



ASAMBLEA — 42° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

CERTIFICACIÓN DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por Arabia Saudita)

RESUMEN

En esta nota de estudio se propone que el Consejo de la OACI asigne los recursos necesarios para elaborar textos de orientación para crear un marco para la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Esta labor se basará en las normas y métodos recomendados (SARPs) de la OACI del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*, el Anexo 4 — *Cartas aeronáuticas*, el Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, el Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, el Anexo 12 — *Búsqueda y salvamento*, el Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica* y el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, junto con las mejores prácticas acreditadas de los Estados y las organizaciones especializadas.

La certificación de los ANSP ha sido objeto de debate en reuniones anteriores de la OACI. La Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13) de 2018, en su recomendación 3.5/3, pidió a la OACI que investigara los posibles beneficios, en comparación con los costos asociados, de elaborar disposiciones y textos de orientación para la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea. Posteriormente, en el 41° período de sesiones de la Asamblea, la Comisión Técnica tomó nota de la aplicabilidad actual de dicha recomendación 3.5/3 de la AN-Conf/13 y acordó remitir la cuestión al grupo experto correspondiente para su examen.

En esta nota también se describe el marco adoptado por el Reino de Arabia Saudita para certificar a los ANSP. Se remite igualmente a la recomendación 3.1/2 de la Décimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14), por la que se invita a la OACI a que realice un estudio, con la participación de los Estados y otras organizaciones internacionales, sobre la viabilidad de establecer un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea, o una iniciativa similar.

Al haber consenso sobre la necesidad de seguir trabajando, en la nota se propone que la Asamblea dé el siguiente paso y respalde la elaboración de textos de orientación de la OACI para ayudar a los Estados a establecer sistemas eficaces y proporcionados de certificación y supervisión de los ANSP, mejorando así la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea mundial.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a: - tomar nota de la información presentada en esta notay de los antecedentes de la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP); - aprobar la asignación de los recursos necesarios para apoyar a la OACI en la elaboración de textos de orientación para ayudar a los Estados a establecer sistemas eficaces de certificación y supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea; - alentar a los Estados a implementar un marco de certificación adecuado para los proveedores de servicios de navegación aérea, cuando corresponda, teniendo en cuenta la complejidad, el tamaño y el alcance de los servicios prestados; y - invitar a los Estados a que respalden la elaboración de textos de orientación sobre los sistemas de certificación y supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea y a que compartan con la OACI sus prácticas y lecciones aprendidas a ese respecto.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos y La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Será necesario asignar recursos del presupuesto 2026-2028 para que la OACI proceda a la elaboración de los textos de orientación solicitados. Las actividades podrán financiarse mediante contribuciones financieras voluntarias y adscripciones de los Estados miembros.
<i>Referencias:</i>	Doc 10184, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> Doc 10186, Cuadragésimo primer período de sesiones de la Asamblea – <i>Informe de la Comisión Técnica</i> Informe de la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13), Doc 10115 Doc 9750, <i>Plan Mundial de Navegación Aérea</i> (GANP) Informe de la Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14), Doc 10209 AN-Conf/14-WP/9: Estudio de factibilidad para el establecimiento de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI dispone de marcos integrales de certificación para los explotadores de aeronaves en virtud del Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y para los aeródromos en el Anexo 14 — *Aeródromos*, en el entendido de que los procesos de certificación sistemáticos son esenciales para la seguridad operacional, la eficiencia operativa y el cumplimiento constante de la normativa en la aviación civil.

1.2 Según el Anexo 6, los explotadores de aeronaves deben obtener un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) donde consten las especificaciones operativas, indiquen el cumplimiento de los sistemas de gestión de la seguridad operacional y preserven el cumplimiento firme. Del mismo modo, el Anexo 14 requiere la certificación de aeródromos con especificaciones detalladas que cubren la infraestructura del aeródromo, las instalaciones, la gestión de la seguridad operacional, los procedimientos operativos y la capacidad de respuesta ante emergencias.

1.3 A pesar del papel fundamental de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) para que la gestión del tránsito aéreo sea segura y eficiente, no existe un marco de certificación mundial equivalente en virtud de las disposiciones de la OACI, lo que genera una laguna en el sistema de supervisión de la seguridad operacional que puede afectar a la seguridad y la eficiencia de las operaciones puerta a puerta que acompañan a los servicios de navegación aérea. Si bien muchos Estados cuentan con su propio sistema de supervisión de los servicios de navegación aérea para velar por que sean seguros y eficientes en

el caso de las operaciones de aeronaves puerta a puerta, no existe una orientación armonizada de la OACI al respecto.

