



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
- 3.4:** Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial

**GESTIÓN Y REPERCUSIONES DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA
RELACIONADAS CON LOS PRINCIPIOS QUE RIGEN LA FIJACIÓN DE DERECHOS**

(Nota presentada por CANSO²)

RESUMEN

El *Simposio mundial sobre habilitación de entornos de información en red* organizado por la OACI, que se celebró entre el 2 y el 4 de julio de 2008, tuvo como objetivo iniciar el proceso de resolución de las cuestiones institucionales y legales que se identificaron durante el Congreso Mundial sobre Gestión de Información Aeronáutica (AIM, por sus siglas en inglés) de 2007, que limitan el progreso en la transición del Servicio de Información Aeronáutica (AIS, por sus siglas en inglés) centrado en el producto a la AIM centrada en los datos. El simposio identificó a la recuperación de costos, la responsabilidad, los derechos de reproducción y la propiedad como las áreas principales a abordarse; además, consideró a la *Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea* (CEANS, por sus siglas en inglés) como la oportunidad de encarar las cuestiones relacionadas a la recuperación de costos. El recientemente creado Grupo de estudio AIS-AIM (AIS-AIMSG, por sus siglas en inglés), cuyo propósito consiste en desarrollar una estrategia/plano global y normas y métodos recomendados (SARPS, por sus siglas en inglés) necesarios para respaldar la implementación de la AIM, también necesitará de orientación en materia de las repercusiones relativas a los principios que rigen la fijación de derechos. El objetivo de esta nota consiste en concientizar a la CEANS sobre las cuestiones relativas a la transición de AIS a AIM y en invitar a la Conferencia a que se refiera a las conclusiones y recomiende que el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP, por sus siglas en inglés) brinde orientación al nuevo AIS-AIMSG.

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 | PANSA, Polonia | ROMATSA, Rumania | Sakaeronavigatsia Ltd, Georgia | Serco | skyguide, Suiza | Slovenia Control | SMATSA, Serbia | State ATM Corporation, Rusia | UkSATSE, Ucrania.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sistema de ATM mundial se vuelve cada vez más dependiente de los datos y requiere acceso a información aeronáutica mundial de una calidad considerablemente mayor y de modo más oportuno al que, por lo general, está disponible en la actualidad. El objetivo de la AIM consiste en la implementación de un marco de colaboración en red para el intercambio y la gestión de información y datos aeronáuticos³, que satisfaga todas las necesidades presentes y futuras de los servicios de tránsito aéreo (ATS, por sus siglas en inglés) y de las operaciones de vuelo. Gestionar y compartir información en todo el sistema permitirá tomar decisiones informadas y conjuntas que mejorarán los resultados comerciales y operativos. La AIM será una actividad facilitadora clave en el futuro sistema de ATM mundial.

1.2 La transición a AIM generará nuevas fuentes y tipos de información y datos aeronáuticos y la estandarización [commoditisation] de la información y datos aeronáuticos que tendrá repercusiones en los principios que rigen la fijación de los derechos conexos. Parte de la información y datos se brindará según la obligación de los Estados, mientras que otra parte de éstos se brindará según el valor agregado comercial en un entorno competitivo. El marco regulatorio debe ser lo suficientemente flexible como para permitir la innovación y evolución en la provisión de AIS, al permitir que surjan nuevos modelos comerciales y que se ofrezcan productos con valor agregado, sin dejar de garantizar que se mantenga la calidad y el suministro oportuno de la información y datos provistos al usuario final.

2. ANÁLISIS

Roles y responsabilidades

2.1 El objetivo del AIS consiste en garantizar el flujo de información y datos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional. En la actualidad, el Anexo 15 prescribe que cada Estado ofrece un AIS, ya sea por sí mismo, mediante el acuerdo con otros Estados como un servicio conjunto o delegando la autoridad a una agencia. El Estado será responsable de garantizar que la información y datos aeronáuticos sean adecuados, oportunos y tengan la calidad requerida. Mientras que el AIS recibirá y/o generará, reunirá o recopilará, editará, dará formato, publicará, almacenará y distribuirá información y datos aeronáuticos, el Estado deberá garantizar que en cada etapa de la cadena de datos aeronáuticos exista un sistema de calidad que brinde a los usuarios la convicción y la confianza de que la información y datos aeronáuticos distribuidos cumplen con los requisitos del Estado en materia de calidad, rastreo y período de aplicación. Estas responsabilidades básicas del Estado no se modificarán con la transición a la AIM.

