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN 114.01 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	Sistema Aéreo no Tripulado (UAS: Unmanned Aerial System). Aeronave y sus elementos asociados, la cual es operada sin piloto a bordo. Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS: Remotely-Piloted Aircraft System). Aeronave pilotada por un Piloto Remoto, ubicado en una estación remota localizada fuera de la aeronave (ej: en tierra, barco, otra aeronave, en el espacio).	La regulación menciona UAS y RPAS, pero de forma general. El RACAE 114 ya menciona brevemente a las aeronaves no tripuladas ("UAS", "RPAS", "aeronaves clase 1A, 1B y 1C"), pero solo en las definiciones y clasificación de sucesos. Sin embargo, no desarrolla un procedimiento claro para investigar accidentes o incidentes que involucren drones militares o sistemas no tripulados del Estado. ■ Integrar lo dispuesto en el Manual OACI de UAS (Circular 328) y Anexo 19 sobre Seguridad Operacional, especificando: ■ Procedimientos de investigación para eventos con UAS. ■ Criterios para determinar la severidad y aplicabilidad del RACAE 114. ■ Coordinación con la autoridad de control de UAS (en Colombia, la UAEAC o el ente militar correspondiente).	No se acoge, en el numeral 114.01 CLASIFICACIÓN SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL se define dentro del concepto de accidente, nota No.3 las categorías de aeronaves UAS/RPA que tendrán la aplicación del proceso investigativo de acuerdo a los lineamientos establecidos en el RACAE 114.
12	DAVAA	16/10/2025	Generalidades - Título 114.110 – 114.120	Para la investigación de accidentes e incidentes de Aviación de aeronaves de Estado, ocurridas en el territorio de otro Estado, mientras se ejecutan operaciones combinadas en el marco de ejercicios internacionales, se debe estipular en las reuniones previas de coordinación los canales de comunicación y el apoyo requerido para las acciones iniciales y el desarrollo de la investigación, en todo caso siempre se debe contar con un oficial de seguridad del EAE respectivo, presente en el Estado donde se desarrollan las operaciones, quien será el investigador a cargo del suceso de seguridad	No se define con precisión el alcance del reglamento frente a incidentes que involucren aeronaves de Estado en operaciones combinadas con países aliados o en misiones internacionales. Fuente: Anexo 13 de la OACI, Cap. 5 ("Responsabilidades del Estado del suceso")	Se acoge parcialmente, se adiciona el título 114.100, numeral 1114.110 párrafo "Cada Ente de Aviación de Estado deberá diseñar un procedimiento de actuación y cooperación que permita esclarecer las actividades, los métodos de comunicación y la administración de los datos del suceso". Así mismo, con el fin de dar alcance al desarrollo del proceso que se ejecutara encaso del suceso de adiciona "Por lo anterior, el oficial de seguridad debe contar con las condiciones, preparación, experiencia e idoneidad para desarrollar y liderar el proceso de una investigación".
13	DAVAA	16/10/2025	Apéndice 2 – HFACS	Dentro del modelo taxonómico HFACS, HFAC-ME, se identificó que los niveles organizacionales, supervisión, precondiciones y condiciones de trabajo, pueden estar presentes, uno o varios, en un mismo suceso, siendo fundamental para el análisis y la prevención de accidentes de aviación. En términos estadísticos y para la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, solamente se tendrá en cuenta el factor que produjo el suceso y el nivel de mayor contribución, para que este se presentara. Asimismo, en cada suceso de seguridad operacional, sea incidente, incidente grave o accidente, siempre existirá un acto inseguro que va a representar el detonante para la ocurrencia del suceso, es decir que, la suma de los factores (organizacional, supervisión, precondiciones y condiciones de trabajo) deberá ser igual a la suma de los actos inseguros.	Aunque se incorpora el modelo HFACS, no se especifica el método de análisis ni los criterios de clasificación de errores humanos. Fuente: OACI Doc. 9859 ("Manual de gestión de la seguridad operacional") sugiere establecer metodologías cuantificables.	no se acoge, el modelo esta definido en el paendice 2. En la actualenmienda se actualiza a HFACS 8,0
14	DAVAA	16/10/2025	114.01 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	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.	Condición: Se considera que el periodo relevante para la clasificación de un accidente abarca desde el momento en que una persona entra a la aeronave con la intención de volar hasta el momento en que todas las personas desembarcan. Cuando no existe la intención de volar, el suceso no se clasifica como accidente según esta definición, lo cual genera una laguna normativa para los Oficiales de Seguridad Operacional al momento de aplicar los procedimientos de investigación correspondientes. Ejemplo: Durante el remolque de una aeronave, se produce una colisión que ocasiona daños mayores en la aeronave o lesiones graves o mortales. En este caso, dado que la aeronave no está en operación con intención de vuelo, el incidente no calificaría formalmente como accidente bajo la definición mencionada, dejando sin un referente reglamentario claro para iniciar la investigación de seguridad operacional. Recomendación: Considerando que la definición citada anteriormente proviene del documento de referencia RAC, se recomienda omitir la condición que limita la clasificación de un evento como accidente únicamente al periodo en que exista la intención de volar. Esto permitiría que incidentes ocurridos en fases como el remolque, que puedan causar daños mayores o lesiones graves, sean también considerados accidentes, proporcionando así un marco reglamentario más completo para que los Oficiales de Seguridad Operacional puedan aplicar adecuadamente los procedimientos de investigación.	No se acoge, la caracterización de los accidentes se determina por la intención de vuelo, los sucesos de seguridad operacional que se presentan fuera de este criterio deberán ser clasificados, si aplica, como incidentes. Lo anterior tenido en cuenta que al no desarrollarse y formalizarse una intención de vuelo durante procedimientos donde se involucren aeronaves o personal aeronáutico, representa la materialización de un riesgo fuera del desarrollo de una operación de vuelo. Este tipo de situaciones se contemplan como afectación a las capacidades, antes del perfil de intención de vuelo.

15	DAVAA	16/10/2025	114.01 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	Incidente Grave: Un incidente en el que intervienen circunstancias, que indican que hubo una alta probabilidad de que 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 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.	Condición: La clasificación de un Incidente Grave se limita al periodo comprendido desde que una persona aborda la aeronave con la intención de realizar un vuelo hasta que todas las personas han desembarcado. En ausencia de esta intención de vuelo, el evento no se considera un Incidente Grave conforme a esta definición, lo cual deja un vacío normativo para que los Oficiales de Seguridad Operacional puedan llevar a cabo las investigaciones pertinentes. Recomendación: Considerando que la definición citada anteriormente proviene del documento de referencia RAC, se recomienda omitir la condición que limita la clasificación de un evento como incidente grave únicamente al periodo en que exista la intención de volar. Esto permitiría que incidentes ocurridos en fases como el remolque y demás actividades propias del Mantenimiento, que puedan causar daños mayores o lesiones graves, sean también considerados incidentes graves, proporcionando así un marco reglamentario más completo para que los Oficiales de Seguridad Operacional puedan aplicar adecuadamente los procedimientos de investigación.		No se acoge, la caracterización del incidente grave se determina por la intención de vuelo, los sucesos de seguridad operacional que se presentaran fuera de este criterio deberán ser clasificados, si aplica, como incidentes. Lo anterior teniendo en cuenta que al no desarrollarse y formalizarse una intención de vuelo durante procedimientos donde se involucren aeronaves o personal aeronáutico, representa la materialización de un riesgo fuera del desarrollo de una operación de vuelo. Este tipo de situaciones se contemplan como afectación a las capacidades, antes del perfil de intención de vuelo.