1.4 Al igual que otros Estados, el Reino de Arabia Saudita adoptó un marco integral de certificación de ANSP que contempla la prestación de servicios de tránsito aéreo (ATS), el servicio de información aeronáutica (AIS), las comunicaciones, la navegación y la vigilancia (CNS), el servicio de inspección de vuelo, el servicio de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos (IFPDS) y los servicios meteorológicos aeronáuticos (AMET). En cuanto a los servicios de búsqueda y salvamento (SAR), la Autoridad General de Aviación Civil de Arabia Saudita (GACA) ha designado al principal proveedor de ATS [Saudi Air Navigation Services (SANS)] como explotador del Centro de Control de Misión de Arabia Saudita (SAMCC), que se considera un proveedor de servicios de segmento terrestre en el marco de COSPAS-SARSAT. El SAMCC monitorea las alertas de socorro y distribuye los mensajes correspondientes dentro del área de servicio que abarca Arabia Saudita, Bahrein, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Siria y Yemen¹.

1.5 El principal marco normativo para la certificación ANSP en Arabia Saudita está compuesto por la serie 170 del Reglamento GACA (GACAR), que incluye:

- a) Parte 170: define los requisitos comunes para la certificación ANSP. También define el contenido de las especificaciones operativas (OpSpecs) para cada tipo de servicio ANS;
- b) Parte 171: cubre los requisitos para la certificación de un proveedor de ATS;
- c) Parte 172: describe los requisitos para la certificación del servicio de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos (IFPDS);
- d) Parte 173: cubre los requisitos para la prestación de servicios CNS/ATM y el servicio de inspección de vuelos;
- e) Parte 175: describe los requisitos para la certificación de un proveedor de AIS y de cartas aeronáuticas;
- f) Parte 177: define el requisito para el servicio SAR. Este servicio se somete a designación ya que las entidades gubernamentales participan en la prestación de este servicio; y
- g) Parte 179: abarca los requisitos para la certificación de un proveedor de servicios meteorológicos aeronáuticos;

1.6 Todo ello se complementa con otras partes de GACAR relacionadas principalmente con el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), licencias ATS, certificados médicos y certificación de organizaciones de instrucción. Los GACAR saudíes están disponibles en línea a través de este enlace: <https://gaca.gov.sa>. Con ellos se demuestra la viabilidad y los beneficios del sistema de certificación ANS. <https://gaca.gov.sa/>

1.7 Además, en la cuestión 3.1 del orden del día, la Décimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14), celebrada en la sede de la OACI del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024, se

¹ Según el plan de distribución de datos COSPAS-SARSAT (ref: C/S A.001 – edición 8 – rev.10 de octubre de 2024), el SAMCC presta servicio a siete puntos de contacto SAR (SPOC) ubicados en Bahrein, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Siria y Yemen

respalda una propuesta de la Secretaría de realizar un estudio de viabilidad para determinar los posibles beneficios de un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea que sea independiente, objetivo y uniforme o de algún mecanismo alternativo, como una "evaluación" o un análisis de deficiencias en la gestión de los flujos de tránsito aéreo. En este sentido, la Conferencia adoptó la recomendación 3.1/2 e invitó a la OACI a realizar un estudio, con la participación de los Estados y otras organizaciones internacionales, sobre la viabilidad de establecer un programa de auditoría de la eficiencia de la navegación aérea, o una iniciativa similar. La evaluación de la eficiencia de la navegación aérea puede formar parte de un marco de certificación ANSP.

2. ANÁLISIS

2.1 Antecedentes de la certificación ANS en AN-Conf/13 y A41

2.1.1 La certificación ANSP se debatió durante la Decimotercera Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13) en 2018. Como se indica en el Informe de la Conferencia (Doc. 10115, párrafos 3.41 y 3.42), se reconoció que, si bien conviene dotarse de disposiciones y textos de orientación de la OACI para la certificación de ANSP, se necesita un enfoque equilibrado para sopesar los beneficios y los posibles costos para los Estados, especialmente los que ya disponen de un sistema normativo. Así, la AN-Conf/13 adoptó la recomendación 3.5/3 — Certificación de ANSP, que dice así: "Que la OACI investigue, teniendo en cuenta los costos conexos, los posibles beneficios de elaborar disposiciones y textos de orientación para la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP)".

2.1.2 La certificación ANSP también se discutió en la 41ª Asamblea. Como se detalla en el informe de la Comisión Técnica (Doc. 10186, párrafo 31.15), la Comisión tomó nota de que seguía siendo aplicable la recomendación 3.5/3 de la AN-Conf/13 y acordó remitir la cuestión al grupo experto correspondiente para su ulterior estudio.

2.1.3 En esas deliberaciones se reconoce y se muestra una dirección clara y consecuente sobre la necesidad de contar con orientaciones de la OACI sobre la certificación de ANSP, trabajo que debería continuar paulatinamente, comenzando con la investigación y desarrollo de textos de orientación en lugar de la adopción de SARP.

2.2 Justificación para elaborar orientaciones de la OACI

2.2.1 Elaborar textos de orientación de la OACI, en lugar de adoptar SARP en una etapa inicial, es un medio flexible y eficaz para promover la armonización mundial, además de permitir a los Estados adaptar las mejores prácticas para sus entornos operativos, complejidad y recursos específicos.

