



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 2 del

orden del día:

2.3:

Habilitación del sistema mundial de navegación aérea

Prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos en el futuro

**DESARROLLO DE MECANISMOS DE RECUPERACIÓN DE COSTOS
RELACIONADOS CON EL SUMINISTRO
DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA AERONÁUTICA**

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

En esta nota se plantea la necesidad de adoptar medidas oportunas para actualizar las directrices y orientación sobre la recuperación de los costos relacionados con el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos, y se presenta una propuesta para prestar al Grupo de expertos sobre meteorología la asistencia necesaria al tratar los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información que aquí se presenta; y
- b) convenir en la recomendación del párrafo 3.2.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Reunión departamental de meteorología de la OACI celebrada en 2014 (MET/14) se reconoció la necesidad de examinar el modo en que los Estados, los proveedores de servicios nacionales de meteorología y las autoridades designadas para establecer derechos recuperan los costos relacionados con el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos. Sobre la base del informe de la Reunión departamental de meteorología de 2014 (Doc 10045), concretamente la Recomendación 4/4, se encargó a la Secretaría que, por intermedio de la Dirección de Transporte aéreo (ATB) y en coordinación con la Organización Meteorológica Mundial (OMM), formulara orientaciones sobre prácticas de recuperación de costos equitativas cuando el suministro de servicio meteorológico aeronáutico se prestara sobre una base multirregional, regional o subregional. Posteriormente, a raíz de dicha recomendación, se elaboró la ficha de trabajo METP.011.01, asignada al Grupo de expertos sobre meteorología (METP) por la Comisión de Aeronavegación (ANC).

1.2 El suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos está a punto de experimentar un cambio de paradigma. Los proveedores de servicios nacionales de meteorología, así como las entidades privadas, ya son capaces de elaborar y divulgar entre los responsables de adoptar decisiones de aviación información meteorológica sobre grandes zonas geográficas que abarcan múltiples Estados y regiones de información de vuelo (FIR). Asimismo, los usuarios de la aviación han manifestado la necesidad de información sobre fenómenos meteorológicos peligrosos armonizada a nivel mundial que sirva de apoyo a las capacidades operacionales para el mejoramiento de la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea internacional.

1.3 En respuesta a la necesidad expresada por los usuarios de aviación de mejorar las observaciones y pronósticos de condiciones meteorológicas peligrosas, la MET/14 adoptó la Recomendación 2/9 en la que se pedía la “Implantación de un sistema regional de avisos para determinadas condiciones meteorológicas peligrosas en ruta”. A raíz de esta recomendación, la ANC encargó al METP, mediante la ficha de trabajo METP.007.01, que creara dicho sistema regional de avisos. Un examen más detenido de la cuestión por parte del METP y el ajuste de las necesidades de los usuarios de aviación dio como resultado un cambio de enfoque, para que se suministre información sobre fenómenos meteorológicos peligrosos que no se limite a la FIR. Por lo tanto, el METP está liderando el cambio en el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos solicitado en la MET/14 y confirmado por la ANC.

1.4 Es importante entender el modo en que este cambio de paradigma en el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos puede afectar la recuperación de los costos relacionados con la información meteorológica. A medida que se disponga de nuevos servicios meteorológicos y se proporcione la información heredada de forma más eficiente, podría ser necesario actualizar los mecanismos utilizados para recuperar los costos de servicios meteorológicos aeronáuticos. La dificultad radica en garantizar que las actualizaciones sean coherentes con los principios clave de fijación de derechos del documento *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). Concretamente, los Estados deberían garantizar que los derechos se basen en los costos y que no sean discriminatorios, sino transparentes, y que no subvencionen de forma cruzada a otros usuarios. La adhesión a estos principios ha beneficiado a la aviación internacional en numerosas formas. En particular, estos principios han sido cruciales para prevenir la proliferación de derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, lo que ha alentado un suministro más eficiente de los servicios y fomentado el crecimiento de la aviación internacional.