16	DAVAA	16/10/2025	Numerales 114.325 (carácter reservado) y 114.331 ().	publicación de informes	– Incorporar un procedimiento de evaluación ponderada ("balancing test") que determine si una información puede divulgarse sin comprometer la prevención. – Incluir lista taxativa de materiales protegidos (CVR/FDR sin decodificar, entrevistas, datos personales).	(fuentes): •ACI Anexo 13, Apéndice 2, párrafos 5.12–5.13: define la necesidad de aplicar un "balancing test" antes de divulgar grabaciones o declaraciones. •ACI Doc 10053 (2ª ed., 2022), Cap. 4.3: desarrolla el método y los factores del test (valor preventivo vs. interés público/judicial). •EASA Regulation (EU) No. 996/2010, Art. 14(1–4): protege información sensible, permitiendo divulgación solo tras un balancing test formal.	describe la responsabilidad de cada EAE de implementar los procedimientos educados para la administración de los documentos (gestión documental) y los procesos de comunicación y promulgación. Así mismo el RACAE 114 establece, que Cada Ente de la Aviación de Estado, establecerá los mecanismos necesarios para difundir los informes finales y sus recomendaciones de seguridad operacional de manera segura y expedita, manteniendo los principios de seguridad de la información y reserva de información crítica de los EAE. Lo anterior dando alcance a los descrito en el presente RACAE, el cual establece la autonomía en el proceso investigativo, así mismo la responsabilidad del control y gestión documental
17	DAVAA	16/10/2025	114.02	(Clasificación de sucesos) y Apéndice 2.	– Incorporar la obligación de codificar accidentes e incidentes usando ADREP y CICTT, compatibles con ECCAIRS 2. – Incluir en Apéndice 2 una tabla de mapeo entre categorías locales y CICTT.	•ACI Doc 9859 (4ª ed., 2018), Cap. 8.2: recomienda el uso del sistema ADREP/CICTT para uniformar la recolección de datos. •EASA Regulation (EU) 376/2014, Art. 7 y AMC 20-8: exige reporte en formato ECCAIRS 2. •Manual del Sistema de Notificación de Sucesos Aéreos UAEAC (2019): adopta taxonomía CICTT como estándar local.	No se acoge, teniendo en cuenta que el RACAE ya tiene la codificación mínima requerida para los accidentes e incidentes graves de aviación, descrito en el numeral de clasificación de sucesos de seguridad. Así mismo en el apéndice 2 describe la clasificación usando el modelo HFACS, que es específico para factores humanos. Así mismo para la incorporación de una codificación de sucesos tipo ADREP, se es necesario efectuar una caracterización específica de los EAE, en referencia a un SMS aprobado.
18	DAVAA	16/10/2025	Nuevo numeral 114.426 bis, adyacente a 114.425 ("Registadores de vuelo").	Registadores de vuelo	– Definir umbrales de investigación para RPAS (peso > 25 kg, daño a personas o propiedad, pérdida de enlace). – Incluir procedimientos de descarga y preservación digital: logs C2, geocercas, datos del control remoto, hash de archivos y custodia digital.	•ACI Doc 10019 (2ª ed., 2023), Cap. 9.1–9.5: instruye al Estado a definir procedimientos específicos de investigación para RPAS. •EASA AMC/GM Part-UAS, Cap. UAS.SPEC.040: indica la preservación de "remote pilot logs" como evidencia técnica. •Circular Reglamentaria UAEAC 2020-04 sobre UAS: establece reporte obligatorio de incidentes RPAS.	No se acoge, teniendo en cuenta que en la sección de clasificación de accidentes del RACAE 114, se define los criterios de para la clasificación (tipo, peso, etc), así mismo en el RACAE establece la autonomía en el proceso investigativo de los EAE, por tal motivo cada ente determinará los métodos usados para el desarrollo y adquisición de datos de la investigación, como por ejemplo datos de telemetría, recopiladores de datos, etc.
19	DAVAA	16/10/2025	Numerales 114.321 y 114.425 (registadores de vuelo).	registadores de vuelo	– Establecer que solo laboratorios acreditados pueden decodificar grabaciones. – Prohibir cualquier copia previa no controlada.	•ACI Anexo 6, Parte I, Apéndice 8: exige cumplimiento con ED-112A para nuevos registradores. •EUROCAE ED-112A (2013), Sección 2.1.2: define estándares de rendimiento y grabación. •EASA CS-25.1457 y CS-29.1457: refieren a ED-112A como documento de cumplimiento aceptable. •AC 8.6.3.1 (Colombia): exige que los registradores se ajusten a estándares internacionales.	Se acoge, se efectúa la adición del texto recomendado, ajustado y armonizados con el contenido de los Numerales 114.321 y 114.425 (registadores de vuelo).
20	DAVAA	16/10/2025	Numeral 114.550 ("Cumplimiento de recomendaciones").	Cumplimiento de recomendaciones	– Crear un sistema público de seguimiento de recomendaciones, con estados (emitida / abierta / en ejecución / cerrada), fechas objetivo y evidencia de cumplimiento. – Informe anual de cumplimiento publicado. Fuentes: •ACI Doc 9756, Parte II, Cap. 9.2.4: exige al Estado un mecanismo de seguimiento y evaluación de acciones correctivas. •EASA Regulation (EU) 996/2010, Art. 18: impone publicación de seguimiento de Safety Recommendations. •Manual del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO, UAEAC, 2021): solicita trazabilidad de recomendaciones de investigación		Se acoge parcial, teniendo en cuenta el proceso de seguridad de la información y administración de los datos emitidos por los EAE, a la AAAES, se establece en el numeral 114.550 Cumplimiento de recomendaciones que las actividades de gestión efectuadas por lo EAE deben ser reportadas a las AAAES, la cual analizará y replicará la información de importancia para los demás entes, a través de los métodos descritos en el RACAE 219.
21	DAVAA	16/10/2025	Sección 114.340–114.351, agregando 114.360.		– Introducir numeral 114.360, exigiendo que el Estado y los operadores cuenten con Planes de Asistencia a Víctimas y Familias (PAVF). – Definir roles, comunicación, gestión de restos, apoyo psicosocial y punto de contacto único. •ACI Anexo 9, Ed. 16, Cap. 8.47: obliga a los Estados a establecer planes de asistencia. •ACI Doc 9998 (1ª ed., 2013), Cap. 3.2: detalla contenido y coordinación interinstitucional del PAVF. •EASA Regulation (EU) 996/2010, Art. 21: impone la misma obligación a los Estados miembros. •Ley 1755/2015 (Colombia, Art. 23): garantiza derecho a información y asistencia a familiares.		Se acoge, se efectúa la adición del texto recomendado, ajustado y armonizados con el contenido de los Numerales 114.340 Procedimiento post-accidente o incidente grave numeral C
22	DAVAA	16/10/2025	Numeral 114.331 ("Publicación de informes").		– Crear un protocolo de comunicación con calendario de publicaciones, boletines, comunicados técnicos y lineamientos de independencia. – Establecer un "portavoz único técnico".	•ACI Doc 9756, Parte I, Cap. 7.1.6: recomienda mantener comunicación constante y veraz con medios. •AIB UK "Policy on Media Interaction", 2022: modelo de cronograma público y boletines mensuales. •EASA Regulation (EU) 996/2010, Art. 13.2: dispone la publicación de información factual y comunicados. •Ley 1712/2014 (Colombia): establece principios de transparencia activa.	Así mismo el RACAE 114 establece, que Cada Ente de la Aviación de Estado, establecerá los mecanismos necesarios para difundir los informes finales y sus recomendaciones de seguridad operacional de manera segura y expedita, manteniendo los principios de seguridad de la información y reserva de información crítica de los EAE. Lo anterior dando alcance a los descrito en el presente RACAE, el cual establece la autonomía en el proceso investigativo, así mismo la responsabilidad del control y gestión documental
23	DAVAA	16/10/2025	Numerales 114.340–114.343 ("Procedimiento post-accidente y certificados psicofísicos")		– Integrar procedimientos de evaluación médica y psicológica post-accidente para tripulaciones e investigadores. – Implementar FRMS (Fatigue Risk Management System) y CISM (Critical Incident Stress Management).	•ACI Doc 9859 (4ª ed., Cap. 7.4.4): exige mitigación de riesgo por fatiga y estrés post-evento. •Doc 9966 (FRMS Implementation Manual, 2ª ed., 2015): define estructura y criterios médicos. •TSB Canadá "Investigator Wellness Policy", 2021: establece evaluación y acompañamiento obligatorio. •AC 67 (Colombia): reglamenta evaluación psicofísica de personal aeronáutico.	No se acoge, teniendo en cuenta que la estructura organizacional de los EAE, contiene una organización diferente a las descritas en los documentos que se refieren en la observación, por tal motivo la integración de estos procesos debe ser adoptados por cada EAE en procedimientos internos, con referencia a la organización y capacidades de cada fuerza.

