



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Grupos de Trabajo del RASG-PA
3.3 Equipo a Cargo del Informe Anual Sobre Seguridad Operacional
del RASG-PA (ASRT)**

**PREVENCIÓN DE INCIDENTES A TRAVÉS DE LECCIONES APRENDIDAS ENTRE
PRESTADORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y AERÓDROMOS Y
OPERADORES AÉREOS (PILOTOS)**

(Presentada por Colombia)

RESUMEN	
Tomando como herramienta esta nota de estudio la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica civil, propone parámetros para la implantación de los comités de prevención de incidentes a nivel regional.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">Referencias: Manual CDM, RAC parte Octava, Decima Cuarta, Vigésima Segunda; Anexo13; Doc9426, Manual Guía aseguramiento de la calidad; Doc9422; Doc9683; Doc.9859; Circular No. 40 SSO	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A – Seguridad operacional B – Seguridad de la aviación C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>

1. Introducción

1.1 El incremento en operaciones aéreas ha superado al proyectado en los últimos años, razón por la cual era de esperarse que las ventanas de riesgo se incrementen, en los espacios aéreos.

1.2. Con relación al medio ambiente y el peligro que pueda representar la fauna silvestre; le pertenece a la AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA, dentro de su jurisdicción, prestar los servicios de protección y apoyo al vuelo para la navegación en el espacio aéreo nacional o en el que le sea delegado y prestar los servicios aeroportuarios, extinción de incendios, seguridad aeroportuaria, facilitación y demás bajo su jurisdicción.

1.3. Por la anterior, la AEROCIVIL, como ente responsable de todos los asuntos sobre seguridad operacional, debe plantear mecanismos que mitiguen los diferentes riesgos en que por naturaleza humana y/o tecnológica involucren tanto a los operadores aéreos como a los distintos prestadores de servicios inmersos en las actividades aeronáuticas.

1.4. Por lo que se propone comités de prevención entre prestadores de servicios ATS (ATC) y operadores aéreos (pilotos) en donde se busquen y originen 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. Teniendo en cuenta que en los espacios dedicados a la prevención y seguridad operacional se tratan los temas desde el punto de vista pre táctico y gerencial, encontramos vacíos en actividades donde haya una interacción directa entre operadores y prestadores de servicios, consideramos necesario la implementación de mecanismos de defensas con los directamente involucrados en donde se permita expresar libremente ideas y experiencias vividas, e incluso incidentes en los cuales se haya estado involucrado, en donde se identifiquen deficiencias de parte y parte con el compromiso de buscar defensas, estrategias de mejora y mecanismos de optimización que nos brinden la oportunidad de mitigar la probabilidad del riesgo .

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 aportar 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 socialización e intercambio de datos, de tal forma que indiferente al estado y regulaciones internas, se denote que la meta apunta en la misma dirección seguridad operacional.

3. Consideraciones

3.1. Para poder llevar a feliz término lo propuesto se debe tener en cuenta lo regulado interiormente en cada Estado, 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, buscando generar mecanismos de comunicación de forma periódica, mediante video conferencias, planteando acciones tomadas por los diferentes involucrados ante eventos no deseados, de tal forma que sirvan de columna vertebral para hacer recomendaciones adecuadas ante este tipo de sucesos relevantes para todos.

4.2. Creación de un comité de prevención de incidentes para cada regional CAR/SAM, develando las necesidades de cada estado en cuanto a seguridad operacional.

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.