

Redevances Météo

Le niveau de
service et le
recouvrement
des coûts

juin 2019



Redevances ATC / MET

Les compagnies aériennes et passagers ont déboursé au moins 133,5 milliards USD pour les infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne au niveau mondial en 2017.

On estime que ce montant a augmenté afin d'atteindre 141,8 milliards USD en 2018

De plus, les prévisions montrent que 136 milliards USD de recettes fiscales seront générés par les compagnies aériennes et leurs clients en 2018, soit 45% du PIB de l'industrie.

Le niveau était 123 milliards en 2017.

Les redevances sont un poste important dans la base des coûts d'une compagnie aérienne.



Redevances ATC/MET : SFO INFRA

IATA a été restructuré en juin 2013.

Le responsabilité des dossiers de redevances ATC et MET ont été transféré à la division SFO (service Infrastructure).

Groupe de travail ATC (Global) :

- Un groupe de travail (13 compagnies aériennes nommés par l' OPC) sont mandatés pour créer les politiques au niveau global.

Les réunions régionaux sur le thème des redevances:

- Toute compagnie aérienne intéressée peut venir discuter les actions en cours et le plan de travail.

Redevances MET (Météo)

Les redevances MET sont gérés par la même équipe qui gère les redevances ATC.

Les redevances MET doivent couvrir les coûts nécessaires pour maintenir des services de météo liés à l'aviation.

Les redevances MET sont facturés par les états ou ANSP soit:

1. Intégrés aux redevances de navigation
2. En tant que redevance séparée

Le montant des redevances MET

Exemples

Country	RMKS (RED is INT/DME difference case)	Charge Currency	Fee	USD
ALGERIA	10% of overflight fee (DZD 3838.0 unit per EURO formula) 1700km	DZD	18182	186.52
ARMENIA	From 1 to 1000 landings/take-offs unit per LDG	AMD	33000	69.3
AUSTRALIA	Unit rate x (distance/100) x sq rt (MTOW) x 1.1 , 3800km	AUD unit rate	0.23	144.09
AZERBAIJAN	International	EUR	75	82.23
CAPE VERDE	10% of en route charge 1000km 1853.68EUR (OVFT)	EUR	183.6	201.31
GEORGIA	MTOW - over 14t	USD	45	45
KAZAKHSTAN	for one service	KZT	14337	77.11
KOREA, DPR	Per flight	EUR	50	54.82
KOREA, RO	In case of landing	KRW	6170	5.8
	In case of overflight	KRW	2210	2.08
KYRGYZSTAN	Scheduled international flights	USD	60	60
	Scheduled domestic flights	USD	30	30
MAURITIUS	= Unit Rate x D(NM) x SQRT(MTOW/50) 600NM	MUR	0.76	33.9
NEPAL	Night time call	USD	15	15
SOUTH AFRICA	Unit rate x D/100 x sq rt(W/50),1650km for CPT from EUR/MENA	ZAR	47.17	348
TAJIKISTAN	MTOW - over 14t	USD Unit rate/ton	2.2 per ton	772.2
TUNISIA	For flights departing from Tunisia, 80% TTL	EUR	20.16	22.11
TURKMENISTAN	per request	USD	60	60
UZBEKISTAN		EUR	200	219.31
ZIMBABWE	Landing MET fees	USD	35	35
	Departure MET fees	USD	30	30
	En-route MET fees	USD	19	19



Data from AAFCM, B77W 351 Ton MTOW

Distance based case, DIST-Sample distance in RMKS

Préoccupations: Redevances MET

Les redevances MET visent le recouvrement des coûts de :

- Une partie du service général (partagé)
- Les coûts directement attribuables à l'aviation

Les redevances de navigation aérienne peut rendre ces coûts invisibles..

Certains États, tel le Canada, séparent clairement les coût des services météo dans leurs consultations.

Un service spécifique aviation?

Les informations météo qui sont souvent disponibles gratuitement sont exploités par un nombre croissant d'acteurs à des fins lucratives (e.g. Entreprises privées spécialisé dans la météo, les services de circulation et les chaînes de télévision)

L'aviation civile est donc l'industrie qui paie le coût des produits et services tandis que d'autres usagers ne contribuent pas de manière équitable au financement.

Est-ce que nous payons plus qu'on ne devrait pour la MET?

Exemples?