2.2.2 Los textos de orientación sobre la certificación ANSP puede proporcionar información sobre un enfoque sistemático para que los proveedores de servicios de navegación aérea demuestren y mantengan competencias y cumplimiento en la prestación de servicios seguros, eficientes y continuos en todas las fases del vuelo, incluidas las operaciones puerta a puerta.

2.2.3 Dicha orientación puede favorecer la supervisión centrada en el rendimiento, al ayudar a los Estados a establecer especificaciones operativas claras (OpSpecs) que definan el alcance, las limitaciones y las condiciones bajo las cuales los ANSP deben proporcionar los servicios, incluidos ATS, AIS, CNS, servicio de inspección de vuelo, IFPDS, AMET, AIS y SAR.

2.2.4 Las orientaciones de la OACI sobre la certificación de los ANSP deberían abarcar, como mínimo, lo siguiente:

- a) referencia a los SARP en vigor de los Anexos 3, 4, 10, 11, 12, 15 y 19, a los PANS conexos y a las orientaciones;
- b) descripción de las especificaciones operativas para la certificación ANSP para velar por la transparencia de las capacidades de servicio, las instalaciones y la infraestructura, la cobertura geográfica, las normas técnicas, las calificaciones del personal y los requisitos del sistema de gestión de la seguridad operacional, facilitando la efectividad de la supervisión normativa;
- c) detalles prácticos sobre el enfoque basado en la performance para la supervisión de la seguridad de los ANS mediante el establecimiento de indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI), metas de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPT) y mecanismos de monitoreo continuo que coincidan con los SARP y los principios descritos en el Anexo 19 de la OACI;
- d) la implementación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) según estipulan varios anexos de la OACI, de forma que los proveedores de servicios de navegación aérea empleen enfoques sistemáticos para la gestión de riesgos de seguridad operacional, el aseguramiento de la seguridad operacional y su promoción, además de la planificación de la respuesta ante emergencias.
- e) la evaluación de la eficiencia de la navegación aérea para evaluar las mejoras en el rendimiento de la navegación aérea teniendo en cuenta indicadores clave de rendimiento específicos, como los publicados en el marco de rendimiento GANP de la OACI.
- f) las prácticas sin trabas para operaciones puerta a puerta que abarquen la normalización de la prestación de servicios en las diferentes fases del vuelo, desde el control de movimiento en tierra en los aeródromos hasta la gestión del tránsito aéreo en ruta y los servicios de control de aproximación;
- g) descripción de los acuerdos de trabajo para una mejor coordinación entre los proveedores de servicios adyacentes y las partes interesadas con acuerdos de coordinación oficiales, como cartas de acuerdo (LoA) o acuerdos de nivel de servicio (SLA). Estos acuerdos deberían constar como parte de las especificaciones operativas que deben utilizarse para la prestación de servicios de navegación aérea (SNA), y
- h) otros asuntos y temas definidos a partir de las prácticas y lecciones aprendidas a partir de los marcos de certificación de ANS de los Estados y las organizaciones especializadas.

2.2.5 Al recopilar los requisitos y prácticas de organizaciones especializadas y Estados que ya han implementado la certificación ANSP, la OACI puede elaborar orientaciones pormenorizadas sobre los trámites de solicitud, la evaluación de documentos, las fases de demostración e inspección, y los mecanismos de supervisión continua. Esto promoverá un sistema mundial más armonizado para la certificación y supervisión de ANS.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Tras el consenso de la AN-Conf/13 y el 41º período de sesiones de la Asamblea, la elaboración de textos de orientación de la OACI para la certificación de ANSP representa un paso pragmático y esencial para mejorar el sistema mundial de seguridad y eficiencia de la navegación aérea. Complementará los marcos de certificación establecidos para los explotadores de aeronaves y aeródromos, en tanto que principales partes interesadas que interactúan con los ANSP. En conjunto, las tres partes interesadas contribuyen de forma importante a la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil internacional.

3.2 La elaboración de orientaciones para la certificación de los ANS teniendo como referencia las prácticas ya verificadas de los Estados miembros mejorará las capacidades nacionales de supervisión de la seguridad operacional de los ANS, incrementará la eficiencia operativa y facilitará la prestación sin trabas de servicios de navegación aérea puerta a puerta.

3.3 Esta fórmula tiene en cuenta los resultados de reuniones anteriores de la OACI al centrarse en la elaboración de textos de orientación, que ofrece pautas a los Estados miembros al tiempo que respeta su soberanía para la puesta en marcha de sistemas apropiados para sus entornos operativos específicos.

3.4 Se invita a la Asamblea a dar el siguiente paso y respaldar la elaboración de orientaciones de la OACI para la certificación de ANS, con instrucciones al Consejo para que determine y asigne los recursos necesarios. Así se atenderá directamente a las necesidades constatadas y se contribuirá significativamente a mejorar el rendimiento y la seguridad operacional del sistema mundial de navegación aérea.

— FIN —