24	DAVAA	16/10/2025	Numerales 114.317–114.324 (participación de otros entes y coordinación judicial).		– Incorporar modelos de Memorando de Entendimiento (MoU) para investigaciones conjuntas. – Especificar que el órgano investigador conserva la primacía técnica sobre otras autoridades (sin interferir con lo judicial).•ACI Anexo 13, Cap. 5.18–5.25: define la cooperación entre Estados y autoridades. 9 CFR Part 831, Subpart B (NTSB, USA): otorga autoridad exclusiva a la agencia investigadora. Decreto 260/2004, Art. 5 (Colombia): faculta a la UAEAC para liderar investigaciones aeronáuticas.	No se acoge, en referencia a las organización y asignación de autonomía en el proceso de las investigaciones que se asigna a los EAE. así mismo teniendo en cuenta que en numerales anteriores del presente RACAE 114, se describe que el órgano investigador conserva la primacía técnica sobre otras autoridades, en referencia con las responsabilidades de liderar la investigación bajo la caracterización de responsable de ocurrencia de accidentes e incidentes graves. En relación con las Referencia 49 CFR Part 831, Subpart B (NTSB, USA): otorga autoridad exclusiva a la agencia investigadora y referencia Decreto 260/2004, Art. 5 (Colombia): faculta a la UAEAC para liderar investigaciones aeronáuticas, descrita en la observación, no aplica para la Aviación de Estado, en referencia a que en el decreto 2937 del 2010 estas facultades.
25	ARC	30/09/2025	114.01 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	AGREGAR A TÉRMINOS Y DEFINICIONES CONCEPTO INDISCIPLINA DE VUELO	No se adopta, teniendo en cuenta que el concepto es una caaterización de la definición de Desviacion Conocida
26	ARC	30/09/2025	114.01 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	AGREGAR DEFINICIÓN CUASI ACCIDENTE O PERCANCE, NOMBRADO EN CONCEPTO DE DESVIACIONES CONOCIDAS	No se adopta, teniendo en cuenta que las definiciones mencionadas no se contemplan en el estandar mundial de seguridad como definiciones usadas en la seguridad operacional. Se fecyuo ajuste en la definición de Desviacion conocida, se elimina los conceptos mencionados.
27	ARC	30/09/2025	114.02	CLASIFICACIÓN SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	USAR TABLA Y ESPECIFICAR CATEGORÍAS 1A, 1B y 1C. PARA SISTEMAS REMOTAMENTO PILOTADOS.	Se adopta la observacion, se adicional tabla de categorías en el RACAE 114, CLASIFICACION DE SUCESOS
28	ARC	30/09/2025	114.427	DIAGRAMAS	SE ESTABLECE EN REPORTE INICIAL DE 24 HORAS, PRELIMINAR 30 DÍAS, EL INFORME FINAL DEBE TENER UN TIEMPO PARA EMITIR EL INFORME EL CUAL ES DE 12 MESES EN LO POSIBLE. DE LO CONTRARIO DEBERÍA HACER PÚBLICO UN INFORME INTERINO EN CADA ANIVERSARIO DEL SUCESO, INDICANDO LOS PORMENORES DEL PROGRESO DE LA INVESTIGACIÓN DE ACUERDO AL ANEXO 13 OACI "INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES"	No se acoge, teniendo en cuenta que en el RACAE 114 se describe los tiempos de reporte inicial y preliminar como se describen en la observacion. De acuerdo a lo descrito en el RACAE 114 y teniendo en cuenta la funcionalidad de la AAAES en el proceso de investigación, no es requisito para la AAAES la entrega de los informes finales por parte de los EAE, para el proceso de gestión de seguridad operacional que se adelanta se es requerido las recomendación resultado de los informes de investigación adelantadas por los EAE.
29	ARC	30/09/2025	114.500	INFORMES	SER ESPECÍFICOS CON EL TIEMPO PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA/TOXICOLOGÍA	se adopta, se adiciona los tiempos para la realización de las pruebas, con referencia y armonización con el RACAE 120 pagina 21, capítulo 10,315, numeral C. 114.342 Certificación psicofísica Post-accidente- Exámenes post – suceso a personal aeronáutico 114.452 Factor humano- 114.452-1 Evidencia médica
30	ARC	30/09/2025	114.343	CONTROL DE VUELO POST-ACCIDENTE	NO SE INDICA BAJO QUÉ CRITERIOS SE DEBE RETORNAR LOS TRIPULANTES DE VUELO AL SERVICIO EJ (EVALUACIÓN MÉDICA, PSICOLÓGICA, PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA NEGATIVAS, REALIZACIÓN SIMULADOR, AUTORIZACIÓN DE LA AUTORIDAD MÉDICA)	No se adopta, cada EAE debe establecer los parámetros y requisitos mínimos para que un tripulante, dependiendo de la situación, estado físico, mental y hayasgos de los investigacion, pueda o no retornar a efectuar actividades de vuelo, teniendo como referencia los requisitos mínimos de certificación de actitud psicofísica
31	FAC-IGEFA-DISOP	20/10/2025	114.02 CLASIFICACIÓN SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL, ACCIDENTE, literal C, nota 3.	Accidente: Nota 1: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave	Se solicita establecer los criterios para definir un accidente de ARP de acuerdo a su clasificación. Así mismo las investigaciones de S.O deberán ser realizadas únicamente para ARP 1C o superior.	No se acoge, los criterios de clasificación están orientados a caracterizar afectación crítica a estructura de la aeronave, aeronavegabilidad, otras aeronaves y personas. Por lo cual cada EAE debe realizar el análisis y definición los elementos entran dentro de la clasificación descrita dependiendo cada aeronave. Esto con el fin de mantener un estándar de criterios de clasificación tanto interna como a nivel mundial. En referencia a lo descrito en el RACAE 94, si una aeronave clase 1A o 1B vuela por encima de 400 pies AGL y más de 5 km, entra dentro de un perfil de operación de clase 1C, por lo que se efectuaría investigación como accidente aéreo.
32	FAC-IGEFA-DISOP	20/10/2025	114.311 Responsabilidad del órgano investigador del EAE, numeral 4.	Los Entes de Aviación de Estado, deberán incorporar dentro del órgano investigador de Accidentes Aéreos a un representante designado por la AAAES. Donde se establezca la participación directa del mismo con voz y voto, así como la formalización del cargo a través del acto administrativo que designa el órgano investigador del EAE.	Incluir las funciones del Representante designado por la AAAES	se acoge, se adiciona nota con las funciones de representante designado
33	FAC-IGEFA-DISOP	20/10/2025	114.341 Suspensión de actividades literal a "suspensión de actividades de personal aeronáutico", numeral 1	Mientras se evalúa la incidencia o no de su desempeño operacional o técnico en un accidente, incidente grave o incidente; los miembros de la tripulación involucrada, quedarán suspendidos de toda actividad aeronáutica de tierra o vuelo, según corresponda, de forma inmediata y sin necesidad de requerimiento alguno.	La suspensión se realizará únicamente si es evidente o se presume injerencia del factor humano por desviación, violación o error, no podrá realizar actividades operacionales,	No se acoge, teniendo en cuenta que el definir La suspensión se realizará únicamente si es evidente o se presume injerencia del factor humano por desviación, violación o error, no podrá realizar actividades operacionales, se fundamenta en un análisis subjetivo inicial por parte del investigador, sin tener ningún soporte técnico que sustente la injerencia del factor humano en la ocurrencia del suceso.
