



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 26: Gestión de la seguridad operacional y datos de seguridad operacional

INICIATIVAS ACTUALES DE LA DGAC DE LA INDIA EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En esta nota se informa sobre el diseño y ejecución del Programa estatal de seguridad operacional de la India a cargo de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de la India con arreglo a las Normas y métodos recomendados de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico A (Mejorar la seguridad operacional de la aviación mundial)
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sector de la aviación civil indio ha experimentado un crecimiento exponencial en los últimos años. El tráfico de pasajeros interiores e internacionales pasó de 22,3 millones y 19,3 millones en 2005 a 44,5 millones y 29 millones en 2009, respectivamente. En cifras totales, el tráfico aéreo en la India alcanzó los 73,5 millones en 2009, frente a 41,6 millones en 2005. Otro tanto se observa en el sector de carga, donde los volúmenes transportados pasaron de 0,8 millones de toneladas en 2005 a 1,4 millones de toneladas en 2009. De manera similar, los movimientos de aeronaves aumentaron de 838 000 en 2005-2006 a 1 331 000 en 2009-2010. El total de pasajeros tramitados en la India en 2009-2010 llegó a los 123,75 millones frente a 40 millones en 2000-2001. Las estimaciones para el mediano plazo (2010-2015) del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) permiten esperar que el tráfico de pasajeros en la India alcanzará los 177,71 millones para 2015 y en el largo plazo (2008-2027) podría llegar a los 580,78 millones para 2027, lo que supone un crecimiento del 9,2% anual.

1.2 El incremento del tráfico aéreo en los últimos tiempos no sólo alimentó la demanda de aeronaves sino que ha hecho necesario reforzar la infraestructura de aeropuertos y navegación aérea para velar por la seguridad operacional, el orden y la eficiencia de las operaciones. Así, la DGAC ha visto multiplicarse su responsabilidad de vigilar que los proveedores de servicios adhieran a las normas de seguridad operacional. En efecto, el crecimiento extraordinario que se observa actualmente y se prevé a futuro exige que la DGAC fortalezca su sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil.

1.3 La auditoría USOAP realizada en la India por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en octubre de 2006 arrojó 70 constataciones y recomendaciones relacionadas principalmente con la falta de una organización de aviación civil adecuadamente estructurada, de personal técnico capacitado (en especial para las áreas de operaciones de vuelo, servicios de navegación aérea y aeródromos) y de un mecanismo eficaz de resolución de los problemas de seguridad operacional. Hasta la fecha, ya se han tomado medidas respecto a 61 de las constataciones, y se prevé que las pendientes, que en lo esencial se concentran en los servicios de navegación aérea, estarán resueltas para junio de 2011. El estado de ejecución actual de estas medidas está publicado en el sitio web FSIX de la OACI.

1.4 Tomando como base el informe de la auditoría de la OACI, en marzo de 2009 la Administración Federal de Aviación (FAA), en el marco de su Programa IASA, formuló 19 observaciones relativas a la orientación técnica para el personal técnico de la DGAC, la capacidad de atraer y retener personal técnico adecuado en la DGAC, el establecimiento de un programa de supervisión continua de los explotadores aéreos, y la resolución de los problemas de seguridad operacional detectados. La DGAC dio cumplimiento a todas las observaciones en un lapso de cinco meses. En la visita de seguimiento realizada en septiembre de 2009, la FAA confirmó que la DGAC cumplía todas las normas internacionales de seguridad operacional de la aviación y mantenía su calificación en la Categoría 1. La FAA ratificó estas conclusiones en una nueva visita en 2010, oportunidad en que los miembros del equipo apreciaron las iniciativas de la DGAC y señalaron que ésta no sólo había mantenido los resultados logrados hasta septiembre de 2009 sino que había superado las expectativas, alcanzando sensibles mejoras en el fortalecimiento continuo del sistema de vigilancia de la seguridad operacional. Al cerrar su informe, la FAA destacó que la India constituye un “**Modelo a seguir**” y un ejemplo de liderazgo en el sector de la aviación civil para las demás naciones de la región asiática.

1.5 Según confirmó la FAA, el sector de la aviación civil indio aplica normas más estrictas que las normas internacionales.

2. **ÚLTIMAS INICIATIVAS EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

2.1 Para sostener los logros realizados hasta ahora, se puso en marcha un sistema de supervisión continua en la DGAC. Luego de las auditorías de la OACI y del IASA se elaboró una “Hoja de ruta” donde se identifican 11 aspectos de la seguridad operacional de la aviación dentro de la órbita de la DGAC.