10% de la redevance Enroute

- Quel est le coût sous-jacent? Pourquoi 10%?

Aucune révision des tarifs

- Quel est le lien entre la MET et le trafic?
- Plus de trafic... redevance réduite?

Des différents taux en fonction de la destination (international/domestique) ou sur la base du poids de l'avion.

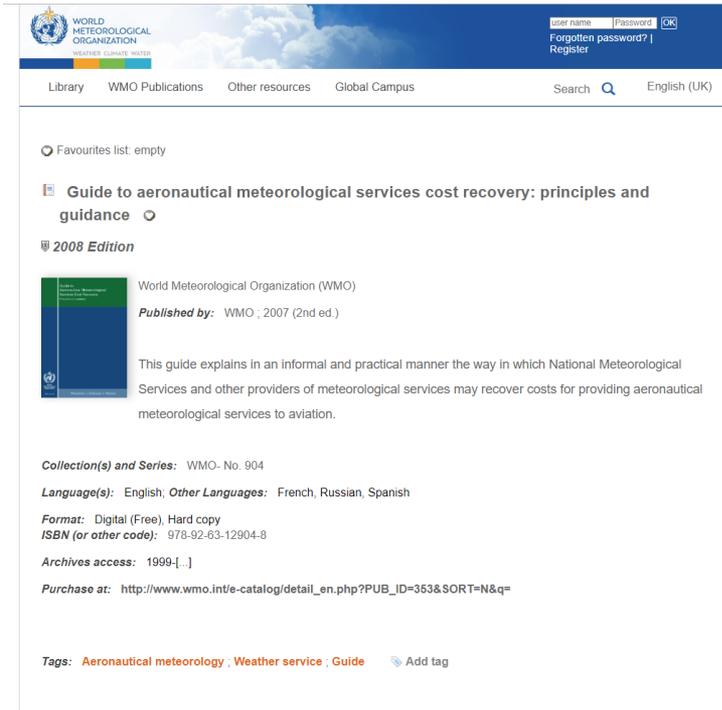
- Le service MET est identique, pourquoi cette distinction?

Service vs Coût

Le niveau de service justifie-t-il le prix?

Country	RMKS (RED is INT/DME difference case)	Charge Currency	Fee	USD
TAJIKISTAN	MTOW - over 14t	USD Unit rate/ton	2.2 per ton	772.2
UZBEKISTAN		EUR	200	219.31
ALGERIA	10% of overflight fee (DZD 3838.0 unit per EURO formula) 1700km	DZD	18182	186.52
CAPE VERDE	10% of en route charge 1000km 1853.68EUR (OVFT)	EUR	183.6	201.31

Conseils sur le recouvrement des coûts MET



The screenshot shows the WMO library website interface. At the top, there is a navigation bar with the WMO logo and text: 'WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION', 'user name', 'Password', 'OK', 'Forgotten password?', and 'Register'. Below the navigation bar, there are links for 'Library', 'WMO Publications', 'Other resources', and 'Global Campus', along with a search icon and 'English (UK)'. The main content area displays the following information:

- Favourites list: empty
- Guide to aeronautical meteorological services cost recovery: principles and guidance
- 2008 Edition
- World Meteorological Organization (WMO)
- Published by: WMO ; 2007 (2nd ed.)
- This guide explains in an informal and practical manner the way in which National Meteorological Services and other providers of meteorological services may recover costs for providing aeronautical meteorological services to aviation.
- Collection(s) and Series: WMO- No. 904
- Language(s): English; Other Languages: French, Russian, Spanish
- Format: Digital (Free), Hard copy
- ISBN (or other code): 978-92-63-12904-8
- Archives access: 1999-[.]
- Purchase at: http://www.wmo.int/e-catalog/detail_en.php?PUB_ID=353&SORT=N&q=
- Tags: Aeronautical meteorology ; Weather service ; Guide

WMO - Guide to aeronautical meteorological services cost recovery: principles and guidance

https://library.wmo.int/index.php?lvl=notice_display&id=7796

A la recherche d'une solution 1/2

ICAO METEOROLOGY PANEL (METP), 4e réunion
OACI Montréal, 10 - 14 septembre 2018

ODJ point 7: Cost recovery guidance and governance (Job card METP.011.01)

7.4 Le développement des mécanismes de recouvrement des coûts pour les services d'information météorologique pour l'aviation

Ce papier présente le besoin d'agir rapidement pour fournir des consignes et conseils sur le recouvrement des coûts de l'information météorologique pour l'aviation, ainsi qu'une proposition de fournir au METP une assistance en ce qui concerne les questions économiques touchant aux aéroports et ANSP.