34	FAC-IGEFA-DISOP	20/10/2025	114.533 Informe final		Se solicita incluir una nota que diga "Los Informes Finales derivados de Investigaciones de Seguridad Operacional, serán clasificados como "PÚBLICO RESERVADO" de acuerdo con la Ley 1712 del 06 de marzo de 2014 artículo 18, 19.	se acoge, se adiciona nota con el texto recomendado.
35	PONAL	29/09/2025	Acción Directa del Enemigo (A.D.E.)	Se recomienda colocar la nota	Nota: En estos casos, una vez confirmada la acción directa del enemigo, el evento no será incluido en la estadística de accidentalidad y no se continuará o iniciará una investigación técnica.	No de adopta, teniendo en cuenta que en la definición descrita en el RACAE 114, ya se encuentra descrito. Es potestad de cada EAE el determinar la continuación o no, de la investigación con un enfoque de seguridad operacional
36	PONAL	29/09/2025	114.211 Contenido mínimo de una notificación inicial por accidente o incidente grave.	Se recomienda colocar la nota	Nota: Para aeronaves Remotamente Tripuladas se deberá incluir: 1. Modo de operación (manual, automático, asistido) 2. Ubicación de la estación del piloto remoto 3. Configuración del sistema al momento del suceso	No se adopta, teniendo en cuenta que el RACAE 114 establece la información mínima requerida que se solicita por parte de la AAAES en su regulación, para el proceso de reporte inicial, así mismo se describe en el RACAE que, el EAE puede adicionar la información que crea pertinente o necesaria para complementar el reporte. Estos requisitos mínimos solicitados, están armonizados y alineados con los descritos en la reglamentación mundial ANEXO 13, DOC 9756.

37	PONAL	29/09/2025	114.313 Designación del investigador a cargo	se recomienda colocar la nota	Nota: El investigador a cargo para sucesos RPAS deberá contar adicionalmente con: a) Conocimiento técnico de sistemas aeronáuticos no tripulados B) Capacitación en recuperación y análisis de datos de sistemas RPAS Nota: El investigador a cargo para sucesos RPAS deberá contar adicionalmente con: a) Conocimiento técnico de sistemas aeronáuticos no tripulados B) Capacitación en recuperación y análisis de datos de sistemas RPAS	No se adopta, teniendo en cuenta que en referencia lo descrito en el RACAE 114, es responsabilidad del EAE (órgano investigador de cada Ente de Aviación de Estado) el investigador a cargo, e acuerdo con el tipo de suceso y las características técnicas requeridas (perfil, experiencia, conocimiento, etc) para el desarrollo de la investigación. Así mismo es importante resaltar que el definir características formativas específicas para un investigador, limita la capacidad de los EAE para el desarrollo de las investigación. El investigador a cargo es la persona responsable de organizar, liderar y asignar el personal necesario para desarrollar la investigación, por lo anterior el perfil del mismo debe ser enfocado en la capacidad de desarrollar una investigación.
38	PONAL	29/09/2025	114.420 Notificación, desplazamiento y acciones iniciales	Se recomienda colocar el siguiente literal	d. atención de familiares y manejo de elementos personales Tras un accidente que conlleve víctimas fatales las pertenencias de la tripulación o de los pasajeros, el EAE, a través de su Grupo de Factores Humanos, realizara la atención inmediata a familiares, la recolección y devolución de los elementos personales. Se deberá;	Se adopta parcialmente, teniendo en cuenta el ajuste en la redacción para armonización con el contenido del RACAE 114.
39	PONAL	29/09/2025	114.453 Factor operacional	Recomienda colocar el siguiente numeral	XXXXX Factor Operacional RPAS Evaluación de: a) Planificación de Misión: -Análisis de riesgos específicos RPAS -Coordinación con control de tráfico aéreo -Selección de rutas y altitudes -Contingencias y procedimientos alternativos	No se adopta, teniendo en cuenta que el RACAE 114 establece la información mínima requerida que se solicita por parte de la AAAS en su regulación, para el proceso de factor operacional, así mismo se describe en el RACAE que, el EAE puede adicionar la información que crea pertinente o necesaria para complementar el informe. Estos requisitos mínimos solicitados, están armonizados y alineados con los descritos en la reglamentación mundial ANEXO 13, DOC 9756.
40	PONAL	29/09/2025	114.550 Cumplimiento de recomendaciones	Se recomienda colocar las dos nota	Nota 1: seguimiento y verificación del cumplimiento de las recomendaciones de las investigaciones técnicas debe ser realizado por el componente 3- Aseguramiento de la Seguridad Operacional del SMS, como parte de sus funciones de observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, y podrá ser auditado por la AAAS.	Se adopta parcialmente, teniendo en cuenta el ajuste en la redacción para armonización con el contenido del RACAE 114.
41	ARESA	20/02/2025	114.500 – Informes pag 45	114.520 Contenido de los informes	Observación: Se propone especificar un formato de publicación de informes para la Aviación de Estado, a fin de proteger la información sensible de seguridad. Argumento: Garantizar la reserva de la información que pueda impactar la seguridad y principios de la aviación en un accidente Fuente: Principios de reserva en materia de seguridad nacional, Leyes de Transparencia y Acceso a la Información, y RACAE 160, Capítulo J "Información delicada o sensible" .	NO SE PUEDE LIMITAR EL FORMATO DEL INFORME, SE DESCRIBE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE SU CONTENIDO SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION DE LA ADICION DE RESERVA DE LA INFORMACION
42	ARESA	20/02/2025	114.001 – Definiciones	"Accidente": todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave...	Observación: Sugiere ajustar la redacción para incluir aeronaves no tripuladas en condiciones de entrenamiento operativo. Argumento: Coherencia con la definición de aeronaves UAS/en la regulación de Aviación de Estado.	LOS UAS YA SE CONTEMPLAN EN LA DEFINICION, EN CASO DE UN ACCIDENTE SE REALIZA EL PROCESO DE INVESTIGACION SIN DISTINCION DE LA MISION QUE DESARROLLE
43	ARESA	20/02/2025	114.321 – Coordinación con autoridades judiciales	El investigador a cargo coordinará con las autoridades judiciales competentes para la preservación de evidencia...	Observación: Proponer incluir un término de tiempo específico (SI EXISTE EN LA IEY) y la designación de un oficial de enlace. Argumento: Mejora la eficiencia y celeridad en la entrega de evidencias.	DENTRO DE LOS PROCESOS INVESTIGATIVOS, EL AMBITO DE APLICACIÓN NO PUEDE DEFINIR EL TIEMPO Y LA INDEPENDENCIA DE LAS DEMAS AUTORIDADES QUE INTERCEDAN EN EL PROCESO. LA ASIGNACION DE UN TERCERO EN EL PROCESO DE TRAMITE DE INFORMACION GENERA DEMORAS Y POSIBLES DESVIACIONES EN LA INFORMACION QUE EL INVESTIGADOR ACARGO REQUIERE DE MANERA PRECISA Y RAPIDA. ES LA PERSONA IDONEA PARA SOLICITAR Y TRAMITAR LA INFORMACION
44	ARESA	20/02/2025	114.363 – Control de vuelo post-accidente	Se establecen disposiciones para la revisión médica y psicológica de la tripulación...	Observación: Detallar los criterios y pruebas que deben realizarse (por ejemplo, control toxicológico, valoración de fatiga). Argumento: Homologar protocolos con normas internacionales OACI y la legislación de salud ocupacional. Fuente: Anexo 1 OACI	NO SE PUEDEN DEFINIR LAS PRUEBAS, TENIENDO EN CUENTA QUE DEPENDIENDO EL ACCIDENTE SE REQUERIRAN DIFERENTES TIPOS DE EXAMENES. ESTO LO DEFINE EL INVESTIGADOR A CARGO DE ACUERDO CON LA INFORMACION QUE REQUIERA EN CONSECUENCIA DE LOS POSIBLES HALLAZGOS
45	ARESA	20/02/2025	114.260 – Notificación por parte del servicio SAR	El servicio de búsqueda y salvamento notificará el suceso a...	Observación: Recomendar añadir la obligación de informar simultáneamente a la oficina de seguridad del aeródromo Argumento: Garantizar respuesta coordinada entre SAR y seguridad de la aviación de Estado.	LOS PROCESOS DE NOTIFICACION VAN DE ACUERDO AL CONDUCTO DE COMUNICACIÓN Y LOS RESPONSABLES GERARQUICOS
46	ARESA	20/02/2025	114.410 – Entrevistas a testigos	El investigador a cargo llevará a cabo entrevistas a todo testigo calificado...	Observación: Incluir lineamientos sobre confidencialidad de la información brindada, para no comprometer la seguridad operativa ni judicial. Argumento: Evitar filtraciones o compromisos de las investigaciones en curso.	YA SE ENCUENTRA ESTABLECIDO LOS FORMATOS Y DOCUMENTOS LEGALES QUE SUSTENTAN LA LEGITIMIDAD DE LAS ENTREVISTAS.