2.2 En términos de lo que debe estipularse, en la actualidad el Anexo 15 prescribe que la información aeronáutica debe publicarse como un Módulo de Información Aeronáutica Integrada (IAIP, por sus siglas en inglés), formado por la Publicación de Información Aeronáutica (AIP, por sus siglas en inglés), que incluye enmiendas y suplementos; el aviso a los aviadores (NOTAM, por sus siglas en inglés) y el Boletín de información previa al vuelo (PIB, por sus siglas en inglés); y la Circular de información aeronáutica (AIC, por sus siglas en inglés). En el Anexo 15 se define a un producto AIS como cualquier información aeronáutica que se proporciona como elemento del IAIP (salvo la NOTAM y el PIB), incluyendo cartas aeronáuticas, o como medios electrónicos apropiados.

³ Debido a que la naturaleza y el tipo de información y datos requeridos para el futuro sistema de ATM se amplían y van más allá del alcance actual del AIS, es necesario aclarar y acordar una definición única y global de los términos “datos”, “información” y “producto”. En el Anexo 15: Servicios de información aeronáutica no se proporciona en la actualidad una definición y distinción entre los términos “datos” e “información” (la OACI utiliza la nomenclatura ‘información y datos’); sin embargo, su definición tiene repercusiones para los modelos de negocios y los acuerdos contractuales futuros en la transición a una AIM centrada en los datos. Por intermedio de la OACI –y con aportes de las partes interesadas como los usuarios aeroespaciales y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP, por sus siglas en inglés)– es función de los Estados definir estos términos de modo tal que la distinción y repercusiones de las diferencias queden claras en el contexto de la AIM.

2.3 Conforme al Anexo 15, estará disponible sin cargo una copia de cada uno de los elementos del IAIP, en forma impresa y/o electrónica, según lo solicite el AIS de un Estado contratante de la OACI. Dicho intercambio debe estar sujeto al acuerdo bilateral. La adquisición de información y datos aeronáuticos, incluidos los elementos del IAIP, por parte de Estados que no sean Estados Contratantes de la OACI o por terceros, debe estar sujeta a acuerdos independientes con el Estado originante.

2.4 En la transición a AIM, se espera que el IAIP evolucione y se convierta en un conjunto de datos aeronáuticos con contenido digital, que transforme los componentes actuales del IAIP. Por lo tanto, será necesario redefinir qué información aeronáutica formará parte del futuro IAIP, tarea a realizar por el recientemente creado AIS-AIMSG. Cualquier producto o servicio AIS que no esté incluido en el futuro IAIP debe considerarse como producto o servicio con valor agregado que puede ofrecerse en forma comercial.

Derechos de reproducción y de propiedad intelectual

2.5 La orientación actual de la OACI establece que los Estados pueden aplicar derechos de reproducción a los productos AIS conforme a su legislación nacional, a fin de proteger la inversión realizada en la provisión, así como también para garantizar un mejor control de su uso. El derecho de reproducción otorga al creador el derecho exclusivo de producir o reproducir en cualquier forma material y de publicar una obra. En el caso de cualquier producto AIS que tenga la protección de los derechos de reproducción, sólo podrá ponerse a disposición de un tercero con la condición de que éste último sepa que el producto tiene derechos de reproducción que lo protegen. La reproducción no autorizada por parte de un tercero se considerará como un incumplimiento de los derechos de reproducción. No está definido si los derechos de reproducción se extienden a los datos aeronáuticos.

Principios que rigen la fijación de derechos

2.6 El Anexo 15 recomienda recuperar los costos en que se incurre en la provisión del AIS. Los gastos generales que supone recopilar y compilar información y datos aeronáuticos deberían incluirse en la base de costos para los derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea, según corresponda, conforme a los principios contenidos en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). No se espera que esto se modifique con la transición a la AIM.

