



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 3 del
orden del día:

3.5:

Mejoramiento del sistema mundial de navegación aérea

Otras cuestiones relacionadas con la ATM

CERTIFICACIÓN DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

En esta nota se presentan los procesos implantados por los Emiratos Árabes Unidos para la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Se propone que se revisen las disposiciones de la OACI al objeto de recomendar la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea y que esa recomendación se complemente con los textos de orientación apropiados.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar la recomendación que figura en el párrafo 3.2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300) establece, en su artículo 28, que los Estados contratantes proveerán los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANS) en sus territorios conforme a las normas establecidas en el Convenio y sus anexos. En el Anexo 14 — *Aeródromos* se exige claramente la certificación de los aeródromos, sobre lo que son numerosas las orientaciones en el *Manual de certificación de aeródromos* (Doc. 9774); no obstante, no existe un requisito inequívoco de certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y tampoco abundan las orientaciones sobre este asunto que permitan a los Estados que lo deseen implantar un proceso de certificación.

2. ANÁLISIS

2.1 En las primeras décadas de la aviación, la provisión de servicios de navegación aérea estaba bastante limitada y los servicios eran, por lo general, sencillos y prestados por el Estado, habitualmente a través de la autoridad de aviación civil. Los avances de la aviación trajeron consigo un aumento de la demanda de servicios de navegación aérea proporcional al avance tecnológico y al

crecimiento del sector. Los servicios de navegación aérea, mientras están en buen funcionamiento, constituyen una función en su mayor parte invisible de un sistema de aviación seguro y eficiente, algo que puede explicar que sean objeto de un nivel de vigilancia y escrutinio generalmente menor que el dirigido a los explotadores de aeronaves y a los aeródromos.

2.2 Durante las últimas décadas, ha habido una tendencia mundial a separar la provisión de los servicios del organismo que los reglamenta al objeto de asegurar una vigilancia efectiva; no obstante, los mecanismos de vigilancia en vigor son muy variados y en algunos casos no resultan tan efectivos como debieran.

2.3 La separación entre proveedor y órgano reglamentario ha propiciado el desarrollo de distintas estructuras organizacionales, desde empresas estatales hasta empresas completamente privadas. Si bien la propiedad y la gestión de los servicios de navegación aérea pueden delegarse a un tercero, cualquiera que sea la modalidad, la responsabilidad global por el cumplimiento de las normas del Convenio recae en el Estado.

2.4 Las auditorías de la vigilancia que ejerce el Estado reflejan que los Estados que han implantado procesos de certificación de los ANSP logran un mayor grado de cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS), por lo que cabe concluir que la introducción de un proceso de certificación de los ANSP puede generar directamente una mejora de la seguridad operacional.

2.5 En los Emiratos Árabes Unidos, los servicios de aproximación y de torre están delegados en organizaciones claramente separadas del Estado, en tanto que los servicios de navegación aérea en ruta permanecen a cargo de la autoridad general de aviación civil del Estado. La coexistencia del proveedor de servicios de navegación aérea en ruta y el Estado dentro de una misma estructura organizacional se gestiona eficazmente mediante el establecimiento de funciones claras y bien definidas para el órgano reglamentario y el ANSP. Un factor clave del éxito y la madurez alcanzados por las organizaciones ANSP en los Emiratos Árabes Unidos es una vigilancia reglamentaria firme y coherente, apoyada en la introducción de requisitos reglamentarios de certificación de los ANSP.

2.6 En 2010, la Autoridad General de Aviación Civil (GCAA) publicó el reglamento con los requisitos de certificación de los ANSP en cada una de sus disciplinas, a saber, servicios de tránsito aéreo (ATS), comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), gestión de la información aeronáutica (AIM) y meteorología (MET). La supervisión de la certificación se realiza separadamente para cada disciplina con el objetivo de que la atención se centre en el desarrollo y que pueda aplicarse presión específicamente en las disciplinas en las que se hayan detectado deficiencias o incumplimientos de la reglamentación, particularmente en las áreas del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y el sistema de gestión de la calidad (QMS).

2.7 El requisito de que toda organización autorizada para prestar un servicio de navegación aérea tenga que disponer de un certificado válido refuerza el mandato incluido en el marco jurídico de la aviación civil en los Emiratos Árabes Unidos de que toda organización que proporcione un servicio de aviación deberá tener una licencia expedida por la GCAA. El certificado de ANSP es el instrumento esencial que registra y da fe del éxito de las organizaciones de ANSP en el cumplimiento de la reglamentación de aviación civil.

2.8 El éxito de este proceso de certificación de ANSP ha quedado claramente de manifiesto durante la última década, en la que todos los ANSP han logrado un nivel elevado de cumplimiento de la reglamentación.

2.9 Una mejora adicional recientemente introducida por los Emiratos Árabes Unidos es el requisito reglamentario de que todo ANSP subcontratado por la organización responsable de la provisión

de un ANS deba obtener un certificado válido de ANSP. Se había detectado que si bien la exigencia de certificación del ANSP responsable inducía un mayor cumplimiento de la reglamentación, existían situaciones en las que una organización subcontratada podría incumplir indirectamente algunas de las disposiciones reglamentarias. La introducción del requisito de certificación de las organizaciones subcontratadas para funciones de ANSP refuerza la capacidad del Estado de lograr un cumplimiento reglamentario efectivo.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La certificación de los ANSP, incluida toda organización subcontratada para prestar dichos servicios, debería incluirse como requisito en el Anexo 11 – *Servicios de tránsito aéreo*, con textos de orientación sobre la implantación de procesos efectivos de certificación de ANSP.

3.2 A la vista de lo anterior, se invita a la Conferencia a acordar la siguiente recomendación:

Recomendación 5.1/xx –

Que la Conferencia:

- a) tome nota de la presente nota de estudio; y
- b) pida a la OACI que elabore los textos de orientación y las disposiciones que se necesiten para recomendar la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea.

— FIN —