47	ARESA	20/02/2025	114.369 – Inspección a los procesos organizacionales	... hará una inspección a sus procesos organizacionales e institucionales	Observación: Añadir la participación del área de seguridad física y ciberseguridad, en caso de incidentes con sistemas informáticos. Argumento: Integrar la seguridad aeroportuaria y la protección de datos. Fuente: RACAE 160, capítulo G (Medidas relativas al ciberterrorismo).	LA DESCRIPCION TIENE UN ENFOQUE GENERAL DONDE, SI ES REQUERIDO, SOLICITARA LA PARTICIPACION DE LAS AREAS RESPONSABLES DEL PROCESO
48	ARESA	20/02/2025	114.141 – Protección del elemento material probatorio	Tomará las medidas oportunas, para proteger el elemento material probatorio o evidencia física, además de mantener la custodia eficaz de la aeronave o sus partes y su contenidos...	Observación: Evaluar si se Proponer la inclusión de un párrafo que clarifique los tiempos de entrega de evidencia a la autoridad judicial. Argumento: Evitar retrasos o interferencias en la operatividad de las aeronaves de Estado.	NO SE PUEDEN DENIFIR, TENIENDO EN CUENTA QUE, DEPENDIENDO EL ACCIDENTE, SE REQUERIRAN DIFERENTES TIEMPOS. ESTO LO DEFINE EL INVESTIGADOR A CARGO DE ACUERDO CON LA INFORMACION QUE REQUIERA, ASI COMO TAMBIEN DEPENDERA DE LOS PARTICIPANTES EXTERNOS
49	ARESA	20/02/2025	Sin numeración "Factor técnico" pag 42	En la determinación del factor técnico se considerará el mantenimiento, la aeronavegabilidad y el historial de reparaciones...	Observación: Sugerir que los informes incluyan la verificación de directivas de aeronavegabilidad militares Argumento: Garantizar la trazabilidad de las reparaciones y cumplimiento de boletines técnicos. Fuente: OACI.	SOLO SE HACE REFERENCIA GENERAL DE LA DOCUMENTACION QUE SE PODRIA REQUERIR LOS TEMAS ESPECIFICADOS EN LA RECOMENDACIÓN. ESTOS VAN IMPLICITOS EN LA DESCRIPCION DEL PARAFO
50	ARESA	20/02/2025	114.452 – Factor humano (pag 43)	El factor humano comprende la interacción de la tripulación, el estado psicológico y la cultura organizacional...	Observación: Incorporar mención de la presión operativa y fatiga en contexto militar, incluyendo despliegues en zonas de conflicto. Reconocer diferencias entre la aviación civil y la de Estado.	LOS CONCEPTOS DESCritos EN LA RECOMENDACIÓN SON PUNTOS DE ANALISIS DENTRO DEL DE LAS DEFINICIONES GENERALES QUE SE TOMAN EN EL TEXTO
51	ARESA	20/02/2025	114.350 – Costos de la investigación	Los costos de la investigación serán asumidos por el Ente de Aviación de Estado,	Observación: salvo acuerdos bilaterales...Proponer claridad en la forma de reintegro o compensación de gastos cuando participen otros Estados o entidades en la investigación. Argumento: Evitar conflictos económicos y establecer una base legal para la recuperación de gastos.	DE ACUERDO A REGULACION MUNDIAL OACI, IAR Y RAC, ES RESPONSABILIDAD DEL ENTE ASUMIR LOS GASTOS.
52	ARESA	20/02/2025	114.310 – Organización y realización de la investigación	La investigación será organizada por el órgano investigador y podrá contar con asesores técnicos externos...	Observación: Especificar si dichos asesores externos requerirán habilitación de seguridad (Security Clearance) al tratarse de aeronaves militares o material clasificado. Argumento: Proteger información sensible y cumplir normas de confidencialidad militar. Fuente: RACAE 160 – Capítulo J (Información delicada); Ley de Inteligencia y Contra inteligencia.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION DE LA ADICION DE RESERVA DE LA INFORMACION
53	ARESA	20/02/2025	114.320 – Exámenes médicos	Serán realizados exámenes médicos al personal involucrado en el suceso, de acuerdo con la normativa vigente	Observación: Sugerir la inclusión de controles de dopaje y sustancias psicoactivas para todo el personal con acceso a la aeronave en la operación previa al incidente/accidente. Argumento: Fortalecer la prevención y detección temprana de factores de riesgo humano.	ESE TIPO DE CONTROLES SE REALIZAN DE ACUERDO CON LA NECESIDAD Y SOLICITUD DE LA INFORMACION QUE REQUIERA EL INVESTIGADOR A CARGO.
