

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

**Cuestión 4 del
orden del día: Elementos determinantes de la reglamentación económica de los aeropuertos y los
servicios de navegación aérea**

**Cuestión 5.2.2 del
orden del día: Principios de imposición de derechos por servicios de navegación aérea**

ESTUDIO SOBRE LA ASIGNACIÓN DE COSTOS DE SISTEMAS MUNDIALES DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE (GNSS)

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe respecto a la situación de un estudio realizado por la OACI sobre la asignación de costos GNSS. En la nota se proporcionan antecedentes, se describe brevemente un trabajo conexo llevado a cabo en Europa y su pertinencia para el estudio de la OACI, y se aborda la labor futura sobre este tema. En el párrafo 3.1 figuran las medidas propuestas a la Conferencia.

1. ANTECEDENTES

1.1 La Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM (Río de Janeiro, 11-15 de mayo de 1998) pidió a la OACI que realizara un estudio sobre la asignación de costos GNSS (Recomendación 3/16a). Posteriormente, el Consejo inició el estudio y decidió que se incluyera en el programa de trabajo relativo al transporte aéreo para el trienio en curso.

1.2 Al considerar la asignación de costos GNSS, se reconoció la necesidad de distinguir entre:

- a) asignación entre los usuarios de la aviación civil; y
- b) asignación entre los usuarios de la aviación civil y otros usuarios.

Con respecto a los primeros, la mayor parte de los textos de orientación necesarios ya existían en el *Informe sobre los aspectos financieros y de organización y gestión del suministro y explotación de sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS)* (Doc 9669) del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3). La asignación entre los usuarios de la aviación civil y otros usuarios constituía, sin embargo, una empresa mucho más compleja ya que había un número considerable y creciente de usuarios de otras categorías.

1.3 A finales de 1998, EUROCONTROL creó el “Grupo especial sobre asignación de costos GNSS”, cuyas atribuciones eran básicamente llevar a cabo entre sus miembros la misma tarea que se ha pedido a la OACI que realice a escala mundial. En las atribuciones se preveía también que el Grupo especial colaboraría con la OACI.

1.4 Se convino en que la labor en la OACI relativa a la asignación entre los usuarios de la aviación y otros usuarios se iniciaría con la cooperación de EUROCONTROL. En una etapa ulterior, se pediría información sobre aspectos financieros y otros aspectos conexos a otras organizaciones internacionales y a todos los Estados que proporcionan servicios GNSS para la aviación civil, y, conjuntamente con otras organizaciones internacionales interesadas en la utilización del GNSS en sectores ajenos a la aviación, se realizarían estudios preliminares sobre el enfoque mundial. Con base en la experiencia adquirida, se elaborarían y presentarían propuestas para una evolución mundial, por iniciativa de la OACI.

1.5 Durante la primera etapa de su labor, el Grupo especial de EUROCONTROL consideró los métodos para determinar la parte de los costos GNSS imputable a la aviación civil en comparación con diferentes usuarios no aeronáuticos. El grupo especial evaluó un conjunto de métodos de asignación de costos, pero convino en recomendar únicamente la aplicación de un método que se adapta a los requisitos y que se basa en los costos percibidos del suministro de servicios GNSS a distintos grupos de usuarios, lo cual concuerda con los principios básicos de asignación de costos de la OACI. (El Grupo especial emprendió otra labor que se completará dentro de poco tiempo y que se describirá en una nota sobre los resultados de la labor del Grupo especial que EUROCONTROL presentará a la Conferencia. Por lo tanto, ese tema no se examinará en esta nota).

1.6 Es un gran placer para el Grupo especial de EUROCONTROL completar su tarea, porque en este momento en Europa se están considerando activamente los planes para que los Estados de esa región establezcan el servicio GNSS europeo civil – GALILEO. Como los costos que supone GALILEO son extremadamente elevados, es muy necesario que los Estados europeos participantes señalen cuáles son los grupos de usuarios principales (aeronáuticos y no aeronáuticos) y establezcan un método equitativo para identificar la parte de los costos asignable a cada grupo de usuarios.

2. LABOR FUTURA

2.1 Las conclusiones del Grupo especial de EUROCONTROL serán de interés no sólo para los Estados europeos que participan sino también para otros Estados que explotan aeronaves dentro o a través del espacio aéreo y que contarían con el nuevo servicio GNSS civil propuesto, ya que se supone que los costos GNSS imputables a la aviación civil se recuperarán de los explotadores de aeronaves.

2.2 Sin embargo, es posible que la necesidad urgente que se manifiesta en Europa con respecto a una orientación para la asignación de costos GNSS no coincida con la de muchas otras regiones del mundo porque hasta ahora los servicios GNSS se proporcionan gratuitamente a los usuarios civiles, comprendida la aviación civil, y seguirá siendo así hasta el año 2010 como mínimo. En cuanto a los servicios de aumentación

basados en satélite relacionados con el actual GNSS, hasta la fecha no hay indicaciones de que los dos Estados proveedores vayan a cobrar derechos por su utilización una vez que se implanten.

2.3 Se ha observado que el equipo especial de EUROCONTROL trabaja para una zona geográfica muy desarrollada en que podrían aplicarse metodologías muy modernas, mientras que la OACI trabaja para la comunidad mundial y, por lo tanto, debería elaborar orientación que pueda aplicarse en otras circunstancias. Además, a escala mundial, los principales grupos de usuarios, incluyendo la aviación civil, otros modos de transporte y los usuarios no dedicados al transporte o sus organizaciones representativas, que no son menos importantes, necesitan abordar de forma conjunta la cuestión de la asignación, puesto que no cabe esperar que la parte de los costos de otros usuarios determinada por la aviación únicamente civil tenga amplia aceptación.

2.4 Por estas razones, el Comité de Transporte aéreo sugirió que la próxima etapa para la OACI con respecto a la asignación de costos GNSS sea que, basándose en los comentarios de la Conferencia, la Secretaría prepare propuestas para que el Consejo las examine y decida como proceder con esta tarea. En términos numéricos, la aviación civil es un usuario relativamente menor del GNSS y será necesario establecer una coalición amplia basada en usuarios no aeronáuticos y usuarios de la aviación civil, si el objetivo es calcular de manera aceptable y equitativa la participación de cada uno de los principales grupos de usuarios en la asignación de costos. Esto será necesario porque es improbable que la asignación de costos para cada uno de los grupos de usuarios principales determinada por la aviación civil únicamente tenga amplia aceptación.

2.5 Considerando que el GNSS está abierto al uso del público en general, una idea que se está considerando en la Secretaría de la OACI es sugerir que los costos básicos del sistema del GNSS se asignen a todos los Estados del mundo de acuerdo con su producto nacional bruto (GNP). Después de esto, cada Estado podría financiar su parte de la misma forma que los servicios gubernamentales comunes, tales como educación, policía, etc., o podría asignar esa parte a diferentes categorías de usuarios en el Estado empleando el enfoque mencionado antes en el párrafo 1.5.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de este documento y a formular comentarios sobre el enfoque descrito en los párrafos 2.4 y 2.5.