



**ORGANIZACIÓN DE
AVIACIÓN CIVIL
INTERNACIONAL**



**ORGANIZACIÓN
METEOROLÓGICA
MUNDIAL**

MET/14-WP/64
CAeM-15/Doc. 64
18/7/14

Reunión Departamental de Meteorología (MET)
(2014)

Comisión de Meteorología Aeronáutica
Decimoquinta reunión

Montreal, 7 - 18 de julio de 2014

INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA

(Todas las cuestiones del orden del día fueron consideradas de manera conjunta con la Decimoquinta Reunión de la Comisión de Meteorología Aeronáutica de la Organización Meteorológica Mundial)

El presente informe será examinado por la Comisión de Aeronavegación y el Consejo de la OACI, así como por el Consejo Ejecutivo de la OMM. Las decisiones de estos órganos relativas a las recomendaciones de la reunión figurarán en un suplemento al informe de la reunión, que se publicará oportunamente.

**Cuestión 4 del
orden del día:****Cuestiones institucionales****4.1: Examen de las modalidades de trabajo entre la OACI y la OMM (Doc 7475)**

4.1.1 La reunión recordó que el *Modus vivendi concertado entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Meteorológica Mundial* (Doc 7475 de la OACI/Publicación núm. 60, Capítulo II.3 de la OMM), en lo sucesivo denominado “modalidades de trabajo”, establecía la base necesaria sobre la cual se delimitaban los ámbitos de actividad respectivos de las dos organizaciones en el campo de la meteorología aeronáutica y se definía el mecanismo de colaboración. En particular, servía de marco fundamental para la colaboración y asociación entre la OACI y la OMM en asuntos meteorológicos aeronáuticos, la determinación y validación de los requisitos aeronáuticos para el servicio meteorológico y las especificaciones de capacidad para satisfacer los requisitos.

4.1.2 En los últimos decenios, los avances científicos y tecnológicos se han acelerado significativamente de una manera que no podía preverse en los años 50 y 60, cuando las modalidades de trabajo se instituyeron y se actualizaron por última vez. Por lo tanto, la reunión convino en que era necesario examinar concienzudamente dichas modalidades a fin de asegurarse de que reflejen convenientemente los mandatos respectivos, las estructuras de gobernanza y los modos de operación de las dos organizaciones. Se esperaba que en este examen se consideren las políticas de gestión de datos de las dos organizaciones, las cuales serían de importancia fundamental en el futuro entorno de gestión de la información de todo el sistema.

4.1.3 La reunión consideró una propuesta para establecer un grupo “interinstitucional” para manejar las futuras modalidades de trabajo, mediante el cual la labor de los grupos de expertos respectivos se coordinaría de manera oficial. Sin embargo, la reunión convino en que, dado el compromiso de examinar las modalidades de trabajo, que se refieren a las responsabilidades de las Secretarías correspondientes, no sería viable operar bajo la supervisión de un grupo interinstitucional de esa naturaleza. Asimismo, se tomó nota de que sería difícil establecer la autoridad bajo la cual dicho grupo trabajaría y a quién le rendiría cuentas. Al respecto, se puso de relieve la relación y la participación de la Comisión de Aeronavegación (ANC) en el marco de la OACI, como el órgano responsable de la supervisión del equipo de trabajo voluntario de los Estados. La reunión convino en que, si bien la coordinación estratégica era importante, esto no justificaba el establecimiento de un grupo nuevo a un nivel similar al de la ANC, o incluso al de la Comisión de Meteorología Aeronáutica de la OMM.

4.1.4 La reunión señaló que tanto la OACI como la OMM debían garantizar que se asignaran los recursos adecuados para emprender la labor relativa al examen de las modalidades de trabajo y las actividades conexas.