54	ARESA	observaciones de forma FORMATO DE ACUERDO A RACAE 11			del NUMERAL 114.410 pasa al 114.440	SE ACOGE Y SE CORRIGE EN EL DOCUMENTO
55	ARESA				del NUMERAL 114.440 pasa al 114.452	SE ACOGE Y SE CORRIGE EN EL DOCUMENTO
56	ARESA				De acuerdo al RACAE 11 NUMERAL 11.130 LA Estructura y numeración (iii) A partir del Capítulo 8 de cada reglamento, la numeración se iniciará en la próxima	SE ACOGE Y SE CORRIGE EN EL DOCUMENTO
57	ARINF	3-feb-25	114.01 DEFINICIONES, PAGINA 6	114.01DEFINICIONES	Se solicita incluir los acrónimos en este RACAE, después del capítulo de DEFINICIONES, armonizando según RACAE 11, 11.110 Uso de definiciones, acrónimos, abreviaturas y símbolos	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
58	ARINF	3-feb-25	TABLA DE CONTENIDO, PAGINA 4	TABLA DE CONTENIDO	Se solicita organizar la tabla de contenido y el contenido del mismo RACAE los capítulos como lo establece el RACAE 11, 11.130 Estructura y numeración , (2) Capítulos (i) Son las subdivisiones de cada reglamento y se identifican con letras mayúsculas, en orden alfabético comenzando por la A, sin incluir CH, LL ni Ñ, seguida del título del capítulo	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
59	ARINF	3-feb-25	114.01 DEFINICIONES, PAGINA 8	Aeródromo: área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos), destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.	Se solicita armonizar el concepto del acrónimo con el establecido en el RACAE 154, página 8, Aeródromo: Aeródromo es toda superficie destinada a la llegada y salida de aeronaves, incluidos todos sus equipos e instalaciones.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO

60	ARINF	3-feb-25	pagina 39	Administración de la información. Con el fin de adelantar de manera eficaz la investigación, se requiere procesar la información mediante la definición de cuatro factores: Factor técnico. El órgano investigador debe recolectar la información y elementos necesarios, para que la junta investigadora pueda llegar a determinar la condición de aeronavegabilidad continuada, posibles fallas en el material o errores de diseño.	Se solicita armonizar y numerar los títulos, como lo establece el RACAE 11, 11.130 Estructura y numeración, (3) Secciones (i) Son las subdivisiones de un capítulo y constituyen los títulos del reglamento propiamente dicho. (ii) Se numeran como sigue: (A) El número de la sección es el correspondiente al número del reglamento, seguido de un punto decimal y tres (3) o más cientes decimales, dependiendo de la extensión de cada reglamento. Se solicita armonizar y numerar los títulos, como lo establece el RACAE 11, 11.130 Estructura y numeración, (3) Secciones (i) Son las subdivisiones de un capítulo y constituyen los títulos del reglamento propiamente dicho. (ii) Se numeran como sigue: (A) El número de la sección es el correspondiente al número del reglamento, seguido de un punto decimal y tres (3) o más cientes decimales, dependiendo de la extensión de cada reglamento. (B) Se empieza por el .001, sigue con el .005, continuado sucesivamente con múltiplos de cinco en orden ascendente. (C) Cuando las circunstancias lo requieran podrá hacerse uso de los números intermedios.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
61	ARINF	3-feb-25	pagina 39			SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
62	AROPE	6/02/2025	Enmiendas al RACEAE	Armonización y actualización de acuerdo con RAC 114 "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación" y Anexo 13 OACI "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación"	Incluir la referencia de LAR	SE VERIFICA REGLAMENTACIÓN Y NO SE TIENE DOCUMENTACIÓN LAR PARA ADICIONAR.
63	AROPE	6/02/2025	114.01 Definiciones	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/o operacional serán considerados.	Incluir en alguna parte del manual a que hace referencia con aprobación operacional	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
64	AROPE	6/02/2025	114.01 Definiciones	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS): enfoque sistemático de la Aviación de Estado, para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios. Es equivalente al SMS estructurado por la OACI.	Relacione el RACE 219 en vez de la OACI.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
65	AROPE	6/02/2025	114.140 Objeto de la Investigación y Finalidad	En atención a lo referido en el Anexo 13 de la OACI "Investigación de accidentes e incidentes de aviación" en su Apéndice 2 "Protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes";7. Personal de Investigación de Accidentes e Incidentes; y de conformidad con lo descrito en el Capítulo 3, 3.1, los Estados no podrán exigir al personal designado como investigador de accidente aéreo a emitir opiniones sobre cuestiones de culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios	Ajuste la redacción para que quede con responsabilidad en los EAE y no en los Estados como lo enuncia la OACI. Me explico bajo de nivel.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
66	AROPE	6/02/2025	114.360 Procedimiento post accidente o incidente grave	La tripulación y personal aeronáutico que pudiese estar comprometido en la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente está en la obligación de suministrar a la Autoridad de Investigación de Accidentes de la Entidad de Estado a la que pertenece la aeronave, la documentación que esta le solicite, y atender las entrevistas y demás diligencias que se le programen en relación con la investigación del suceso	Ajuste la redacción porque se nombra a entidad de estado y debe ser EAE.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
67	ARPAE	2/12/2025	114.01 y 114.02	114.01 etc	Las secciones están numeradas con dos decimales y de acuerdo al RACAE 11 "... número del reglamento, seguido de un punto decimal y tres (3)..."	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
68	ARPAE	2/12/2025	114.01 Definiciones Nota 3:	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/o operacional serán considerados.	Verificar el uso del conector "y/o" ya que al leerlo no se entiende el significado de la frase	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
69	ARPAE	2/12/2025	114.01 Definiciones	Directiva de aeronavegabilidad (AD): comunicación o publicación escrita, de carácter mandatorio, emanada de la autoridad aeronáutica ...	Se sugiere cambiar el termino mandatorio por mandatorio ya que el primero se refiere a una posicion preferente en el gobierno y el segundo a obligatorio	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
70	ARPAE	2/12/2025	114.01 Definiciones	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.	No esta definido que es un piloto Chequeador general	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
71	ARPAE	2/12/2025	114.01 Definiciones	Servicio de salvamento y extinción de incendios SEI	Verificar y armonizar la sigla con la directiva que va a publicarse sobre el tema la cual usa SESEI	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
72	ARPAE	2/12/2025	114.01 Definiciones	Estado del suceso	Se sugiere agregar a la definición ... suceso o accidente aéreo.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
73	ARPAE	2/12/2025	114.01 Definiciones	Investigador a cargo	Se sugiere agregar al final, de un suceso operacional o accidente aéreo.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO

74	ARPAE	2/12/2025	114.01 Definiciones 114.02 Clasificación Sucesos de seguridad operacional.	...las caídas sufridas del personal, desde la aeronave mientras se encuentre en vuelo y los daños ocasionados por efecto del flujo de los rotores o los motores. Se caracteriza por que la aeronave no sufre daños mayores. No se reflejarán, en la estadística correspondiente cuando dentro del proceso de investigación del suceso,	Se sugiere colocar punto seguido y posterior ... Las caídas sufridas del personal, desde la aeronave mientras se encuentre en vuelo y los daños ocasionados por efecto del flujo de los rotores o los motores; las cuales se caracterizan por que la aeronave no sufre daños mayores, no se reflejarán, en la estadística correspondiente cuando dentro del proceso de investigación del suceso,	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
75	ARPAE	2/12/2025	114.02 Clasificación Sucesos de seguridad operacional.	Acción directa del enemigo	Al tratarse a fondo estos temas (Accidente, Accidentes Relacionados con el Cumplimiento de Misiones Tipo, Acción Directa del Enemigo, Incidente grave e Incidente) se pueden retirar de las definiciones para no ser redundantes en el documento.	NO SE ACOGE, DE ACUERDO A FORMALISMOS DE TEXTO USADOS EN DOCUMENTOS REGULATORIOS TOMADOS COMO REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA
76	ARPAE	2/12/2025	114.110 Ámbito de aplicación	La aplicación de este reglamento a las aeronaves de Aviación de Estado, será adelantada por la Autoridad de Investigación de Accidentes de cada Ente de Aviación de Estado, quien para el efecto designará un investigador encargado y el mismo gozará de independencia e imparcialidad.	Evaluar la importancia de incluir un investigador de la AAAS.	SE AJUSTA DE ACUERDO A RECOMENDACIÓN Y NECESIDADES DE LOS EAE Y LA AAAS
77	ARPAE	2/12/2025	114.361 Suspensión actividades	... evaluación psicológica e informes escritos que aporten datos al proceso investigativo; y hasta tanto	Evaluación psicológica (debe llevar p al inicio)	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
78	ARPAE	2/12/2025	114.362 Certificación psicofísica Post-accidente	...médicos y psicológicos especializados	Psicólogos especializados	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
79	ARPAE	2/12/2025	114.410 Planeación	...necropsias psicológicas	Necropsias psicológicas	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
80	ARPAE	2/12/2025	114.410 Planeación	... accidente o incidente grave, empleando los métodos que aseguren la posibilidad de análisis posterior. EAE, tripulación comprometida, investigador encargado, personal de búsqueda y salvamento, bomberos aeronáuticos, controladores aéreos ...	Falta conector entre párrafos	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
81	ARPAE	2/12/2025	Apéndice 2	...error o violación humana,	Término de violación, verificar y modificar por Desviaciones Conocidas	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
82	ARPAE	2/12/2025	Apéndice 2	Tabla	Desviaciones conocidas en lugar de violaciones.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
83	ARTEC	30-01-2025	Introducción	Deroga la Novena Parte Investigación de Accidentes	Investigación lleva tilde en la ó	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
84	ARTEC	30-01-2025	ENMIENDAS AL RACAE 114	Armonización y actualización de acuerdo con RAC 114 "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación " y Anexo 13 OACI "Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación"	Aviación, la N va en Minúscula	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
85	ARTEC	30-01-2025	Capítulo A, Numeral 114.001 (Definiciones y Abreviaturas), Página 9	Estado del suceso: estado en cuyo territorio se produjo un suceso de seguridad operacional.	Se recomienda incluir la clasificación de Estados involucrados en una investigación: Estado del Suceso, Estado de Matrícula, Estado del Explotador, etc. Explotador aéreo extranjero (EAE). Cualquier explotador que posea un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), expedido por la AAC de un Estado y que opera o pretende operar en el espacio aéreo de otro Estado. (RAC 129 - Operaciones de Explotadores Extranjeros)	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
86	ARTEC	30-01-2025	Numeral 114.100 (Independencia de las Investigaciones)	114.100 GENERALIDADES	Se recomienda especificar la jerarquía y atribuciones de la Autoridad de Investigación de Accidentes. No menciona la cooperación con otras entidades como autoridades judiciales, operadores y fabricantes.	NO SE ACOGE, POR MOTIVO DE TECNICISMO DEL TEXTO S DESCRIBE LA INDEPENDENCIA DE CADA ENTE INVESTIGADOR Y LA FORMAA EN QUE SE EFECTUA LA COORDINACION Y TRANSICION DE CUSTODIA DE LA INFORMACION.
