

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

**Cuestión 5.2 del
orden del día: Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI**

**RECUPERACIÓN DE LOS COSTOS DE LOS SERVICIOS
METEOROLÓGICOS AERONÁUTICOS**

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

Los costos de los servicios meteorológicos imputados a la aviación civil en forma de recargos han aumentado de modo significativo en el último decenio. En opinión de la IATA los usuarios aeronáuticos incurren en una proporción elevada e indebida de la carga monetaria correspondiente a los costos de los servicios meteorológicos. La asignación de los costos por servicios meteorológicos a la aviación civil debería limitarse a los costes de instalaciones y servicios destinados exclusivamente a prestar servicios a los usuarios aeronáuticos. Además, se insta a la competencia en el suministro de servicios meteorológicos para lograr una buena relación de costo a eficacia y una asignación más razonable de los costos a productos y servicios que se basen en las necesidades de los usuarios.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En muchos Estados se incluyen los costos de servicios meteorológicos en los recargos correspondientes al aeropuerto y/o a los servicios de navegación aérea o se recaudan como recargo independiente. Estos costos han aumentado significativamente en el último decenio e inquietan bastante a las compañías aéreas. La aviación civil es la industria principal que paga por estos servicios mientras que otros usuarios de los servicios meteorológicos no aportan lo que equitativamente les corresponde.

2. ANÁLISIS

2.1 Para fines de asignar los costos entre usuarios aeronáuticos y no aeronáuticos, las instalaciones y servicios pueden subdividirse en tres grupos:

- a) instalaciones y servicios destinados exclusivamente a satisfacer las necesidades aeronáuticas;
- b) instalaciones y servicios destinados exclusivamente a satisfacer necesidades no aeronáuticas; y
- c) instalaciones y servicios destinados para cubrir ambas necesidades (actividades centrales).

2.2 Aunque la asignación de costos para instalaciones y servicios destinados a satisfacer exclusivamente las necesidades de la aviación no constituye ningún problema, existen otras inquietudes principales respecto a la asignación adecuada de los costos de actividades centrales. La OACI ya ha declarado en el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161/3, Apéndice 6 *Orientaciones para determinar los costos del servicio meteorológico aeronáutico*, párrafo 3 que “*como el grado y el costo de las actividades esenciales no dependen de las necesidades de un usuario en particular, la asignación de sus costos entre usuarios aeronáuticos y no aeronáuticos debe abordarse cuidadosamente.*”

2.3 En opinión de la IATA la asignación actual de los costos centrales a usuarios aeronáuticos en la mayoría de los países no corresponde a una compartición justa y por consiguiente no está justificada.

- a) Entre las instalaciones y servicios centrales se incluyen elementos tales como procesamiento de datos, sistemas por satélite, investigación y desarrollo, administración y otras actividades análogas. Se adoptan primariamente las decisiones relativas a capacidad, funciones, equipo y los costos correspondientes así como otras facilidades y funciones centrales respecto a las necesidades meteorológicas generales y no respecto a las necesidades aeronáuticas por sí solas (por ejemplo, las necesidades aeronáuticas pueden ya estar satisfechas mediante el actual sistema mundial o regional. No obstante, pudiera todavía ser necesario que un sistema nacional satisficiera necesidades que no son aeronáuticas).
- b) Los servicios meteorológicos son habitualmente de propiedad del gobierno y forman parte de la organización gubernamental. Por consiguiente, las decisiones han de estar también impulsadas por consideraciones políticas o macroeconómicas tales como políticas de empleo, deseos de intensificar la economía nacional o de prestar apoyo a las funciones de investigación y desarrollo nacionales y a la industria de fabricación.
- c) Los usuarios aeronáuticos han de pagar en general las inversiones en instalaciones y servicios centrales que ni solicitan ni requieren.
- d) Aunque se han establecido los servicios meteorológicos para servir al público en general, un gran número de usuarios obtienen beneficios de los servicios de pronósticos meteorológicos. Por ejemplo: agricultura, pesquería, construcción, transporte de superficie y marítimo, turismo, medios de comunicaciones, etc. Estos usuarios influyen también directa o indirectamente en los requisitos. Sin embargo, su contribución es en el mejor de los casos despreciable en cuanto a la recuperación de los costos.

2.4 Dada la complejidad de la situación, es útil considerar no solamente la parte de costos sino también los beneficios procedentes de los servicios meteorológicos.