4.1.5 Tomando nota de las actividades en curso para actualizar las políticas de normalización de la OACI y las modalidades entre la OACI y otros organismos internacionales que se encargan de formular normas, la reunión convino en que sería útil considerar el resultado de esa labor al examinar las mencionadas modalidades de trabajo. La reunión reconoció la importancia de la participación de todas las partes interesadas en el proceso, pero expresó inquietud en relación con el hecho de dar a terceros esta función en un acuerdo bilateral. Por lo tanto, la reunión propuso que el examen de las modalidades de trabajo debían llevarlo a cabo, en principio, las Secretarías de las dos organizaciones, las que podían pedir asistencia, de ser necesario. Atendiendo a lo anterior, la reunión formuló la recomendación siguiente:

Recomendación 4/1 — Examen de las modalidades de trabajo entre la OACI y la OMM

Que la OACI y la OMM:

- a) emprendan, para finalizarse a más tardar en noviembre de 2016, un examen del *Modus vivendi concertado entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Meteorológica Mundial* (Doc 7475 de la OACI/Doc núm. 60 Capítulo II.3 de la OMM) para garantizar que las funciones y responsabilidades respectivas, así como los compromisos de las dos organizaciones, concuerden apropiadamente con los mandatos de las dos organizaciones teniendo en cuenta las capacidades tecnológicas y las necesidades aeronáuticas en evolución; y
- b) una vez que se finalice a) y en la medida necesaria, elaboren una propuesta de enmienda del Doc 7475 de la OACI/ Doc núm. 60, Capítulo II.3, de la OMM para someterla a la consideración y aprobación de los órganos rectores de la OACI y de la OMM.

Nota.— Como mínimo, el examen debe abordar los medios necesarios para establecer las necesidades aeronáuticas de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional y las prácticas y métodos técnicos y estructuras de gobernanza que se recomienda utilizar en el suministro del servicio requerido. Mediante este examen también debería garantizarse que no haya duplicación de esfuerzos o documentación entre las dos organizaciones.

Cuestión 4 del

orden del día: Cuestiones institucionales

4.2: Otras cuestiones institucionales

Autoridad meteorológica designada

4.2.1 La reunión estaba enterada de que en el Anexo 3 – *Servicio Meteorológico para la navegación aérea internacional* de la OACI y el *Reglamento Técnico* de la OMM [C.3.1], Capítulo 2, 2.1.4 se requiere que los Estados/Miembros designen una autoridad meteorológica que, en su nombre, suministre o haga arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. A este respecto, si bien la responsabilidad operacional del servicio meteorológico aeronáutico recae en la autoridad meteorológica designada, la responsabilidad final de satisfacer las necesidades de la OACI con respecto al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300) corresponde al Estado.

4.2.2 A este respecto, la reunión tomó nota de que algunos Estados/miembros suelen delegar el suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional a una entidad comercial. La reunión tomó nota de que, aun cuando concuerda plenamente con el Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1], dicha delegación no eximía a la autoridad meteorológica designada de la responsabilidad de vigilancia de la seguridad operacional del suministro de servicio meteorológico mediante el mantenimiento y cumplimiento de normas de rendimiento, incluido el aseguramiento de la calidad y el control de la calidad, y de que el Estado/Miembro sigue asumiendo plena responsabilidad del servicio meteorológico que se suministra a la navegación aérea internacional.

4.2.3 La reunión tomó nota, a este respecto, de que persistía cierta confusión en lo que atañe al uso de las expresiones “Estado contratante” y “Autoridad meteorológica” en algunas disposiciones del Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1] y en textos de orientación conexos. Por consiguiente, se convino en que debería realizarse un examen para proporcionar, de ser posible, una aclaración a este respecto. Dicho examen no estaba destinado a modificar el objetivo de las mencionadas disposiciones, particularmente respecto a la definición de la autoridad meteorológica o la prerrogativa del Estado de designar a esta última. En consecuencia, la reunión formuló la recomendación siguiente:

Recomendación 4/2 — Definición de autoridad meteorológica

Que la OACI, en coordinación con la OMM, aclare más eficazmente la noción de autoridad meteorológica enmendando debidamente las disposiciones y textos de orientación de apoyo de la OACI.

Vigilancia del suministro de servicio meteorológico aeronáutico

4.2.4 La reunión estaba enterada de que, como parte del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), la OACI llevaba a cabo auditorías obligatorias de todos los Estados con el propósito de reforzar la seguridad operacional de la aviación a escala mundial corrigiendo las deficiencias detectadas en las auditorías. Además, el nuevo Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*, aplicable desde el 14 de noviembre de 2013, requiere que los Estados establezcan e implanten un sistema de vigilancia de la seguridad operacional. Se informó a la reunión que en el Anexo 9 se recomienda que el Estado aplique una metodología para determinar sus requisitos de dotación de personal encargado de desempeñar funciones de vigilancia de la seguridad operacional, teniendo en cuenta la dimensión y complejidad de las actividades de la aviación en ese Estado. Además, en el Anexo 19 se requiere que cada Estado establezca

requisitos mínimos de cualificación del personal técnico que desempeña funciones de vigilancia de la seguridad operacional y tome las medidas necesarias para ofrecer instrucción inicial y continua que resulte apropiada para mantener y mejorar la competencia de dicho personal al nivel deseado.

