



NOTA DE ESTUDIO

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS
DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

Cuestión 3 del Orden del día: Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea

3.1: Gobernanza, propiedad y control

**SEPARACIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANS)
DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LA VIGILANCIA**

(Nota presentada por CANSO²)

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 la vigilancia. 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 una buena gobernanza; la función reguladora de la vigilancia debe verse independiente y transparente. Aunque este material de orientación sólo complementa las normas y prácticas recomendadas (SARP, por sus siglas en inglés), es muy importante para los objetivos estratégicos de seguridad operacional y eficacia de la OACI.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

¹ Versiones en otros idiomas proporcionadas por CANSO.

² MIEMBROS DE PLENO DERECHO | 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 | CAAS, Singapur | DFS, Alemania | DHMI, Turquía | DSNA, Francia | EANS, Estonia | ENAV SpA, Italia | Federal Aviation Administration, Estados Unidos | Finavia, Finlandia | GACA, Reino de Arabia Saudita | Hellenic Civil Aviation Authority | HungaroControl | Irish Aviation Authority | ISAVIA, Islandia | Kazaeronavigatsia, Kazajstán | LFV, Suecia | LGS, Letonia | LPS, Eslovaquia | LVNL, Países Bajos | MATS, Malta | NAMA | NANSO, Egipto | NATS, Reino Unido | NAV CANADA | NAV Portugal | Naviair, Dinamarca | OACA, Túnez | Oro Navigacija, Lituania | PANSO, Polonia | ROMATSA, Rumania | Sakaeronavigatsia Ltd, Georgia | Serco | skyguide, Suiza | Slovenia Control | SMATSA, Serbia | State ATM Corporation, Rusia | UkSATSE, Ucrania.

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 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 éste. 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 tráfico 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 una buena gobernanza. 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 vigilancia nacional debe ejercer sus poderes de manera imparcial y transparente³.

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 la vigilancia se reconoce en distintos materiales de orientación de la OACI.

2.2 La OACI ha estado recomendando que los estados establezcan entidades autónomas para la prestación de ANS, ya que esto representa los intereses del proveedor y de los usuarios de los servicios⁴. La autonomía tiende a mejorar la situación financiera y la eficacia gerencial de la entidad ya que está facultada para tomar decisiones independientes sobre temas que le competen y para ejercitar el control completo sobre los ingresos generados por las operaciones.

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 Estado⁵”.

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 Estado⁶”.

³ Norma (EC) No. 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, el 10 de marzo de 2004, Sección 4.

⁴ Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, Doc 9082/7, párr. 11.

⁵ *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Doc 9734, párr. 2.4.9.

⁶ *Ibid*, párr. 3.2.6.

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 vigilancia de los aspectos económicos, dejando la naturaleza, el alcance y el grado de la misma a cargo del Estado⁷.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Queda bien establecido en los textos de orientación de la OACI la autonomía para el proveedor de servicios de navegación aérea y su separación de la función reguladora de la vigilancia. 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 una buena gobernanza; la función reguladora de la vigilancia debe verse independiente y transparente.

3.3 Aunque estos textos de orientación, que promueven la autonomía para los proveedores de servicios de navegación aérea y su separación de la función reguladora de la vigilancia, son muy importantes para los objetivos estratégicos de Seguridad y Eficiencia de la OACI, sólo complementan las normas y métodos recomendados (SARP, por sus siglas en inglés). Por lo tanto, es de suma importancia llamar la atención sobre estos textos de orientación y que los Estados tomen las medidas adecuadas para aplicarlos.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) observar los textos de orientación actualmente disponibles de la OACI que promueven la autonomía y separación de la prestación de los ANS de la autoridad reguladora de la vigilancia; y
- b) recomendar a los Estados que tomen las medidas adecuadas para observar estos textos de orientación.

— FIN —

⁷ *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea*, Doc 9161/4, párr. 2.22.