

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 2 del

orden del día: Seguridad y protección en la gestión del tránsito aéreo (ATM)

2.1: Sistemas y programas de gestión de la seguridad operacional

ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN SINGAPUR

(Nota presentada por Singapur)

RESUMEN

En esta nota se proporciona información general sobre las actividades relacionadas con la gestión de la seguridad operacional en Singapur, en apoyo de las iniciativas de la OACI destinadas a mejorar la seguridad aeronáutica mediante la introducción de requisitos relativos a la gestión de la seguridad operacional. La Administración de aviación civil de Singapur ha formalizado su sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para los servicios de tránsito aéreo y las operaciones de aeródromo. Mediante la Academia de aviación de Singapur, el país promueve el conocimiento del SMS a escala internacional e imparte la capacitación que se necesita con carácter urgente para proporcionar a los Estados los conocimientos y competencia necesarios para implantar el SMS.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2001, la OACI introdujo nuevos requisitos en el Anexo 11—*Servicios de tránsito aéreo* y en el Anexo 14—*Aeródromos* relativos a la adopción de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) por los proveedores de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y los explotadores de aeródromos internacionales. Estos requisitos exigen que los Estados implanten programas de gestión de la seguridad de los ATS. La OACI también requiere que a partir del 27 de noviembre de 2003, los Estados certifiquen todos los aeródromos utilizados para operaciones internacionales y que al 24 de noviembre de 2005 todos los aeródromos certificados tengan en servicio un SMS.

1.2 El concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) global de la OACI también requiere la adopción de un método sistemático de seguridad operacional — un enfoque sistemático y explícito en el que se definan todas las actividades y recursos dedicados a la gestión de la seguridad operacional. Este método requiere una gestión formal de los riesgos de forma integrada dentro de una organización.

1.3 En apoyo de la iniciativa de la OACI de mejorar la seguridad aeronáutica mediante la implantación del SMS y la adopción de un método sistemático de seguridad operacional, la Administración de aviación civil de Singapur (CAAS), que tiene a su cargo la explotación de los aeropuertos civiles de Singapur y el suministro de servicios de tránsito aéreo, ha formalizado su SMS. Se ha establecido un método más sistemático, activo e integrado para la gestión de la seguridad operacional dentro de la organización.

2. ESTRUCTURA DE GESTIÓN DEL SMS

2.1 Encabezado por un Comité directivo de gestión de la seguridad operacional de alto nivel (SMSC) la iniciativa SMS en la CAAS está centrada en la gestión sistemática de la seguridad operacional en relación con la gestión de aeropuertos, la ingeniería de aeropuertos, los servicios de tránsito aéreo, los servicios de emergencia de aeropuertos y la reglamentación de la industria de aviación civil local. En cada área específica, el SMS en la CAAS está a cargo de grupos de acción de seguridad operacional.

2.2 El SMSC determina el plan de implantación del SMS, y se reúne regularmente para examinar el avance en la implantación del SMS y analizar toda nueva cuestión relacionada con la seguridad operacional. El plan SMS a nivel de toda la organización establece los hitos para el logro de elementos específicos SMS tal como el establecimiento de una política de seguridad operacional, principios de gestión de la misma, responsabilidades en materia de seguridad operacional e instrucción. El año pasado se concluyó la preparación de un manual SMS de la CAAS en el que se detallan estos elementos SMS en la organización.

3. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS ATS

3.1 En el Anexo 11 de la OACI y en los Procedimientos para los Servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM, Doc 4444) se exige un programa de gestión de la seguridad operacional en los ATS que incluya la supervisión de los niveles de seguridad operacional, identifique los peligros, ejecute medidas correctivas y realice evaluaciones de seguridad operacional en las dependencias ATS. El programa de gestión de la seguridad operacional en los ATS de la CAAS aborda estos elementos.