4.2.5 En el contexto del Anexo 3, la reunión tomó nota de que las disposiciones se refieren ampliamente a las responsabilidades de la autoridad meteorológica designada por el Estado, pero no describen las responsabilidades de una inspección meteorológica, en la cual inspectores meteorológicos constituirían un subconjunto del personal que desempeña funciones de vigilancia de la seguridad operacional.

4.2.6 En vista de lo expuesto, la reunión convino en que era necesario que el Estado se asegurara de que el personal que desempeña funciones de vigilancia de la seguridad operacional del servicio meteorológico estuviese cualificado adecuadamente, como se exige en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*. En consecuencia, la reunión formuló la recomendación siguiente:

Recomendación 4/3 — Vigilancia de la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos

Que la OACI:

- a) inste a los Estados a garantizar que el personal que desempeña funciones de vigilancia de la seguridad operacional del servicio meteorológico aeronáutico tenga las cualificaciones y competencias adecuadas de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*; y
- b) elabore los textos de orientación apropiados para asistir a los Estados en el establecimiento de la vigilancia de la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos.

Suministro multirregional, regional y subregional de servicio y recuperación de los costos conexos

4.2.7 La reunión estaba enterada de que, conforme al Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300), los Estados/Miembros tenían derecho a recuperar de la aviación civil internacional los costos del suministro del servicio meteorológico requerido para la navegación aérea internacional. La reunión tomó nota de que el fundamento jurídico para la recuperación de costos según lo previsto en el Artículo 15 se abordaba en detalle en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) de la OACI y que, además, en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) de la OACI se proporcionaban directrices convenidas internacionalmente y preparadas por el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) para la aplicación práctica de la recuperación de los costos del suministro de servicio meteorológico aeronáutico. La reunión tomó nota de que la OMM tenía una publicación conexas titulada *Guía sobre la recuperación de los costos de los servicios meteorológicos aeronáuticos — Principios y directrices* (Publicación núm. 904 de la OMM).

4.2.8 La reunión tomó nota de que las actuales orientaciones y directrices de la OACI y la OMM se concentraban predominantemente en el suministro y la recuperación de costos del servicio meteorológico aeronáutico, incluido el suministro de datos meteorológicos, a nivel estatal o nacional individualmente. La reunión reconoció que puede justificarse un mecanismo de recuperación de costos cuando los Estados deseen confiar el suministro de servicio a una entidad bajo gestión común en virtud de un acuerdo subregional, regional o interregional. La reunión tomó nota de la necesidad de reforzar la orientación relativa a la recuperación de costos a nivel nacional, particularmente en Estados con una organización compleja del espacio aéreo. En consecuencia, la reunión formuló la recomendación siguiente:

Recomendación 4/4 — Orientaciones y directrices sobre la recuperación de costos del suministro de servicio meteorológico aeronáutico

Que la OACI y la OMM emprendan un examen y, de ser necesario, actualicen el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) de la OACI y la *Guía sobre recuperación de los costos de los servicios meteorológicos aeronáuticos* (Publicación núm. 904 de la OMM) para garantizar que reflejen debidamente las prácticas de recuperación de costos convenidas y equitativas en los casos en que el suministro de servicio meteorológico aeronáutico se presta sobre una base multirregional, regional o subregional (múltiples Estados).

Gestión de la calidad

4.2.9 La reunión recordó que la Enmienda 72 del Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1], aplicable el 1 de noviembre de 2001, introdujo disposiciones relativas a la gestión de la calidad del servicio meteorológico proporcionado a los usuarios, incluidos aspectos de aseguramiento de la calidad y control de la calidad. La reunión recordó además que, como parte de la Enmienda 75, aplicable el 15 de noviembre de 2012, el requisito de que el Estado establezca y aplique un sistema adecuadamente organizado de calidad que comprenda procedimientos, procesos y recursos, se había elevado de la categoría de método recomendado a la de norma.

