



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 46: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica

OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE AERÓDROMO EN LA INDIA

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En esta nota se presenta la situación de los avances logrados en la India en relación con el cumplimiento de la Enmienda Núm. 4 del Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*, de la OACI, en la que se pide la certificación de aeródromos. Dado que la enmienda exige asimismo el establecimiento de un marco de reglamentación apropiado y un mecanismo bien definido de vigilancia de la seguridad operacional como requisito previo para la iniciación de las actividades relativas a las certificación de aeródromos, en la presente nota también se ponen de relieve las medidas adoptadas en la India a fin de dar cumplimiento a las mencionadas normas y recomendaciones de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con el Objetivo estratégico A: Seguridad operacional — Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> , Volumen I — <i>Diseño y operaciones de aeródromos</i> , y documentos pertinentes de la OACI, Reglamento de aeronaves de 1937 y Requisitos de la aviación civil.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La reglamentación relativa al otorgamiento de licencias de aeródromo ha existido en la India desde 1956, de conformidad con lo previsto en el Artículo 79 del Reglamento de aeronaves de 1937. No obstante, en el Artículo se excluían los aeródromos del gobierno, cuya gestión y explotación estaba a cargo del encargado de la reglamentación — Director General de Aviación Civil (DGCA). En el Artículo de requería el otorgamiento de licencias a lugares que no sean aeródromos del gobierno y que se utilizan como lugar regular de aterrizaje y salida de servicios regulares de transporte aéreo, o para una serie de aterrizajes y salidas realizados por aeronaves de transporte de pasajeros, por arrendamiento o remuneración.

1.2 Con anterioridad a 1971, el encargado de la reglamentación era el explotador de los aeródromos de cuya gestión se encargaba el gobierno, y una dirección de aeródromos que existía en el seno del ente de reglamentación que se encargaba principalmente de la gestión de aeródromos. En 1971, la gestión de cuatro aeródromos internacionales a cargo del gobierno, es decir, los aeródromos de Delhi, Mumbai, Chennai y Kolkata, fue puesta en manos de la Autoridad Internacional de Aeropuertos de la India (IAAI). En 1985 la gestión de todos los aeródromos interiores a cargo del gobierno se transfirió del ente encargado de la reglamentación a la Autoridad Nacional de Aeropuertos (NAA), junto con la dirección de aeródromos. En 1995, las dos entidades, IAAI y NAA, se fusionaron para formar la Autoridad de Aeropuertos de la India (AAI), con la responsabilidad del funcionamiento y la gestión de los aeródromos del gobierno. La Autoridad de Aeropuertos de la India (AAI) se encarga, hasta la fecha, de la gestión de la mayoría de los aeródromos del país.

1.3 Después de la formación de la NAA, y la transferencia de todos los aeródromos, CNS/ATM, AIS de la DGCA, se produjo un vacío y la DGCA no disponía de ninguna infraestructura para la supervisión de dichas funciones. La dirección de normas de aeródromo se estableció en la DGCA y comenzó a funcionar a partir del año 1999. Sin embargo, las actividades continuaron siendo mínimas a raíz de las restricciones en materia de personal y la falta de un marco de reglamentación relativo al otorgamiento de licencias de aeródromo.

1.4 En marzo de 2001 la OACI adoptó la Enmienda núm. 4 del Anexo 14, Volumen I, en la que se requería que todos los aeródromos utilizados para las operaciones internacionales estuvieran certificados para el 27 de noviembre de 2003. Ello requirió que se enmendara la reglamentación existente relativa al otorgamiento de licencias de aeródromo en la India. Por consiguiente, se enmendó en el reglamento lo relativo al otorgamiento de licencias de aeródromo en la India, a fin de cumplir las disposiciones del Anexo 14, que desde 2004 dice lo siguiente '*Rule 78 — No aerodrome shall be used as a regular place of landing and departure by a scheduled air transport service or for a series of landings and departures by any aircraft carrying passengers or cargo for hire or reward unless it has been licensed for the purpose.*'. (Artículo 78 — Ningún aeródromo será utilizado como lugar regular de aterrizaje y salida por los servicios de transporte aéreo regulares o para una serie de aterrizajes y salidas por toda aeronave de transporte de pasajeros o carga, por arrendamiento o remuneración, a menos que se le haya otorgado una licencia para dicho fin.)