2.2 A continuación se resumen algunas de las iniciativas recientes:

- a) En respuesta a las constataciones de las auditorías de la OACI y el IASA que señalan la necesidad de dotar a la DGAC de una estructura orgánica eficaz con suficiente flexibilidad administrativa y financiera para ejercer la vigilancia de la seguridad operacional, el ministerio y la DGAC encargaron a la OACI la realización de un “Estudio de factibilidad sobre el establecimiento de una autoridad de aviación civil”. En el informe final del estudio recibido en abril de 2010 se destaca la necesidad de establecer una autoridad de aviación civil (AAC) en la India y se indican las medidas legislativas y administrativas necesarias para su creación y funcionamiento. El informe se encuentra actualmente en estudio en el Gobierno.
- b) Se elaboró orientación técnica sobre operaciones, aeronavegabilidad y aplicación de la normativa para uso de los inspectores de seguridad operacional de la DGAC, quienes también recibieron instrucción en el uso de dicha orientación técnica.

- c) Se publicó un Manual de supervisión y un Manual de políticas y procedimientos para la aplicación de las normas donde se establecen las políticas y todos los procedimientos que deben seguir los funcionarios de la DGAC en sus tareas de aplicación de las normas y control de particulares, organizaciones y líneas aéreas, y que específicamente exigen la intervención del personal de servicios jurídicos en los procesos de sanción.
- d) Se creó una *División de supervisión y aplicación de la normativa* dentro de la DGAC que se encarga de elaborar y vigilar el funcionamiento del programa de control anual. La división coordina reuniones mensuales donde se pasa revista a las tareas de control realizadas, mantiene una base de datos que recoge todas las observaciones efectuadas durante las visitas de control y realiza el seguimiento de las mismas hasta su resolución. La DGAC llevó a cabo 4 327 actividades de control en 2009 y tiene previstas 4 788 actividades para 2010. Entre 2009 y junio de 2010 se aplicaron 189 sanciones u otras medidas por incumplimiento de las normas.
- e) Se estableció una *Junta para la seguridad operacional de la aviación* encargada de vigilar y resolver las observaciones de Nivel I que surgen en los controles. También vigila el avance en la corrección de las deficiencias de Nivel II y decide las sanciones u otras medidas a aplicar a los titulares de autorizaciones en función de la gravedad de las deficiencias observadas en los controles.
- f) Para que la información sobre seguridad operacional esté al alcance de todos los interesados, las observaciones de Nivel I se publican en el sitio web de la DGAC en un formulario genérico. Este nuevo procedimiento permitirá detectar y prevenir los problemas en las entidades antes de que ocurran accidentes o incidentes.
- g) Se creó una *División de mercancías peligrosas* dentro de la DGAC a cargo de un inspector en jefe de mercancías peligrosas que integra la estructura orgánica central de la DGAC. Para las tareas de control se cuenta con inspectores de mercancías peligrosas facilitados en adscripción por la industria.
- h) En julio de 2009 se lanzó el programa de *Supervisión de transportistas aéreos extranjeros*, con lo que la DGAC da cumplimiento a las obligaciones previstas en el Anexo 6 de la OACI. El programa de supervisión fijado para 2010 prevé la realización de controles en 70 líneas aéreas extranjeras.
- i) La demanda creciente de pilotos debidamente habilitados ha llevado a muchos aspirantes a dirigirse a otros Estados contratantes. Con arreglo a los reglamentos, la DGAC revalida sus licencias extranjeras como licencias indias. Para llevar el debido control de la calidad de la instrucción que se brinda en los centros de capacitación del exterior, la DGAC creó un sistema de *Aseguramiento de la calidad de las actividades de instrucción en el extranjero* para la inspección de los institutos extranjeros en asociación con la AAC del país de que se trate. La DGAC realiza inspecciones similares en las Organizaciones de instrucción para habilitación de tipo (TRTO).
- j) El desaceleramiento de la economía durante el año anterior (2009) planteó la necesidad de examinar la situación financiera de los transportistas por sus posibles repercusiones en la seguridad operacional. Para ello se puso en marcha un sistema de *Supervisión financiera de explotadores aéreos* que, a partir del examen de su situación financiera, determina si es preciso reforzar los controles durante los períodos en que el transportista atraviesa dificultades financieras. Se adoptó también

un reglamento para la evaluación de la gestión que realizan los transportistas de los cambios significativos – supervisión financiera para los fines de garantizar la seguridad operacional.

