

## 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 COSTOS DE LOS SERVICIOS METEOROLÓGICOS

[Nota presentada por la Organización Meteorológica Mundial (OMM)]

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Sistema Mundial de Observación (SMO) de la Vigilancia Meteorológica Mundial (VMM) proporciona los datos básicos para los modelos de predicción meteorológica numérica (NWP), incluida la aplicación de modelos de PNT de la aviación preparados por los dos centros mundiales de pronósticos de área (WAFC). El costo general del SMO de la VMM se ha estimado entre 3 000 y 4 000 millones de dólares EUA anuales, excluidas las inversiones especiales necesarias para mejoras, como el nuevo equipo de determinación del viento mediante radiosonda del Sistema Mundial de determinación de la posición (GPS), que hubo que instalar en 1998 cuando terminó su servicio el Sistema de Navegación OMEGA. La enorme cantidad de datos básicos que se usan para preparar los modelos de NWP de la aviación se transmiten oportunamente a los dos centros mundiales de pronósticos de área de Londres y Washington a través del Sistema Mundial de Telecomunicación (SMT) de la VMM.

1.2 A mediados del decenio de 1990, el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) llegó a un acuerdo unánime sobre las directrices para determinar el costo del servicio meteorológico aeronáutico. Estos textos de orientación se publicaron en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* de la OACI (OACI Doc. 9161/3) a fines de 1997, y en la *Guía sobre recuperación de los costos de los servicios meteorológicos aeronáuticos* (OMM-Nº 904) de 1999. Ninguno de los participantes en la formulación de la Guía, incluida la IATA, expresó reservas cuando el Grupo terminó su trabajo. La propuesta presentada por la IATA para examinar el acuerdo alcanzado y vigente parecería que en estos momentos constituye una violación del espíritu de esas directrices recientemente aceptadas.

## 2. LA POSICIÓN DE LA OMM

2.1 La OMM se opone a la propuesta de la IATA de que se reconsideren las actuales disposiciones relativas a la determinación del costo del servicio meteorológico aeronáutico, en especial por las siguientes razones:

- El documento de la IATA no valora el aspecto más importante de la provisión del servicio meteorológico aeronáutico, a saber, la seguridad aérea. La seguridad aérea debe ser la prioridad absoluta en la navegación aérea, aun cuando el rendimiento económico resulte afectado. Además, la infraestructura meteorológica mundial en su mayor parte está a cargo de la VMM de la OMM, que brinda apoyo a la mayor parte de las instalaciones y medios del Sistema mundial de pronósticos de área. La aviación paga sólo una pequeña parte de los costos de esta infraestructura, aunque es uno de los principales usuarios.
- La posibilidad sugerida de una competencia por parte de la IATA podría desembocar en un aumento del riesgo para la seguridad aérea, si se dieran a conocer avisos de condiciones meteorológicas distintos y hasta contradictorios para el mismo espacio aéreo. Además, se incrementarían los costos, a causa de la posible duplicación de las instalaciones y los servicios paralelos que serían necesarios para reemplazar la infraestructura meteorológica mundial de la VMM, valorada entre 3 000 y \$4 000 millones EUA.
- Los costos de los satélites y algunas otras instalaciones y servicios básicos del SMO de la VMM que dan apoyo a los servicios meteorológicos aeronáuticos no están incluidos en las actuales directrices sobre recuperación de los costos incluidas en el *Manual* de la OACI. Sin embargo, estos elementos también representan una contribución significativa a la seguridad, a la regularidad y a la eficiencia de la navegación aérea internacional.
- El proceso de consultas del ANSEP incluyó a todas las partes interesadas, comprendidos la industria de la aviación, los Estados contratantes y la OMM. El proceso acaba de completarse con la reciente publicación del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* de la OACI (Doc. 9161/3) y la *Guía sobre recuperación de los costos de los servicios meteorológicos aeronáuticos* (OMM-Nº 904). Aún está en curso la formación de los Miembros de la OMM y de los Estados contratantes de la OACI en el uso de estas dos publicaciones.
- El incremento de la carga financiera por encima de costos que ya aumentan continuamente para los servicios meteorológicos nacionales, (SMN) que son las autoridades meteorológicas designadas, o de los gastos que estas autoridades asumen al eliminar los servicios centrales del presente acuerdo de gastos de cobertura, produciría serias consecuencias negativas en la calidad del servicio meteorológico aeronáutico.
- La recuperación de los costos de la aviación internacional, de conformidad con el nuevo *Manual* de la OACI, se basa en el principio de imparcialidad y equidad para todos los usuarios. Las posibles alteraciones de este mecanismo después de un acuerdo tan reciente podrían ocasionar problemas sustanciales en la viabilidad de muchos servicios meteorológicos nacionales, en particular los de los países en desarrollo que dependen de la recuperación de una parte de los costos de la aviación internacional.

- La afirmación de la IATA de que los servicios meteorológicos por lo común son de propiedad gubernamental o forman parte de la organización del gobierno es cada vez menos válida en los casos de un número creciente de servicios meteorológicos. Los sectores que antes tenían carácter público, incluidos los SMN, con gran frecuencia se convierten en entidades autónomas con una disminución importante de la financiación estatal.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La OMM, en nombre de los servicios meteorológicos nacionales que también son las autoridades meteorológicas designadas y los que proporcionan asistencia a las autoridades, propone que la Conferencia recomiende al Consejo:

- a) que se conserve el texto actual en el que se establece la política de la OACI respecto de la recuperación de los costos derivados de la provisión del servicio meteorológico aeronáutico, tal como se expresó en las Declaraciones del Consejo a los Estados Contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea, Apéndice 2 (Doc. 9082/5); y
- b) que se conserven las orientaciones para determinar los costos del servicio meteorológico aeronáutico que recoge el Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea de la OACI (Doc. 9161/3).