- a) Para los usuarios aeronáuticos, los beneficios se miden habitualmente en términos de tiempos reducidos de vuelo y por consiguiente de costos inferiores de combustible. Estos ahorros pueden lograrse en vuelos a media y a gran distancia, puesto que el componente

del pronóstico del viento puede ser incorporado a la planificación de una ruta del vuelo, mientras que otros factores pueden limitar la opción actual, tal como la disponibilidad de intervalos o los derechos de sobrevuelo).

- b) Los pronósticos meteorológicos no influyen en general en la capacidad a largo o medio plazo del aeropuerto o de los servicios de navegación aérea. Una disminución de la capacidad por condiciones meteorológicas adversas no puede modificarse mediante un pronóstico mejor. En condiciones meteorológicas adversas, los usuarios aeronáuticos pueden, sin embargo, obtener beneficios marginales a corto plazo de los pronósticos de aeródromo previendo y optimizando los efectos de la disminución de la capacidad en las operaciones. La capacidad a medio o a largo plazo puede estar influenciada por los servicios meteorológicos.
- c) La industria aeronáutica ha elaborado y está elaborando la tecnología para llegar a operaciones todo tiempo. Los servicios meteorológicos son parte de este sistema. Sin embargo, los beneficios y la aplicación de cada producto o servicio meteorológico debería indicarse claramente y estar asociada a un determinado recargo.

2.5 Estudios independientes han demostrado que los beneficios que reportan los usuarios aeronáuticos son menos del 3% de los beneficios totales de los servicios meteorológicos para todos los usuarios, incluido el público en general.

2.6 En esta cifra no se tiene en cuenta el aporte valioso de los usuarios aeronáuticos a los servicios meteorológicos en la forma de informes de los pilotos o transmisión automatizada de datos meteorológicos que se extienden a zonas y altitudes en las que de otro modo no se dispondría de tales informes.

3. POSTURA DE LA IATA

3.1 Considerando todos los aspectos indicados, es opinión de la IATA que los usuarios aeronáuticos reciben un recargo indebidamente elevado de los costos de los servicios meteorológicos. La asignación de los costos de los servicios meteorológicos debería limitarse a los costos de instalaciones y servicios destinados exclusivamente a los usuarios aeronáuticos, suprimiéndose así las subvenciones cruzadas que existen en la actualidad respecto a otros usuarios. Además, deberían entregarse los servicios meteorológicos de forma competitiva y sin agruparlos con los servicios de navegación aérea; los costos meteorológicos deberían separarse de la base de costos para recargos de ruta. Los costos asociados a los servicios meteorológicos deberían estar en armonía con los beneficios obtenidos y el aporte de los usuarios aeronáuticos a los servicios meteorológicos en general debería reconocerse con más justicia.

3.2 La IATA opina que las propuestas mencionadas llevarían a estos objetivos mejor que el método actual en un número importante de Estados. Además, la competencia parece ser el objetivo al que tienden los miembros de la OMC para asignar los costos centrales a los proveedores de servicios meteorológicos comerciales de terceras partes, criterio al que se unen los explotadores de aeronaves respecto a los productos de valor añadido. La comercialización facilitaría también el desarrollo de una firma relación contractual con los proveedores comercializados de servicios de navegación aérea, los explotadores de aeronaves y otros, en base a los productos y a los servicios requeridos.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

4.1 En atención a lo mencionado, la IATA solicita que la Conferencia recomiende que el Consejo de la OACI apruebe lo siguiente:

- a) Que el texto revisado indicado a continuación se incorpore a los textos de orientación de la OACI, es decir, al Doc 9082 de la OACI “*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*”, Apéndice 2 — *Servicios meteorológicos: “Los costos de los servicios meteorológicos pueden ser asignados a los usuarios aeronáuticos tanto y cuanto estas instalaciones y servicios estén exclusivamente destinadas para prestar servicios a los requisitos aeronáuticos”*.
- b) Que se suprima la primera oración actual. Que se continúe con la segunda oración tal como está.
- c) Que se adapte consiguientemente la orientación de la OACI, especialmente el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).
- d) Que se fomente activamente el suministro competitivo de servicios meteorológicos y no se agrupe con los servicios de navegación aérea y que se separen los costos meteorológicos de los derechos por el uso de las rutas, para lograr una buena relación de costo a eficacia y una asignación más razonable de los costos a productos y servicios que se basen en los requisitos de los usuarios.

– FIN –