- k) El Gobierno de la India aprobó la creación de 427 puestos técnicos y 129 puestos de servicios generales para fortalecer y reorganizar la estructura de la DGAC. Para junio de 2010, la DGAC ya había cubierto 254 puestos en las áreas técnicas frente a 144 en marzo de 2009, y se prevé llegar a los 432 puestos para septiembre de 2010. La Dirección de normas de vuelo de la DGAC cuenta con 32 pilotos experimentados en aeronaves de alas fijas, helicópteros y aviación general.
- l) Se crearon las tres nuevas direcciones de *Gestión del tránsito aéreo y el espacio aéreo*, *Tecnología de la información* y *Academia de instrucción*, respectivamente. La Academia de instrucción de la DGAC es un emprendimiento conjunto con la Autoridad aeroportuaria de la India.
- m) Se amplió la estructura de las oficinas regionales de la DGAC con la incorporación de las divisiones de operaciones, aeronavegabilidad y seguridad operacional a cargo de subdirectores generales que gozan de facultades administrativas y financieras.
- n) En 2009 se encargaron a la OACI tres proyectos técnicos en las áreas de seguridad operacional de vuelo, aeródromos y servicios de navegación aérea con el objeto de reforzar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de la DGAC. El proyecto de aeródromos se terminó recientemente y ya se han tomado las medidas correspondientes en respuesta a las constataciones de la auditoría de la OACI. Los otros dos proyectos están en curso de ejecución y se prevé su finalización en un plazo de seis meses a un año.
- o) En 2009 se estableció un *Grupo asesor permanente sobre cuestiones de reglamentación* conformado por ocho grupos de trabajo e integrado por miembros de la DGAC, proveedores de servicios y explotadores. Su función es examinar los reglamentos vigentes en materia de aeronavegabilidad, operaciones de vuelo, seguridad operacional de vuelo, licencias al personal, servicios de transporte aéreo, aeródromos y servicios de navegación aérea, analizar las mejores prácticas internacionales de la industria y las normas armonizadas mundiales y proponer las modificaciones que juzgue necesarias en los reglamentos en vigor. La labor de los grupos de estudio ha dado ya importantes frutos.
- p) Para evitar la redundancia y garantizar la coherencia entre los distintos reglamentos, en enero de 2010 se creó un *Grupo sobre la reglamentación de la aviación civil* que funciona bajo la presidencia del Director general.
- q) A partir de un análisis de carencias se elaboró un Programa estatal de seguridad operacional (SSP) con arreglo a las normas de la OACI. El documento, que establece los principales indicadores de la seguridad operacional, entrará en vigencia en noviembre de 2010.
- r) Las normas de la OACI disponen que las líneas aéreas, las organizaciones de mantenimiento, los aeródromos y los proveedores de servicios de navegación aérea deben implantar un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). A tales efectos, la DGAC ha dictado un reglamento donde se establece el proceso para la aprobación de los SMS.

- s) Se creó dentro de la DGAC un *Consejo asesor sobre seguridad operacional en la aviación civil* bajo la presidencia del Director general de aviación civil. Su función es asesorar a la DGAC con vistas al continuo fortalecimiento de la seguridad operacional de la aviación mediante el aprovechamiento óptimo de los conocimientos técnicos disponibles. El órgano se compone de especialistas provenientes de las líneas aéreas, expertos en operaciones de vuelo, aeronavegabilidad, aeródromos, servicios de navegación aérea, diseño de aeronaves y recursos humanos. Puede también invitar a expertos de la OACI, la FAA, AESA, Boeing, Airbus, y demás.
- t) Se implantó en la DGAC un *Sistema de análisis de información de seguridad operacional* para permitir al organismo tomar medidas preventivas para el refuerzo y mejoramiento de la seguridad operacional a través del aprovechamiento de la información sobre seguridad operacional. El sistema entró en funcionamiento en junio de 2010.
- u) Los inspectores de seguridad operacional de la DGAC son profesionales técnicos calificados que cuentan con experiencia y formación. La capacitación (interna y externa) de los inspectores se realiza en las instalaciones de los fabricantes y de las autoridades de aviación civil y otros organismos, tales como la FAA, la CAAS y la IATA. La DGAC también organiza conferencias y seminarios teóricos y prácticos para la promoción y fortalecimiento de la seguridad operacional. Con la finalidad de facilitar su funcionamiento y mejorar la transparencia, la DGAC ha comenzado a incorporar tecnología y procesos informatizados de gestión de datos para un mejor aprovechamiento de los recursos humanos y también ha implantado un sistema para garantizar el cumplimiento oportuno de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La DGAC trabaja en pos del mantenimiento y fortalecimiento de su sistema de vigilancia de la seguridad operacional, elaborando reglamentos que se distinguen por su carácter anticipativo y velando por su efectivo cumplimiento entre las entidades autorizadas. El verdadero desafío que debe afrontar la DGAC es el mantenimiento de la seguridad operacional ante el extraordinario crecimiento del tráfico aéreo.