4.2.10 La reunión tomó nota con agrado de que desde la Reunión departamental de meteorología de 2002, tanto la OACI como la OMM habían emprendido iniciativas concertadas y a menudo conjuntas para proporcionar asistencia técnica a Estados/Miembros para implantar un sistema de gestión de la calidad para los servicios meteorológicos aeronáuticos. Estas iniciativas habían incluido la elaboración de textos de orientación [en particular, la *Guía del sistema de gestión de la calidad para el suministro de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional* (Doc 9873 de la OACI, Publicación núm. 1001 de la OMM y las enmiendas correspondientes)], la organización de seminarios teóricos y prácticos regionales y la realización de misiones de asistencia técnica a determinados Estados. Dichas iniciativas se habían visto complementadas por iniciativas de colaboración de numerosos Estados/Miembros, como la asistencia bilateral y de hermanamiento entre los Estados/Miembros que ya habían implantado plenamente un sistema de gestión de la calidad y aquellos que aún no lo habían hecho. La reunión tomó nota de que sería necesario examinar de nuevo, a su debido tiempo, los actuales textos de orientación OACI/OMM sobre gestión de la calidad debido a la próxima publicación de una nueva versión de la Norma ISO9001 en el transcurso del año 2015.

Competencia del personal meteorológico aeronáutico

4.2.11 La reunión estaba enterada de que en el Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1] se requiere que los Estados/Miembros se aseguren de que la autoridad meteorológica designada cumpla con los requisitos de la OMM en materia de cualificación e instrucción del personal de meteorología que proporciona servicio para la navegación aérea internacional. Además, los requisitos relativos a la cualificación e instrucción del personal de meteorología en relación con meteorología aeronáutica figuran en la Publicación núm. 49 de la OMM, *Reglamento técnico*, Volumen I — *Normas meteorológicas de carácter general y prácticas recomendadas*. Se informó a la reunión que el 1 de diciembre de 2013, la OMM había introducido normas de competencia respecto a los observadores meteorológicos aeronáuticos y los pronosticadores meteorológicos aeronáuticos y que para el 1 de diciembre de 2016, la OMM exigiría además que los pronosticadores meteorológicos aeronáuticos aprueben los elementos del paquete de instrucción básica (Meteorología) (BIP-M) necesarios para satisfacer los requisitos de competencia correspondientes al área que se les ha asignado y al espacio aéreo de su responsabilidad. En concordancia con las nuevas y próximas normas de competencia, la reunión tomó nota de que la OMM había iniciado la revisión de su reglamentación técnica, de modo que las normas de alto nivel figuran en la Publicación núm. 49 de la OMM y los textos de orientación complementarios en el sitio web de instrucción de la CAeM de la OMM¹.

4.2.12 La reunión reconoció que la implantación del concepto de “cielo único” para la navegación aérea internacional (que se aborda en el marco de la cuestión 4 del orden del día), se traduciría inevitablemente en cambios en la manera de preparar y proporcionar a los usuarios información, productos y demás servicios meteorológicos aeronáuticos. Probablemente se dependerá en mayor medida de procesos de producción y entrega automatizados que incorporan los avances tecnológicos; además, el personal meteorológico aeronáutico desempeñará una función más destacada en la toma de decisiones en colaboración (CDM) por las partes interesadas de la aviación (proveedores y usuarios de servicios), garantizando así la interacción humana en el futuro previsible. En consecuencia, la reunión tomó nota de que las funciones específicas del personal meteorológico aeronáutico probablemente evolucionarían y que sería necesario asegurarse de que la competencia e instrucción esenciales del personal fuesen suficientes para adaptarse a nuevas prácticas de trabajo. En consecuencia, la reunión formuló la recomendación siguiente:

Recomendación 4/5 — Competencia en evolución del personal meteorológico aeronáutico

Que la OMM, en coordinación con la OACI, tome las medidas necesarias para garantizar que el personal meteorológico aeronáutico pueda, mediante la implantación de un marco de competencia basado en los principios de un sistema de gestión de la calidad y respaldado por material didáctico pertinente, adaptarse a nuevas prácticas de trabajo que surgen de la implantación del concepto de “cielo único” para la navegación aérea internacional.

