



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 33: Otros asuntos de eficiencia**

**SEPARACIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA  
DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE SUPERVISIÓN**

(Nota presentada por CANSO<sup>2</sup>)

**RESUMEN**

Queda bien establecido en el material de orientación de la OACI la autonomía para el proveedor de servicios de navegación aérea y su separación de la función reguladora de supervisión. Se conoce que una mayor autonomía financiera y operativa para los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) ha fomentado un enfoque comercial para la prestación de servicios y una mejor calidad del servicio. La separación de la prestación de ANS de la función reguladora de supervisión mejora el desempeño de la ATM e infunde confianza en los ANSP y los servicios que estos ofrecen. La separación de la prestación de la reglamentación concuerda con los principios de un buen gobierno; la función reguladora de supervisión debe verse independiente y transparente.

Aunque este material de orientación solo complementa las normas y métodos recomendados (SARPS, por sus siglas en inglés), es muy importante para los objetivos estratégicos de Seguridad Operacional y Eficacia de la OACI.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) observar el material de orientación actualmente disponible de la OACI que promueve la autonomía y separación de la prestación de los ANS de la autoridad reguladora de supervisión; y
- b) recomendar a los Estados que tomen las medidas adecuadas para observar este material de orientación.

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por CANSO.

<sup>2</sup> La Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO, por sus siglas en inglés) es la voz mundial de la gestión del tránsito aéreo (ATM, por sus siglas en inglés). En 2006, los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) miembros de CANSO prestaron servicio al 61% del espacio aéreo mundial, controlaron el 84% del tránsito aéreo mundial y administraron 44 millones de vuelos. Los miembros de pleno derecho son: Aena, España | AEROTHAI, Tailandia | Airports Authority of India | Airservices Australia | Airways New Zealand | ANS of the Czech Republic | ATNS, Sudáfrica | ATSA, Bulgaria | Austro Control, Austria | Avinor, Noruega | AZANS, Azerbaiyán | Belgocontrol, Bélgica | CAA Uganda | DFS, Alemania | DHMI, Turquía | DSNA, Francia | EANS, Estonia | ENAV SpA, Italia | Federal Aviation Administration, Estados Unidos | HungaroControl | Irish Aviation Authority | Kazaeronavigatsia, Kazajstán | LFV, Suecia | LGS, Letonia | LPS, Eslovaquia | LVNL, Países Bajos | MATS, Malta | MoldATSA, Moldova | NAMA | NANSO, Egipto | NATS, Reino Unido | NAV CANADA | NAV Portugal | Naviair, Dinamarca | OACA, Túnez | Oro Navigacija, Lituania | PANSA, Polonia | ROMATSA, Rumania | Sakaeronavigatsia Ltd, Georgia | Serco | skyguide, Suiza | Slovenia Control | SMATSA, Serbia | UksATSE, Ucrania.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con los Objetivos estratégicos A y D.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734)</i> <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161)</i> <i>Privatización en el suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Cir 284)</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El propósito fundamental del servicio de navegación aérea es garantizar la separación segura de los aviones, tanto en el aire como en la tierra, y brindar la capacidad necesaria de una manera segura, eficaz y responsable respecto del medio ambiente.

1.2 La interferencia política en la prestación de servicios de navegación aérea tiende a provocar costos operativos elevados, financiación inadecuada de las mejoras de capacidad y decisiones que pueden representar intereses políticos nacionales, y no los intereses del sistema y de los clientes de este. En otros términos, la interferencia política puede conducir a un desempeño subóptimo del sistema.

1.3 También existe la necesidad de mantener separada la prestación de servicios de tránsito aéreo de la función reguladora que la supervisa. A fin de que el proceso regulador de la ATM sea eficaz y que el público que viaja confíe en él, este debe ser independiente y transparente, y parecerlo, y debe ser llevado a cabo por una función separada de la entidad a la cual regula. Una relación muy estrecha entre el proveedor y la función reguladora puede provocar conflictos de intereses y hacer perder la confianza en el sistema.

1.4 Se sabe que cuando la misma entidad lleva a cabo la prestación y la reglamentación, esto no concuerda con los principios de un buen gobierno. En algunas partes del mundo, la separación se ha convertido en un requisito legal. El paquete de reglamentación del esquema para la creación del Cielo Único Europeo establece que la separación entre el ente regulador y la prestación del servicio sea legalmente vinculante, y la autoridad de supervisión nacional debe ejercer sus poderes de manera imparcial y transparente<sup>3</sup>.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La conveniencia de la autonomía y la separación de la prestación de servicios de navegación aérea de la función reguladora de supervisión se reconoce en distintos materiales de orientación de la OACI.

<sup>3</sup> Norma (CE) N.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, el 10 de marzo de 2004, Sección 4.

2.2 La OACI ha recomendado, ya desde hace algún tiempo, que los Estados establezcan entidades autónomas para la prestación de ANS, otorgándole así más poder a la gestión para tomar decisiones independientes sobre temas que le competen y para ejercitar el control completo sobre los ingresos generados por las operaciones<sup>4</sup>.

2.3 La OACI también recomienda en su *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* que “En los casos en que el Estado sea ambas cosas, autoridad normativa y proveedor de servicios de tránsito aéreo [...] los requisitos del Convenio se satisfarán, y el público estará mejor servido, si existe una separación clara entre la autoridad y responsabilidad del organismo explotador estatal y de la autoridad normativa del Estado”<sup>5</sup>.

2.4 El mismo manual también afirma que “Cuando un Estado ha considerado necesario separar las funciones de suministro de servicios mediante la creación de entidades comerciales que están fuera de la CAA, [...] será preciso establecer una división clara de las responsabilidades de las funciones de reglamentación y las de suministro de servicios. Las funciones relativas a reglamentación y seguridad operacional seguirán correspondiendo al Estado”<sup>6</sup>.

2.5 La OACI también observa que, en vista de la creciente autonomía, comercialización y “corporatización” relacionadas con los servicios de navegación aérea, es posible que sea necesaria una adecuada supervisión económica, dejando la naturaleza, ámbito y alcance de la misma a cargo del Estado<sup>7</sup>.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Queda bien establecido en el material de orientación de la OACI la autonomía para el proveedor de servicios de navegación aérea y su separación de la función reguladora de supervisión. Se conoce que una mayor autonomía financiera y operativa para los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) ha fomentado un enfoque comercial para la prestación de servicios y una mejor calidad del servicio.

3.2 La separación de la prestación de ANS de la función reguladora de supervisión mejora el desempeño de la ATM e infunde confianza en los ANSP y los servicios que estos ofrecen. La separación de la prestación de la reglamentación concuerda con los principios de un buen gobierno; la función reguladora de supervisión debe verse independiente y transparente.

3.3 Aunque este material de orientación, que promueve la autonomía para los proveedores de servicios de navegación aérea y su separación de la función reguladora de supervisión, es muy importante para los objetivos estratégicos de Seguridad Operacional y Eficacia de la OACI, sólo complementa las normas y métodos recomendados. Por lo tanto, es de suma importancia llamar la atención sobre este material de orientación y que los Estados tomen las medidas adecuadas para implementarlo.

— FIN —

---

<sup>4</sup> *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, párr. 11 (Doc 9082/7)

<sup>5</sup> *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, párr. 2.4.9 (Doc 9734)

<sup>6</sup> *Ibid*, Parte A, párr. 3.2.6

<sup>7</sup> *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea*, párr. 2.22 (Doc 9161/4)