87	ARTEC	30-01-2025	Numeral 114.200 (Accidentes o Incidentes en Territorio Colombiano)	114.200 NOTIFICACION	No menciona la obligación de notificar a la OACI y otros Estados involucrados.	Dentro del proceso de notificación no es responsabilidad del presente reglamento el asignar a la AAAS a desarrollar las notificaciones descritas
88	ARTEC	30-01-2025	114.300 ORGANIZACIÓN PARA LA INVESTIGACIÓN	114.300 ORGANIZACIÓN PARA LA INVESTIGACIÓN	Se recomienda establece requisitos específicos para la formación de investigadores de accidentes. No menciona estándares de certificación ni actualización periódica de conocimientos para los investigadores. No se especifica un programa de formación continuo para investigadores.	SE ACOGE PARCIALMENTE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
89	ARTEC	31-01-2025	114.01 DEFINICIONES y 114.02 CLASIFICACIÓN SUCESOS	...Accidente ...Accidentes Relacionados con el Cumplimiento de Misiones Tipo ...Acción Directa del Enemigo (A.D.E.) ...Incidente grave ...Incidente	El numero de Definiciones y de Clasificación de Sucesos no tiene diferencia entre los tipos de sucesos. Se sugiere resumir definiciones 114.01 o aumentar o enfatizar información en el numeral 114.02 porque si la información es la misma no tiene relevancia repetir la misma información.	NO SE ACOGE, POR MOTIVO DE TECNICISMO, ESTANDARIZACION Y ARMONIA CON LA REGLAMENTACION BIBLIOGRAFICA
90	ARTEC	31-01-2025	114.110. Ambito de aplicación	Salvo que se indique de otro modo, las especificaciones de este reglamento se aplican a las actividades posteriores a todo accidente o incidente de aviación , ocurridos a la Aviación de Estado de Colombia	Se sugiere modificar a: Salvo que se indique de otro modo, las especificaciones de este reglamento se aplican a las actividades posteriores a todo suceso de seguridad operacional , ocurridos a la Aviación de Estado de Colombia. Esto debido a que limita a ciertos tipos de sucesos.	NO SE ACOGE, TENIENDO EN CUENTA QUE EL RACAE 114 SOLO CONTEMPLA ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DENTRO DE SU APLICACIÓN
91	ARTEC	31-01-2025	114.110. Ambito de aplicación	en todo caso siempre se debe contar con un oficial de seguridad del EAE respectivo, presente en ...	No se entienden los numerales siguientes a este párrafo. Los ítems enunciados son referentes a la aplicación del RACAE o a los ítems en donde se debe contar con un oficial de seguridad. Se mezclaron dos ideas que confunde al lector. Adicionalmente, revisar RACAE 11 - sección 11.130 "Estructura y numeración".	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
92	ARTEC	31-01-2025	114.120. Alcance	Los criterios mínimos y recomendaciones de los que trata el presente reglamento tienen alcance a todos los Entes de Aviación de Estado el diseño e implementación de un efectivo sistema de investigación de accidentes aéreos, para fortalecer la prevención.	Se recomienda redactar mejor. No hay conector entre "Entes de Aviación de Estado el diseño e implementación de un efectivo"	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO

93	ARTEC	31-01-2025	114.120. Alcance	El Comandante o Jefe de cada Ente de Aviación de Estado, determinará la responsabilidad y delegación en la toma de decisiones, con respecto a la investigación de accidentes e incidentes aéreos .	Se sugiere modificar así: El Comandante o Jefe de cada Ente de Aviación de Estado, determinará la responsabilidad y delegación en la toma de decisiones, con respecto a la investigación de sucesos de seguridad operacional . (Esta misma observación aplica en varias partes de todo el documento)	NO SE ACOGE, TENIENDO EN CUENTA QUE EL RACAE 114 SOLO CONTEMPLA ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DENTRO DE SU APLICACIÓN
94	ARTEC	31-01-2025	114.140. Objeto de la investigación y Finalidad	si durante el curso de la investigación de accidente...se hiciera evidente la ocurrencia de alguna infracción o hecho que pudiera originar responsabilidad, esta no se desviará hacia tal aspecto y continuará su curso normal , sin perjuicio que la autoridad o dependencia competente	Se sugiere verificar esta redacción. Puede generar confusión o mala interpretación de la finalidad de la frase.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
95	ARTEC	31-01-2025	114.140. Objeto de la investigación y Finalidad	pueda ser constitutivo de una falta disciplinaria o delito, el investigador a cargo, deberá informar a las autoridades competentes .	Se sugiere incluir: deberá informar a las instancias correspondientes o las autoridades competentes	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
96	ARTEC	31-01-2025	114.141 Protección del elemento material probatorio o evidencia física, custodia y traslado cuando Colombia sea el Estado del suceso.	De acuerdo al numeral 114.110 "Ambito de Aplicación" se especifica "...Para la investigación de accidentes e incidentes aéreos de aeronaves de Estado, ocurridas en el territorio de otro Estado...". Por ende este numeral no debería sesgarse a "cuando Colombia sea el Estado de suceso".	Se sugiere eliminar del subtítulo "cuando Colombia sea el estado del suceso", y en el desarrollo del texto del numeral dividirlo en dos numerales: 1. Cuando Colombia sea el Estado de suceso" y 2. Cuando el suceso sea en el territorio de otro Estado" Puesto que queda un vacío en la norma en el caso del numeral 2.	CUANDO SE PRESENTA SUCESO EN OTRO TERRITORIO SE DEBERA REFERIR A LA NORMATIVA DE LA AUTORIDAD DEL ESTADO RESPECTIVO
97	ARTEC	31-01-2025	114.142 Solicitud del Estado de Diseño o Estado de Fabricación	Verificar puntuación del párrafo. Se entiende pero no tiene puntuación adecuada.	Se sugiere incluir puntos seguidos en vez de algunos ; (punto y coma) que no permiten separar las ideas.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
98	ARTEC	31-01-2025	114.212 Idioma de las notificaciones e informes de accidentes o sucesos de seguridad operacional no deseados.	...se traducirá oficialmente al idioma inglés para obtener la asesoría adecuada... ...fuera traducido total o parcialmente a otros idiomas, la versión en español...	Las dos ideas en párrafos diferentes confunde. Se traducirá solo a inglés, o se traducirá a cualquier idioma?	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
99	ARTEC	31-01-2025	114.230 Notificación de la ocurrencia de accidentes o incidentes graves.	El Ente de Aviación de Estado , que tenga conocimiento de la ocurrencia de un suceso que pueda afectar la seguridad operacional, Una vez se tenga conocimiento de la ocurrencia de un accidente o incidente grave de aviación, el Ente de Aviación de Estado deberá emitir los siguientes reportes	Se sugiere identificar que EAE específicamente debe realizar las actividades descritas en estos dos párrafos. Es ambiguo porque no especifica en el primer párrafo si cualquier EAE o el EAE de la matrícula de la aeronave afectada. En el segundo párrafo tampoco es claro cual EAE.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