Nota.— Estas nuevas prácticas de trabajo pueden incluir una transición a procesos automatizados de producción y entrega armonizados con los avances tecnológicos (comprendido el intercambio de información digital) y una función más destacada en la toma de decisiones en colaboración entre las partes interesadas de la aviación (proveedores y usuarios de servicio).

¹ <http://www.caem.wmo.int/moodle/> (bajo Textos reglamentarios y de referencia, conectarse como ‘visitante’).

Competencia lingüística en inglés

4.2.13 La reunión estaba enterada de que en el Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1], Capítulo 9, se requiere suministrar información meteorológica a los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo a fines de planeamiento previo al vuelo y replaneamiento durante el vuelo. Más aún, se requiere proporcionar, a pedido, exposiciones verbales o consultas a los miembros de la tripulación de vuelo u otros miembros del personal de operaciones de vuelo. El propósito de estas exposiciones verbales consultas era asegurar que los destinatarios recibieran la información disponible más reciente acerca de las condiciones meteorológicas existentes y previstas a lo largo de la ruta que había de seguirse, en el aeródromo de aterrizaje previsto, en los aeródromos de alternativa y en otros aeródromos que fuesen pertinentes. Además, se requería realizar actividades de coordinación entre el personal meteorológico aeronáutico más allá de las fronteras nacionales, por ejemplo, entre oficinas de vigilancia meteorológica, centros de avisos de cenizas volcánicas y de ciclones tropicales y centros mundiales de pronósticos de área adyacentes.

4.2.14 La reunión también estaba enterada de que en el Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1] no se establecen requisitos con respecto al idioma que ha de utilizar el personal meteorológico aeronáutico o a la competencia lingüística de dicho personal cuando se requiere esa coordinación.

4.2.15 La reunión tomó nota de que en el Anexo 1 — *Licencias al personal*, se deja en claro que el requisito de instrucción y cualificaciones para todo el personal meteorológico aeronáutico es responsabilidad de la OMM (véase el Capítulo 4, 4.8) y que esto concuerda con las disposiciones del Anexo 3 (Capítulo 2, 2.1.5) y con las modalidades de trabajo. Sin embargo, la reunión tomó nota de que si bien la OMM tiene la responsabilidad de impartir instrucción al personal en los ámbitos de meteorología, hidrología y climatología, el mandato para la instrucción en temas de enseñanza básicos tal como idiomas, no está dentro del ámbito de responsabilidades de la OMM, ya que estos requisitos de enseñanza son responsabilidad de los sistemas de educación secundaria y superior de los Estados/Miembros. Se informó a la reunión que los requisitos de competencia del nivel superior de los pronosticadores meteorológicos aeronáuticos incluían la necesidad de que dicho personal pueda “comunicarse eficazmente” con los usuarios en su ámbito de responsabilidad. Para el personal que proporciona la exposición verbal requerida a los miembros de la tripulación de vuelo y efectúa la coordinación entre las oficinas meteorológicas en diferentes Estados, se consideró que el conocimiento del idioma inglés sería esencial para atenuar el riesgo de malentendidos de importancia crítica debido a problemas de idioma que pueden repercutir, más adelante, en la seguridad de vuelo.

4.2.16 Teniendo en cuenta los requisitos/habilitaciones en cuanto a competencia lingüística para el personal que participa en comunicaciones radiotelefónicas (en el Anexo 1), los requisitos de competencia vigentes establecidos por la OMM para el personal meteorológico aeronáutico (Doc núm 49, Vol. I, Parte 2 de la OMM), y reconociendo que la toma de decisiones en colaboración (CDM) entre las partes interesadas de la aviación tiene una función más destacada en la forma en que los proveedores de servicios de navegación aérea (incluyendo MET) y los usuarios interactúan, la reunión convino en que era necesario considerar la elaboración de disposiciones relativas a la competencia lingüística en inglés para el personal meteorológico aeronáutico que proporciona exposiciones verbales y/o consultas a los miembros de la tripulación de vuelo y efectúa la coordinación entre las oficinas meteorológicas en diferentes Estados. La reunión también tomó nota de que considerando que esto supondría la participación de un pequeño número de miembros del personal y que en muchos Estados la exposición verbal presencial tendería a ser sustituida por métodos más automatizados, todo requisito de competencia lingüística debería dejarse a discreción del Estado interesado. Al respecto, la reunión formuló la recomendación siguiente:

Recomendación 4/6 — Competencia lingüística en inglés del personal meteorológico aeronáutico

Que la OACI, en estrecha coordinación con la OMM, considere la elaboración de disposiciones sobre el nivel requerido de competencia en idioma inglés para el personal meteorológico aeronáutico para que se apliquen a discreción del Estado.