1.5 Para hacer frente a este desafío, el METP tendrá que trabajar estrechamente tanto con el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) como con el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP). El AEP y el ANSEP están encargados de mantener la información que figura en el Doc 9082 y con frecuencia han ayudado a la ATB y la ANC a redactar orientación sobre la recuperación de costos y los aspectos económicos del suministro de servicios.

2. ANÁLISIS

2.1 Casi todos los Estados miembros de la OACI cuentan con algún mecanismo para recuperar los costos relacionados con el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos. Sin embargo, los mecanismos actuales de recuperación de costos relacionados con el suministro de información meteorológica se basan en gran medida en productos de información meteorológica heredada basada en textos.

2.2 Los mecanismos existentes para la recuperación de costos de suministro de información meteorológica para la aviación civil probablemente no basten para garantizar que los Estados, los servicios meteorológicos nacionales y las autoridades designadas para establecer derechos recuperen debidamente los costos relacionados con el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos, a medida que se produzca este cambio de paradigma.

2.3 Los explotadores de aviación consideran que el cambio de paradigma en el suministro de información meteorológica para la aviación civil satisface dos necesidades principales:

- 1) la disponibilidad de información a escala mundial y regional mejorará el nivel de seguridad operacional de vuelo en aquellos lugares sobre los que se disponga de información meteorológica inadecuada, o se carezca de ella; y
- 2) la información digital georeferenciada sobre fenómenos meteorológicos, armonizada a nivel mundial, mejorará la eficiencia de las operaciones de aviación internacional mediante una mejor integración en los sistemas y procesos de planificación de vuelos.

2.4 Por lo tanto, los explotadores de aviación respaldan el cambio de paradigma en el suministro de información meteorológica para la aviación civil. Preocupa, sin embargo, que los cambios en la forma de recuperar los costos de servicios meteorológicos aeronáuticos no se efectúen de acuerdo con los principios clave de la OACI en materia de fijación de derechos y que haya una duplicación de derechos para el suministro de la misma información meteorológica por entidades distintas.

2.5 La recuperación de los costos de servicios meteorológicos aeronáuticos viene determinada en el Doc 9082. Para mayor clarificación y orientación, consúltense los dos manuales de apoyo sobre economía: *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) y *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562). El Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) y el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) se encargan del Doc 9161 y del Doc 9082, respectivamente. Ambos grupos prestan asistencia a la ATB.

2.6 La OACI ha establecido previamente grupos especializados para abordar cuestiones específicas del suministro de información meteorológica para la navegación aérea internacional.

2.6.1 En particular, la OACI organizó la primera reunión del Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas (IVATF), en julio de 2010, en respuesta a las medidas emprendidas por la Oficina Europa y Atlántico Septentrional a raíz de la erupción del volcán Eyjafjallajokull en abril de ese año. Se encargaron al IVATF varias tareas dentro de sus atribuciones, como la propuesta de revisar la orientación sobre los planes de contingencia en caso de cenizas volcánicas, el establecimiento de umbrales de concentración de cenizas, la mejora de sistemas de detección de cenizas, el examen de las notificaciones y advertencias sobre cenizas volcánicas y la mejora y armonización de los modelos dispersión. En su cuarta reunión de julio de 2012, el IVATF formuló veinticuatro recomendaciones.

2.6.2 Asimismo, en febrero de 2012, la OACI estableció el Equipo de proyectos sobre requisitos aeronáuticos e intercambio de información sobre meteorología (MARIE-PT) para abordar el concepto de suministro de información meteorológica en apoyo de la gestión mundial del tránsito aéreo y elaborar orientación sobre el intercambio digital de información meteorológica aeronáutica. Como resultado de la labor del MARIE-PT, se publicó el *Manual sobre intercambio digital de información meteorológica aeronáutica* (Doc 10003) y se siguió desarrollando el modelo OACI de intercambio de información meteorológica (IWXXM), en particular los productos disponibles en formato IWXXM para la Enmienda 77 del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*.

