



**Cuestión 9 del
Orden del Día:**

Modelos del Programa de Recopilación/Compartición de Datos

PREVENCION DE INCIDENTES EN LA TOMA DE DECISIÓN EN COLABORACIÓN (CDM)

(Presentada por COMITÉ IPI CDM BOGOTA)

RESUMEN

Tomando como herramienta esta nota de estudio la Unidad administrativa de aeronáutica civil establece parámetros para la implantación de los comités de prevención de incidentes a nivel nacional

Referencias:

- **Manual CDM, RAC parte Octava**
- **Anexo13**
- **Doc 9426, Manual Guía de Aseguramiento de la Calidad**
- **Doc 9422,**
- **Doc 9683**

1. Introducción

1.1 Como es de conocimiento suficiente el incremento en operaciones aéreas ha superado al proyectado en los últimos años, razón por la cual era de esperar que los riesgos de incidentabilidad se incrementaran pues los espacios aéreos en que evolucionaban estas operaciones estaba ya plenamente definido así fuera redistribuido.

1.2 En vista que proporcional al incremento operacional el riesgo de incidentabilidad se vería afectado directamente, se necesita establecer estrategias que permitan reducir a su mínima expresión los peligros que generen estos espacios congestionados

1.3 Por la compleja y estratégica posición de nuestra nación aeroespacialmente debemos comprometernos a establecer mecanismos que mitiguen los diferentes errores en que por naturaleza humana y/o tecnológica nos involucren.

1.4 Es por todo lo anteriormente expuesto que se formaliza la creación del Grupo de Iniciativas de Prevención de Incidentes (IPI), Toma de Decisión en Colaboración (CDM) BOGOTA en donde se buscan tácticas diferentes a las ya establecidas que comprometan a todos los actores del medio aeronáutico a evolucionar con mente abierta y aceptación del cambio que permitan divulgar conductas acertadas con base en experiencias adquiridas en el transcurso de los años en el medio aeronáutico.

2. Análisis

2.1 Luego de una profunda investigación encontramos la necesidades de implementación de mecanismos directos con los involucrados en donde se permita expresar libremente ideas e inconformidades con el sistema, con el compromiso de direccionarlas a quien corresponda para una eficiente gestión haciendo el seguimiento debido.

2.2 Indiscutiblemente el gran reto para la aviación ha sido y continuará siendo evitar el error humano y poder controlar su incidencia razón por la cual determinamos que no solo los sistemas pueden contribuir a su minimización sino que tomando conciencia de nuestros actos podemos contribuir a la seguridad que todos los usuarios merecen.

2.3 De igual manera se hace necesario que se estandarice la metodología de sensibilización de tal forma que indiferente al estado y regulaciones internas, se denote que la meta apunta en la misma dirección seguridad aérea.

3. Consideraciones

3.1 Para poder llevar a feliz término lo propuesto se debe tener en cuenta lo regulado interiormente para adaptarlo a un mismo campo en prevención de incidentes mediante lo que más adelante denominaremos como acción sugerida.

3.2 También se debe tener en cuenta el personal disponible y su debida continuidad para la ejecución d este tipo de tareas que debe ser de tipo permanente.

3.3 La estandarización en la región CAR/SAM se hace necesaria de tal forma que exista una compatibilidad que permita desarrollar este tipo de tareas.

4. Acción Sugerida

4.1 Establecer un vínculo directo entre los diferentes estados de tal forma que el mecanismo de comunicación sea periódico mediante videoconferencias, planteando acciones tomadas por los diferentes involucrados ante eventos no deseados de tal forma que sirvan de columna vertebral para hacer recomendaciones más que pertinentes ante este tipo de sucesos relevante para todos.

4.2 Creación de un comité IPI regional develando las necesidades de cada estado en cuanto a seguridad aérea.

4.3 Realización de boletines internacionales digitales en donde se permita la participación de todos los estados exponiendo los casos más relevantes que se consideren.