Nota.— La elaboración de estas disposiciones tendría por objeto atenuar el riesgo de malentendidos entre el proveedor y el usuario del servicio meteorológico aeronáutico, los cuales pueden repercutir en la toma de conciencia de la situación relacionada con las condiciones meteorológicas y la seguridad de vuelo, así como para promover la coordinación interestatal, según sea necesario.

Suministro y utilización de información meteorológica aeronáutica con fines exclusivamente aeronáuticos

4.2.17 La reunión estaba enterada de que en el *Manual de métodos meteorológicos aeronáuticos* (Doc 8896), de la OACI, Apéndice 10, se proporcionan directrices para el acceso a la información meteorológica aeronáutica² y que a este respecto, las instalaciones de telecomunicaciones que se utilizarían para el intercambio internacional de información OPMET deberían ser las del servicio fijo aeronáutico (AFS) de la OACI, de conformidad con el Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1] y las Partes IV y VI de los planes de navegación aérea regionales de la OACI. La reunión tomó nota de que con el uso del AFS para intercambiar información OPMET, los Estados/Miembros cumplen su obligación en virtud del Artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300) con respecto a la entrega a los usuarios de información meteorológica aeronáutica para el suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. Además, la recuperación de los costos conexos por los Estados/Miembros mediante los derechos impuestos a la aviación civil internacional debería basarse en los principios contenidos en el Artículo 15 del Doc 7300 y las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082).

4.2.18 La reunión estaba enterada además de que el 12º Congreso meteorológico mundial (Cg-XII) de la OMM formuló la Resolución 40 — *Política y práctica de la OMM para el intercambio internacional de datos y productos meteorológicos y afines, incluidas la directrices sobre relaciones en actividades meteorológicas comerciales*³ y que a este respecto, en el Anexo IV de la Resolución 40 se establece claramente en el contexto de los datos meteorológicos y afines y los productos que “*la información aeronáutica generada expresamente para atender las necesidades de la aviación y controlada en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) no se incluye en la aplicación de la práctica*”. Por lo tanto, la reunión afirmó que la información aeronáutica, de la cual la información meteorológica aeronáutica prescrita en el Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1] es un componente⁴, no puede considerarse como datos meteorológicos básicos ni utilizarse para fines no aeronáuticos.

² La información meteorológica aeronáutica en este contexto consta de información OPMET (incluyendo avisos de ciclones tropicales, avisos de cenizas volcánicas, METAR, SPECI, aeronotificaciones especiales, TAF, pronósticos de área GAMET e información SIGMET y AIRMET) y pronósticos WAFS.

³ http://www.wmo.int/pages/about/Resolution40_es.html

⁴ Con exclusión de las aeronotificaciones recibidas en los centros mundiales de pronósticos de área (WAFC) que se divulgarán como datos meteorológicos básicos de conformidad con el Anexo 3/Reglamento Técnico [C.3.1], Apéndice 4, 3.2.

4.2.19 Teniendo en cuenta las disposiciones mencionadas de la OACI y la resolución de la OMM y reconociendo que el costo del suministro de servicio meteorológico aeronáutico era completamente recuperable de la aviación (por medio de los derechos por servicios de navegación aérea), la reunión convino en que era necesario recordar a los Estados/Miembros sus obligaciones con respecto al suministro y utilización de la información meteorológica aeronáutica. En consecuencia, la reunión formuló la recomendación siguiente:

Recomendación 4/7 — Suministro y utilización de información meteorológica aeronáutica para fines exclusivamente aeronáuticos

Que la OACI y la OMM recuerden a los Estados y Miembros respectivamente sus obligaciones con respecto al suministro y utilización de información meteorológica aeronáutica para fines aeronáuticos exclusivamente.

Nota.— La información meteorológica aeronáutica en este contexto consta de información OPMET y pronósticos WAFS.

— FIN —