1.5 El Reglamento de aeronaves de la India que proporciona el marco básico para el otorgamiento de licencias de aeródromo, fue enmendado en 2004 a fin de incluir el otorgamiento de licencias a los aeródromos de cuya gestión se encargaba el gobierno. Los requisitos detallados y la orientación, a modo de Requisitos de la aviación civil, y circulares de asesoramiento, se elaboraron con base en los SARPS que figuran en el Anexo 14, Volumen I, de la OACI, y en los textos de orientación proporcionados en el documento de la OACI sobre el procedimiento de certificación de aeródromos. El procedimiento abarca los ámbitos relativos a la expedición de licencias de aeródromo, la preparación del manual de aeródromo, el diseño y las operaciones de aeródromos, comprendido el procedimiento de exención relativo al no cumplimiento de las normas. El otorgamiento de licencias de aeródromo se

fundamenta en los procedimientos y las listas de verificación que figuran en el Manual de procedimientos, diseñado y elaborado con base en las orientaciones de la OACI. La documentación mencionada fue notificada antes de iniciar el otorgamiento de licencias de aeródromo.

2. MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACIÓN CON EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE AERÓDROMO

2.1 En 2002 la Dirección de normas de aeródromo inició su funcionamiento formal, con la función específica de otorgar licencias de aeródromo según lo requerido en virtud del Reglamento de aeronaves. Dicha Dirección, con su núcleo en la Sede de la DGCA en Delhi, cuenta con cuatro oficinas regionales en Delhi, Mumbai, Chennai y Kolkata. El personal empleado en la Dirección consiste en personal de otorgamiento de licencias de aeródromo debidamente cualificado y seleccionado de acuerdo a su anterior experiencia en el ámbito de la gestión de aeródromos.

2.2 El personal de la DGCA encargado del otorgamiento de licencias de aeródromo fue objeto de instrucción en materia de certificación de aeródromos, en el marco del proyecto regional de cooperación técnica de la OACI (COSPAC-SA) y la Unión Europea — Proyecto de cooperación de aviación civil de la India. En la India el enfoque ha consistido no únicamente en la instrucción de los encargados de la reglamentación sino también en la creación de conciencia en cuanto al personal profesional de la industria aeronáutica, que también ha recibido instrucción mediante estos programas internacionales de capacitación. En los 13 cursos de instrucción llevados a cabo en el marco de los programas mencionados, expertos del Reino Unido y Australia entrenaron a personal del ente encargado de la reglamentación y a personal de la industria. También se obtuvo asistencia técnica mediante el programa COSCAP-SA, por delegación de expertos para asistir al personal de la DGCA.

2.3 Hasta la fecha, en la India existen unos 87 aeródromos empleados para operaciones regulares y tramitación del tráfico de pasajeros/carga cuya explotación se basa en arrendamiento o remuneración. Teniendo en cuenta que la implantación del Artículo enmendado en todos estos aeródromos sería una tarea gigantesca, se consideró la posibilidad de adoptar un enfoque conservador y, por consiguiente, al formular la enmienda del Reglamento se incluyó una disposición en la que se estipula que los aeródromos en los que ya se permitía la explotación de servicios de transporte aéreo regulares, con anterioridad a la implementación de este Reglamento enmendado, han de poder continuar explotando dichos servicios hasta que el explotador del aeródromo obtenga la licencia del Director General de Aviación Civil (DGCA), en una fecha que será notificada por el gobierno.

2.4 Teniendo en cuenta el gran número de aeródromos a los que debe otorgarse una licencia, la India adoptó un enfoque gradual en el que, en la primera etapa, se da prioridad al otorgamiento de licencias a aeródromos internacionales. Ello también estuvo destinado a dar cumplimiento a la obligación de la India con respecto al Convenio de Chicago. En la etapa ulterior, se toma en cuenta el otorgamiento de licencias a aeródromos que no son internacionales. Hasta la fecha se han otorgado licencias a 11 aeródromos internacionales y 12 aeródromos interiores.