2.7 La OACI también ha establecido o alentado la creación de grupos especializados o modalidades de trabajo para abordar cuestiones de política financiera relacionadas con el suministro de servicios de navegación aérea, como reuniones conjuntas de grupos de expertos y grupos de trabajo multidisciplinarios.

2.7.1 En la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS), celebrada en Montreal del 15 al 20 de septiembre de 2008, se formularon varias recomendaciones sobre la revisión de los textos de orientación de la OACI que contiene el Doc 9082 y los textos económicos de apoyo del Doc 9161 y el Doc 9562. Para abordar eficientemente las recomendaciones de la CEANS, el AEP y el ANSEP celebraron reuniones conjuntas. Durante su cuarta reunión conjunta, los grupos de expertos llegaron a numerosas conclusiones sobre las propuestas de actualización de dichos documentos.

2.7.2 En la *Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo* (AT-Conf/6), celebrada en Montreal del 18 al 22 marzo de 2013, se abordaron los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea con respecto a la modernización del sistema de aviación. En la AT-Conf/6 se formuló la Recomendación 2.7/1b, en la que se pedía el establecimiento de un grupo de trabajo multidisciplinario para considerar los retos relacionados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, a fin de obtener los primeros beneficios de tecnologías y procedimientos nuevos, tal como se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de aviación (véase ATConf/6-WP/104). Atendiendo a esta recomendación, la OACI estableció el grupo de trabajo multidisciplinario sobre los desafíos económicos relacionados con la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (MDWG-ASBU), con el fin de ayudar a la Secretaría en las labores necesarias para el seguimiento de la Recomendación 2.7/1b. Se encargó al MDWG-ASBU que informara al Consejo sobre la aplicabilidad de los incentivos económicos y operacionales para los programas de modernización de la gestión del tránsito aéreo, la definición de los incentivos financieros y el modo en que estos podrían plasmarse en las políticas y textos de orientación de la OACI, entre otras cuestiones. Además, se encomendó al MDWG-ASBU que presentara sus conclusiones en una reunión conjunta del AEP y el ANSEP a fin de determinar si podrían enmendarse los textos de orientación existentes para incorporar las conclusiones.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se prevé que el suministro de información meteorológica aeronáutica para la aviación civil sufra una transformación durante la próxima década. Es importante que los cambios en el modo de recuperar los costos conexos sigan siendo acordes con los principios clave de fijación de derechos de la OACI. Aunque el METP está ansioso por avanzar, necesita la asistencia de expertos con conocimientos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y sobre las políticas de fijación de derechos de la OACI. Por consiguiente, el METP se beneficiaría de la formación de un grupo de trabajo multidisciplinario, con miembros del AEP y el ANSEP, a fin de determinar posibles nuevos mecanismos de fijación de derechos para recuperar los costos relacionados con el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos.

3.2

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

Recomendación 2.3/x – Desarrollo de mecanismos de recuperación de costos relacionados con el suministro de información meteorológica aeronáutica

Que la Conferencia:

- a) respalde la necesidad de identificar rápidamente el modo en que el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos ha cambiado, cómo seguirá evolucionando y cómo estos cambios pueden afectar la recuperación de los costos pertinentes de suministro de servicios a nivel multirregional, regional y subregional; y
- b) solicite a la OACI que establezca un grupo de trabajo multidisciplinario adecuado, compuesto de expertos con los conocimientos especializados necesarios y en estrecha coordinación con la OMM, para examinar cómo han cambiado los servicios y qué nuevas dificultades para recuperar costos han surgido e identificar posibles mecanismos de recuperación de estos costos de acuerdo con los principios clave de fijación de derechos de la OACI. A continuación, deberían someterse las conclusiones de este grupo a la consideración ulterior del METP, el AEP y el ANSEP.

— FIN —