

Anexo 2: Definición de los niveles de servicio meteorológicos

2a. Criterios para la definición de los niveles de servicio

Los criterios básicos utilizados para el establecimiento de los niveles de servicio son: el equipamiento de observación y los productos de predicción. La presencia de observadores o no se deja al margen, considerando que es un concepto que no cambia el nivel de servicio prestado que definen los equipos de observación instalados y la generación de METAR (AUTO o no). Tampoco se considera el hecho de los distintos horarios de apertura, entendiendo que los servicios pueden facturarse por horas. También se han dejado fuera de consideración la prestación de servicios específicos, como la participación en los procedimientos locales (LVP, invernales, etc.).

2b. Definición de niveles de servicio

Nivel de servicio 0. Se define el nivel de servicio 0 el que proporciona AEMET en su calidad de autoridad meteorológica aeronáutica en la consultoría para la definición e instalación del equipamiento meteorológico aeronáutico. Este servicio se presta en el marco de los precios públicos.

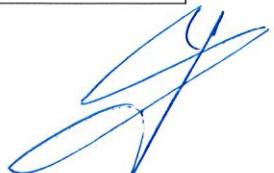
Nivel de servicio 1. Dado que apenas hay diferencia de equipamiento instalado en todos los aeródromos, y que en todos ellos se proporciona METAR, se define como nivel de servicio 1 el que comprende la instalación y mantenimiento de los equipos de observación y la generación de METAR, sin productos de predicción. A pesar de lo anterior se divide este nivel de servicio en dos: 1A para aeródromos con operaciones visuales (VFR) y 1B para aeródromos con operaciones instrumentales, ya que, aunque el equipamiento de observación es básicamente el mismo, los requerimientos de mantenimiento no.

Nivel de servicio 2 incorpora al anterior la predicción de aeródromo básica que incluye: pronóstico de aeródromo TAF y avisos de aeródromo, dado que AEMET genera estos productos siempre juntos (la única excepción es Algeciras, pero no se considera significativa). Dadas las recomendaciones de AESA se considerará, de acuerdo con el gestor aeroportuario, la generación de avisos de aeródromo de viento y precipitación.

Nivel de servicio 3 que incluye, además de los servicios del nivel 2, la generación de TREND.

Nivel de servicio 4 es el que se presta en aquellos aeródromos en los que además de los servicios considerados en el nivel 3, se proporciona un servicio de asesoría experta especializada. Este servicio puede tener sentido en aeropuertos de alta ocupación o considerados prioritarios.

Nivel de servicio	Consultoría	Infraestructura de Observación	Productos de Predicción	Asesoría Experta
0	X			
1A		X (VFR)		
1B		X (IFR)		
2		X	TAF + Avisos	
3		X	TAF + Avisos + TREND	
4		X	TAF + Avisos + TREND	X



2c. Niveles mínimos de servicios de aeródromo según el tipo de explotación

En este apartado se definen los niveles mínimos de servicios meteorológicos de aeródromo a partir de las necesidades de los servicios de navegación aérea, los operadores y el uso de los aeródromos (tráfico IFR/VFR, carácter comercial, internacional, regularidad de los vuelos, tipo de aproximación, tipo de servicio ATS: TWR o AFIS), y teniendo en cuenta otros posibles criterios del organismo regulador DGAC o basados en la seguridad.

Tipo de vuelo		VFR	IFR		
			No comercial	Comercial	
				No regular	Regular
AFIS	Sin app instrumental	1A	1A	1A	1A
	Clásica/APV		1B	1B	1B
	CAT I		2 - RVR	2 - RVR	2 - RVR
TWR	Sin app instrumental	1A	1A	1A	1A
	Clásica/APV		1B	1B	1B
	CAT I		2 - RVR	2 - RVR	2 - RVR
	CAT II/III		2 - RVR	2 - RVR	3

La aproximación APV (con guía vertical) solo existe en pruebas en Almería y Santander, y solicitada en Teruel.

Se considera explotación comercial la explotación de una aeronave contra una remuneración o cualquier otro título oneroso, que está a disposición del público o puede ponerse a su disposición, que se ejerce en función de un contrato.

Un vuelo regular es un vuelo organizado de manera que se asegure el enlace entre aeropuertos con un horario publicado

2d. Indicadores globales de rendimiento

Se utilizaran como indicadores del nivel de servicio los ya establecidos: disponibilidad y puntualidad de METAR y TAF y su verificación.

Para el nivel 4, debe definirse un indicador asociado a la prestación de servicios a medida. Se definirá de acuerdo con el gestor aeroportuario el modelo SERVQAL a utilizar, con el objeto de medir la diferencia entre la percepción de la calidad y las expectativas.