A la recherche d'une solution 2/2

ICAO AEP-ANSEP/7

OACI Montréal, 26 - 28 mars 2019

WP11: RECOUVREMENT DES COÛTS MET

Dans le groupe de travail WP/11, les observateurs de IATA et l'OMM (Organisation mondiale météorologique) ont présenté ensemble le besoin de conseils sur le financement des services MET aériens, compte tenu de la transformation profonde sur les 10 années à venir de ces services.

Une grande partie des participants étaient d'accord qu'il fallait créer des consignes spécifiques aux redevances MET, par des mesures de recouvrement des coûts, alignés avec les politiques de l'OACI envers les redevances et les consignes associés.

Les *Panels* ont pris note des pratiques où les services MET sont compris dans les redevances de navigation. Un point de vue a été exprimé que l'introduction d'un mécanisme qui sépare les services MET ou une redevance MET augmentera le degré de transparence et la propagation des pratiques uniformes en matière de redevance MET.

Compte tenu de la recommandation de la 4^e réunion du Panel Météorologique (METP/4) il a été demandé de porter à la connaissance de la METP et WMO toute information ou expertise sur le sujet afin qu'ils puissent comprendre les nouveaux défis qui existent et identifier des solutions possibles afin de recouvrir les coûts associés.

Un groupe de travail a été établi pour utiliser les principes et politiques de fixation des redevances afin d'aligner les mécanismes MET avec ceux des autres redevances.



Notre position

Les coûts MET ne doivent pas être simplement refacturés aux usagers mais doivent subir la même pression afin de rendre les services de plus en plus performants et d'augmenter l'efficacité – tout comme les autres postes de coûts de navigation ou aéroportuaires..

Afin de fournir une transparence de premier niveau, pour les besoins de la consultation, les prestataires MET devraient expliquer l'allocation des charges entre:

- Les coûts MET généraux et spécifiques à l'aviation
- Les coûts de météo de base et des aspects liés à l'aviation
- ANS enroute et TNC, et entre IFR/VFR.

Les coûts MET doivent être identifiables et transparents

Prise de position IATA



IATA position papers

<https://www.iata.org/policy/Documents/meteorological-charges.pdf>

Meteorological Charges

Airlines should pay only for a fair share of cost efficient meteorological services.

Aviation is one of the few industries directly charged for Meteorological (MET) products and services. IATA believes firmly that in many cases aeronautical users are subsidising other users by being burdened with an excessive share of the costs.

SITUATION

- Allocation of MET costs to civil aviation is an historical legacy that has not kept pace with new technology and opportunities for competitive provision.
- Nearly all States establish their own MET authority and provider.
- The well-established and efficient cost-recovery schemes in Civil Aviation have encouraged Governments and MET providers to optimise this source of funding.
- Consequently, civil aviation is the principal industry being charged for these products and services while other users of MET services do not contribute their fair share.
- The freely available MET data paid for by aviation is used by a growing group of users (e.g. commercial weather stations, traffic service providers and TV) for commercial purposes.
- MET costs have tended to unjustifiably increase in line with traffic.
- States are increasingly introducing additional or separate MET charges on aviation to raise revenues, resulting in increased costs and a proliferation of charges.
- Where incorporated within ANS or airport charges MET

IATA REQUIREMENTS

- 1 MET costs must not be treated as "pass-through" costs, but should be subject to the same downward pressure on costs, improved efficiency and continual improvement as all other ANS and airport costs.
- 2 As a basic transparency requirement for consultation purposes, MET providers should detail cost allocation between:
 - Total MET costs and civil aviation
 - 'Core' and aeronautical costs
 - ANS en route and TNC, and between IFR/VFR.
- 3 While MET costs must be transparent and identifiable they should be included within the service provider's charges.
- 4 ICAO Doc 9161/3 Appendix 6 reinforces – "Since no single user requirement determines the level and cost of the core activities, the further allocation of core activity costs among aeronautical and non-aeronautical users should be approached with considerable caution".
- 5 The allocation of MET service costs to civil aviation should be limited to the costs for facilities and services intended exclusively for aeronautical users.



Questions?



Merci