3.2 Política, principios y responsabilidades de la seguridad operacional

3.2.1 La seguridad operacional se destaca en la Declaración de la misión de la CAAS — “proporcionar los más altos niveles de seguridad operacional, calidad y servicios en la aviación civil y en las operaciones de aeropuerto”. En cumplimiento de su misión, la CAAS tiene como objetivo lograr un nivel de categoría mundial en materia de seguridad operacional. Para llevar a la práctica este alto nivel de compromiso en materia de seguridad operacional, la CAAS ha elaborado una política de seguridad operacional que recapitula este aspecto como uno de los valores esenciales de la CAAS y establece directrices generales para su gestión eficaz. La política se apoya en un conjunto de principios de gestión de la seguridad operacional que los administradores pueden aplicar en la gestión de la misma durante sus actividades cotidianas. Todos los oficiales superiores y administradores tienen conocimiento de sus responsabilidades en materia de seguridad operacional, que figuran en sus declaraciones de rendición de cuentas respecto a la seguridad operacional.

3.3 Objetivos de seguridad operacional y notificación de incidentes

3.3.1 A nivel operacional, se han establecido objetivos de seguridad operacional para asegurar que el suministro de ATS alcance los niveles más altos de seguridad operacional. Estos objetivos, que se supervisan mensualmente y se revisan anualmente, incluyen el número de incidentes ATC, el número de choques con aves, la precisión de los NOTAM y la disponibilidad de sistemas críticos tales como el sistema ATC, las ayudas para la navegación, el radar, sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) y los sistemas de comunicaciones. Se tomará acción tan pronto se detecten tendencias adversas y se tomarán medidas rectificadoras para corregir las deficiencias.

3.3.2 Se ha implantado un sistema de notificación de incidentes para registrar los incidentes de tránsito aéreo y las deficiencias del sistema a fin de facilitar la supervisión de los niveles de seguridad operacional. Los incidentes de tránsito aéreo se investigan con el objeto de determinar los hechos, condiciones y circunstancias correspondientes al incidente con miras a establecer las causas y aplicar medidas correctivas y preventivas apropiadas, cuando sea necesario, y evitar que se repitan. Las lecciones aprendidas de estos incidentes se difunden regularmente al personal para crear más conciencia sobre la seguridad operacional.

3.4 **Evaluaciones de seguridad operacional**

3.4.1 La CAAS ha estructurado un procedimiento de evaluación de la seguridad operacional ATS, un proceso oficial, activo y sistemático de identificar y resolver los peligros que surgen como consecuencia de los cambios propuestos en los sistemas, procedimientos u organización ATS. Su objetivo es tomar medidas a fin de evitar los problemas que pudieran surgir como consecuencia de la puesta en práctica de estos cambios, y por ende mantener operaciones seguras. En el caso de la implantación de un sistema a gran escala, tal como el sistema ATC de tercera generación de Singapur — sistema radar y de presentación de larga distancia (LORADS) III, se adoptaría un enfoque de gestión sistemática de la seguridad operacional como parte de un proceso general de supervisión de la implantación de proyectos desde un punto de vista de la seguridad operacional.

3.5 **Auditorías de seguridad operacional**

3.5.1 Se está poniendo en práctica una estructura para la realización de auditorías regulares de la seguridad operacional en las dependencias operacionales de la CAAS que están dirigidas a las torres de control y al centro ATC de Singapur. Estas auditorías tienen por objeto asegurar que en los procesos se cumplan con las normas y mejores prácticas internacionales. Las deficiencias que se identifiquen durante las auditorías regulares se rectificarán con prontitud a fin de mantener el más alto nivel de seguridad en las operaciones de las dependencias ATS. Asimismo, en estas auditorías se destacará la necesidad de tomar medidas que aumenten la seguridad operacional.