100	ARTEC	31-01-2025	114.230 Forma de Reporte y clasificación documental.	Los reportes de informe preliminar por accidente... El medio oficial, para hacer un reporte inicial...	Se sugiere cambiar el orden de los párrafos, primero el que habla del reporte inicial y luego el de informe preliminar para no confundir al lector. Una vez se identifiquen citados numerales se sugiere entre paréntesis colocar el numeral para mayor entendimiento. Asimismo se sugiere añadir como correo electrónico oficial del reporte inicial el correo de la oficina aaas@fac.mil.co por ser el medio principal de comunicación.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
101	ARTEC	31-01-2025	114.250 Notificación por parte de los servicios de tránsito aéreo	De lo anterior, podrá generarse una suspensión preventiva de la tripulación y aeronave de acuerdo...	Se sugiere modificar así: De lo anterior, podrá generarse una suspensión preventiva de la tripulación, personal aeronáutico y aeronave de acuerdo...	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
102	ARTEC	31-01-2025	114.330 Junta investigadora de los Entes de Aviación de Estado	(a) Cuando se presenten accidentes e incidentes graves de las siguientes características: (1) El suceso tenga alto impacto mediático. (2) Cualquier otro suceso, que se determine por el órgano investigador del Ente de Aviación de Estado, o la Autoridad de Investigación de Accidentes de la Aviación de Estado.	Se sugiere comenzar el numeral así: El órgano investigador del Ente de Aviación de Estado, designará un investigador encargado, quien a su vez conformará una Junta Investigadora compuesta, cuando: (a) Se presenten accidentes....	NO SE ACOGE, POR MOTIVO DE TECNICISMO DEL TEXTO
103	ARTEC	31-01-2025	114.340 Accidentes que involucran más de un Ente de Aviación de Estado	En el suceso, en el cual más de un Ente de Aviación de Estado se encuentre involucrado, la investigación correspondiente, esta se efectuará por un comité conjunto, o coordinado, por un investigador de seguridad operacional, citado entre los EAE implicados	Redactar mejor, no se entiende	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
104	ARTEC	31-01-2025	114.361 Suspensión actividades Literal (b) Numeral (1)	Una aeronave comprometida en un accidente, o incidente grave, quedará suspendida de forma automática, de toda actividad de vuelo, quedando no aeronavegable, hasta tanto, no se verifiquen las condiciones técnicas y seguras de operación.	Se sugiere complementar así: Una aeronave comprometida en un accidente, o incidente grave, quedará suspendida de forma automática, de toda actividad de vuelo, quedando no aeronavegable, hasta tanto, no se verifiquen las condiciones técnicas y seguras de operación, de acuerdo a lo estipulado en el RACAE 20, RACAE 21 y RACAE 43 según aplique .	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
105	ARTEC	31-01-2025	114.361 Suspensión actividades 114.362 Certificación psicofísica Post-accidente	Los términos usados de "tripulación de vuelo" "personal aeronáutico"	Se sugiere verificar términos "tripulación de vuelo" y "personal aeronáutico" y utilizarlo igual en todo el texto. Discriminados o en un solo grupo.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO

106	ARTEC	31-01-2025	114.361 Suspensión actividades Item c) y d)	Los literales: c) Requerimientos post – suceso a tripulación de vuelo y d) Requerimientos post – suceso a personal aeronáutico no tripulante.	El literal c) y d) no tiene nada que ver con el nombre del numeral 114.361. Se recomienda verificar organización de numeral y literal para coherencia entre título y texto. Tal vez en el 114.360	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
107	ARTEC	31-01-2025	114.365 Inspección o visita a empresa, taller aeronáutico o entidad que haga sus veces	Todo el numeral	Se recomienda cambiar la palabra taller aeronáutico por Organización de Mantenimiento Aprobadas. Incluir el RACAE 145 como referencia a las auditorías a realizar.	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
108		31-01-2025	114.400 ASPECTOS ESENCIALES DEL PROCESO INVESTIGATIVO RACAE	Todo el numeral	Se recomienda verificar el formato de los subpárrafos de acuerdo con lo establecido en el el RACAE 11, sección 11.130 "Estructura y numeración", es; Capítulos Sección 21.101	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
109	ARTEC	31-01-2025	114.440 Factor Técnico	Como mínimo se deben recopilar los siguientes registros históricos: a) Libro de vuelo de la aeronave b) Tarjetas o paso a paso relativos a las fases e inspecciones c) Razabilidad de componentes instalados a la aeronave d) Últimos trabajos realizados a la aeronave e) Información de parámetros de sistemas de la aeronave.... ...De la misma manera, deberá analizarse el proceso de aeronavegabilidad continuada, observando al menos los siguientes puntos: ...c) Análisis histórico de fallas	Se recomienda modificar términos así: a) Libro de vuelo de la aeronave (Certificados, Formatos de operación, formatos de mantenimiento, registros, etc) b) registros de mantenimiento correspondientes a las fases de mantenimiento e inspecciones de componentes c) Análisis de confiabilidad e indicadores asociados Incluir otro numeral así: ...Como mínimo se deben recopilar los siguientes registros históricos: f) Registros de componentes controlados (TBO, Hard Tme, Condition Monitoring) ...De la misma manera, deberá analizarse el proceso de aeronavegabilidad continuada, observando al menos los siguientes puntos: e) Control del programa de mantenimiento	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
110	ARTEC	2/04/2025	114.361 Suspensión actividades	(b) Suspensión de aeronave: (1) Una aeronave comprometida en un accidente, o incidente grave, quedará suspendida de forma automática, de toda actividad de vuelo, quedando no aeronavegable, hasta tanto, no se verifiquen las condiciones técnicas y seguras de operación.	Se deberá solicitar al OCA de cada EAE la Suspensión del Certificado de Aeronavegabilidad	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
111	ARTEC	2/04/2025	114.01 DEFINICIONES	No se evidencia la definición de Certificado de Aeronavegabilidad	De acuerdo al RACAE 21	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO
112	ARTEC	2/04/2025	114.440 Factor Técnico	Donde dice "Tarjetas o paso a paso relativos a las fases e inspecciones"	De acuerdo a la Doctrina, se recomienda cambiar por "Registros de mantenimiento correspondientes a las fases de mantenimiento e inspecciones de componentes"	SE ACOGE Y AGREGA LA OBSERVACION EN LA DESCRIPCION DEL TEXTO

(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. MEDINA VEGA ANDRES FELIPE Responsable proyecto Enmienda RACAE 114 / Fecha
Vobo: TC. HARRY VALDES CARDINALE Especialista Estratégico Planes y EPPYR / Fecha
Validó: TC. GINA MARITZA RUIZ SANDOVAL EEALA / Fecha
Vobo: CR. MAURICIO ARMANDO CASTRO SALAZAR Subjefe Oficina AAAES / Fecha
Validó: CR.FABIO OSPINA BARON Jefe Oficina AAAES / Fecha