2.5 El proceso de otorgamiento de licencias de aeródromo comprende la evaluación de la solicitud formal, comprendida la evaluación del manual de aeródromo; la inspección técnica para evaluar las instalaciones y servicios y el equipo de aeródromo; el procedimiento de exención relacionado con el no cumplimiento y la expedición de licencias de aeródromo; y la promulgación de la situación de un aeródromo por lo que respecta a la licencia y demás detalles exigidos en la AIP (India). Como requisito previo a la expedición de una licencia de aeródromo, los explotadores de aeródromo deben implantar asimismo un sistema de gestión de la seguridad operacional, de conformidad con las disposiciones del Anexo 14, Volumen I, de la OACI.

2.6 Una vez expedida la licencia, se elaboró asimismo la función de vigilancia de la seguridad operacional, mediante la creación de un plan de inspección de la vigilancia para los aeródromos

que obtuvieron la licencia. Ulteriormente, el programa de inspección de la vigilancia se centralizó en la DGCA, y se creó una “División de vigilancia y cumplimiento” en la que quedaron comprendidas todas las funciones de reglamentación. Dicha División sigue la marcha de las inspecciones de la vigilancia realizadas por las diversas direcciones, de conformidad con el plan.

2.7 En consonancia con la tendencia mundial actual, todos los aeródromos de la India se han desarrollado con el transcurso del tiempo y no ha existido ningún control de reglamentación estricto con respecto a los aeródromos, ya que su mantenimiento ha estado a cargo de los gobiernos, en forma directa, y los organismos desempeñaban la doble función de encargarse de la reglamentación y proveer servicios. La mayoría de los aeropuertos del país datan de una época anterior a la independencia y, más adelante, se desarrollaron con la finalidad de satisfacer las necesidades del tráfico y de las operaciones de aeronaves. Estos aeropuertos han sido perfeccionados en términos de las pistas y las instalaciones y servicios conexos, de acuerdo a las necesidades. Ello constituyó en reto importante en cuanto al otorgamiento de licencias de aeródromo, ya que el cumplimiento de los SARPS no se ajustaba a las normas deseadas para tales aeropuertos.

2.8 Las instalaciones y servicios de aeródromo son notificados por el explotador de aeropuertos en la AIP y están disponibles en el manual de aeródromo, que constituye la base para el otorgamiento de licencias de aeródromo. El actual sistema de otorgamiento de licencias no puede solucionar las actuales deficiencias que son inherentes a un aeródromo, y se intenta simplificar el sistema y asegurar que el futuro desarrollo de los aeródromos se realice de manera racional. El procedimiento de otorgamiento de licencias también requiere que el no cumplimiento de las normas sea abordado de manera definida, procurando obtener una exención (temporaria/permanente). La finalidad principal consiste en la eliminación del no cumplimiento, en un marco establecido de tiempo, por los explotadores de aeródromos a los que se les ha concedido una exención temporaria. En el caso de que no sea posible remediar la falta de cumplimiento, por motivos que no se pueden controlar, se concederán exenciones permanentes asegurando la reducción del riesgo mediante medidas alternativas de seguridad operacional. Estas deficiencias se notifican en la AIP a fin de asistir a los explotadores de líneas aéreas/aeronaves a elaborar/introducir medidas de mitigación adicionales mediante procedimientos/limitaciones operacionales.

2.9 La DGCA, en colaboración con la TCB de la OACI, encargó un Proyecto nacional para ocuparse de los resultados de las constataciones de las auditorías relativas al sistema de reglamentación de aeródromos. El resultado del proyecto finalizado fue la preparación de los requisitos del sistema de gestión de la seguridad operacional en relación con las licencias de aeródromo, de la DGCA, la circular de asesoramiento sobre la competencia de los explotadores de aeródromo en materia de seguridad operacional, el manual del inspector de aeródromo y el proceso relativo a las comunicaciones en materia de planificación, construcción y puesta en servicio de las modificaciones de la infraestructura aeroportuaria. Estos documentos se publicarán de conformidad con el plan que ha sido preparado.

3 CONCLUSIÓN

3.1 La India ha iniciado con éxito el otorgamiento de licencias de aeródromo de conformidad con las normas de la OACI, mediante una amplia cooperación entre el encargado de la reglamentación y los explotadores de aeródromo. Todos los aeródromos que han obtenido licencias están siendo explotados por personal debidamente capacitado y de conformidad con reglamentación basada en las normas del Anexo 14, Volumen 1, de la OACI. En consecuencia, se asegura a los explotadores de las líneas aéreas que los aeródromos internacionales cuentan con el más alto nivel de seguridad operacional.