4. **CAPACITACIÓN EN APOYO DE LAS INICIATIVAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA OACI**

4.1 Teniendo en cuenta las nuevas iniciativas de seguridad operacional de la OACI es necesario poner a disposición de los Estados la capacitación necesaria. Reconociendo esta necesidad, la Academia de aviación de Singapur se ha comprometido a promover el conocimiento e impartir capacitación de calidad en apoyo de estas iniciativas.

4.2 A raíz de la inclusión de requisitos SMS en las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, la Academia de aviación de Singapur (SAA) organizó, en septiembre de 2002, una conferencia sobre la implantación de sistemas de gestión de la seguridad aeronáutica. La conferencia, que contó con la participación de más de 120 oficiales superiores de aeronáutica procedentes de 17 países, proporcionó una buena plataforma para que las autoridades encargadas de la reglamentación y la industria aeronáutica

debatieran y compartieran las mejores prácticas internacionales en materia SMS en los campos de servicios de tránsito aéreo, operaciones de aeródromos y seguridad aeronáutica.

4.3 Después de la conferencia, un grupo de expertos en elaboración de currícula constituido por algunos de los expertos que presentaron ponencias en la conferencia, prepararon un nuevo curso titulado *Sistemas de gestión de la seguridad operacional — Establecimiento de normas de seguridad operacional de nivel mundial*. El curso proporciona una explicación de los aspectos teóricos y prácticos del SMS a fin de facilitar el diseño e implantación de un SMS eficaz que comprenda los nuevos requisitos de la OACI. Asistieron a la primera parte del curso, que se celebró del 28 de julio al 8 de agosto de 2003, más de 50 participantes procedentes de 22 países.

4.4 Para hacer frente a la abrumadora respuesta que ha tenido este curso, la SAA ha previsto repetir el curso en dos fechas, del 18 al 28 de noviembre de 2003 y del 19 al 30 de abril de 2004.

4.5 Además la SAA organizará, del 5 al 7 de abril de 2004, una importante conferencia sobre las auditorías de seguridad operacional de la OACI relacionadas con los servicios de tránsito aéreo, aeródromos e investigación de accidentes e incidentes de aviación. Esta conferencia responde a lo solicitado en la Resolución A33-8 del 33º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en la que se daba instrucciones a la OACI para que ampliara el Programa universal de auditorías de la seguridad operacional a fin de que abarcara los Anexos 11, Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de Aviación* y el Anexo 14. Se ha previsto iniciar estas auditorías a partir del 2004.

4.6 La conferencia facilitará la comprensión de los fundamentos de los nuevos requisitos de las auditorías y el alcance de las mismas, a fin de ayudar a que los Estados se preparen para las auditorías. Los oficiales superiores de la OACI encargados de establecer los nuevos requisitos y protocolos de auditorías de los Anexos 11, 13 y 14 compartirán sus conocimientos y experiencia mediante una combinación de exposiciones, estudio de casos y debates de mesa redonda.

4.7 Se distribuirá a los delegados folletos y el calendario de programas de los cursos/conferencia arriba mencionadas, así como de otros programas de capacitación de la SAA. Los delegados también pueden consultar el sitio web de la SAA: www.saa.com.sg para informarse sobre las últimas novedades e inscribirse en línea.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de las actividades que está llevando a cabo Singapur a fin de formalizar sus programas de gestión de la seguridad operacional en los ATS, en apoyo de las iniciativas de la OACI para aumentar la seguridad aeronáutica mediante la introducción de requisitos de gestión de la seguridad operacional y método sistemático de seguridad operacional;
- b) tomar nota del compromiso de Singapur de promover los conocimiento sobre el SMS e impartir capacitación sobre el mismo; y
- c) tomar nota de la próxima Conferencia sobre auditorías de seguridad operacional de la OACI en relación con los servicios de tránsito aéreo, aeródromos e investigación de accidentes e incidentes de aviación, organizado por la Academia de aviación de Singapur a fin de ayudar a que los Estados se preparen para las próximas auditorías que se realizarán en el marco del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional que abarcan los Anexos 11,13 y 14.

— FIN —