2.7 Además, el Anexo 15 establece que cuando los costos de recopilación y compilación de información y datos aeronáuticos se recuperen mediante derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea, los derechos correspondientes a cada cliente por el suministro de un producto AIS, en forma impresa o electrónica, pueden basarse en los costos de impresión o de producción del material electrónico, así como también en los costos de distribución.

2.8 A los productos o servicios con valor agregado creados por el proveedor AIS y ofrecidos en forma comercial se les puede poner precio como a cualquier otro producto o servicio comercial.

2.9 Debe permitirse a un ANSP que provee AIS celebrar un contrato comercial con terceros que tienen intención de utilizar la información y datos aeronáuticos para beneficio comercial. Las ganancias recibidas podrían, a su vez, utilizarse para reducir la base de costos para fijar los derechos por el uso de servicios de navegación aérea.

Responsabilidad

2.10 La responsabilidad potencial asociada con información aeronáutica errónea o incompleta queda en manos de la autoridad responsable de la provisión de AIS. Sin embargo, aquellos que brindan, compilan y distribuyen información y datos podrían tener parte de la responsabilidad asociada con pérdidas que surjan de información errónea o incompleta. Las partes que manipulan la información y los datos son responsables de las manipulaciones que realizan.

2.11 Un ANSP que provee AIS debe poder asignar responsabilidades potenciales en forma equitativa cuando brinda información y datos sobre AIS a terceros. Dichas responsabilidades potenciales también pueden estar cubiertas por un contrato de licencia que se negocia en forma comercial y que prevé las limitaciones e indemnizaciones necesarias. Es tarea de los Estados, mediante la OACI, establecer normas y métodos recomendados (SARPS, por sus siglas en inglés) que protejan de manera razonable los intereses de todas las partes interesadas y fomenten métodos compatibles entre los Estados.

3. CONCLUSIONES

3.1 La transición a AIM generará nuevas fuentes y tipos de información y datos aeronáuticos (en particular, datos digitales en bruto) y la estandarización [commoditisation] de la información y datos aeronáuticos que tendrá repercusiones en la recuperación de costos. No se modificarán las responsabilidades y los roles básicos con respecto a la provisión de AIS contenidos en el Anexo 15. Sin embargo, los SARPS y textos de orientación relacionados con la provisión de AIS deben ser lo suficientemente flexibles como para permitir la innovación, el surgimiento de nuevos modelos comerciales y el ofrecimiento de productos con valor agregado, sin dejar de garantizar que se mantenga la calidad y el suministro oportuno de la información y datos provistos.

- a) La OACI debe considerar a cualquier producto AIS que forme parte del IAIP actual, o de su equivalente futuro, como sujeto a los principios que rigen la fijación de derechos, contenidos en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). Cualquier producto o servicio AIS debe considerarse como producto o servicio con valor agregado que puede ofrecer el AIS en forma comercial. Mediante la OACI –y con aportes de las partes interesadas como los usuarios aeroespaciales y los ANSP– es función de los Estados definir el futuro equivalente del IAIP.
- b) Los Estados deben tener en cuenta que en los casos en que un ANSP brinda AIS, la responsabilidad potencial en caso de pérdida relacionada con información errónea o incompleta puede quedar en manos del ANSP, y que el ANSP debe por lo tanto tener el derecho de limitar su responsabilidad y obtener indemnizaciones a partir de la manipulación realizada por terceros.
- c) Debe permitirse a un ANSP que provee AIS cobrar a terceros que tengan intención de utilizar la información y los datos aeronáuticos para beneficio comercial; esto puede estar cubierto por un contrato de licencia negociado en forma comercial. Las ganancias recibidas podrían utilizarse para reducir los costos de los derechos por el uso de servicios de navegación aérea.

4. ACCIÓN DE LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) hacer referencia a las conclusiones del párrafo 3.1; y
- b) recomendar que el ANSEP brinde orientación al nuevo AIS-AIMSG en materia de los principios que rigen la fijación de derechos contenidos en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) en cuanto se relacionan con la provisión de información y datos aeronáuticos.