



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Cuestiones sobre Navegación Aérea
3.3. Seguimiento a Otros Asuntos de Navegación Aérea**

**PROYECTO ESPECIAL DE EJECUCION (SIP) PARA EL MEJORAMIENTO DEL SERVICIO
DE METEOROLOGIA AERONAUTICA EN LA REGION CARIBE (CAR)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Este documento se refiere al componente de un Proyecto SIP para mejorar los Servicios de Meteorología Aeronáutica en Centroamérica.

Referencias:

- Anexo 3 – Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional. Decimosexta edición, julio de 2007
- Plan Regional de Navegación Aérea ANP CAR/SAM, Volumen I, Básico Parte VI – MET y Volumen II, FASID.
- Lineamientos para la Educación y el Entrenamiento del personal en Meteorología e Hidrología Operativa. Pub, OMM. No. 258 y Suplemento No.1, 2006 (en Inglés)

1. Introducción

1.1 Se hace notar a la Reunión que la tecnología aeronáutica ha alcanzado grandes logros y que a pesar de ello, las operaciones de las aeronaves continúan siendo vulnerables a las condiciones meteorológicas adversas y a las nubes de ceniza volcánica, de tal manera que aún ocurren accidentes, incidentes y demoras. El Servicio Meteorológico (MET) para la aviación en la Región Caribe (CAR) es de crucial importancia para la seguridad de las operaciones del transporte aéreo, particularmente por la ocurrencia regional frecuente de nubes convectivas de tormenta, visibilidad reducida, ciclones tropicales y volcanes activos. Sin embargo, con preocupación se hace notar a la Reunión, que las deficiencias MET han persistido por un largo período de tiempo en los Estados/Territorios CAR, a pesar de que éstas se les han comunicado, al parecer es difícil para los Estados/Territorios eliminar estas deficiencias, posiblemente debido a la falta de experiencia. En años recientes se han recibido frecuentes reportes de los usuarios (International Air Transport Association) concernientes a deficiencias, errores y discrepancias relacionadas con los datos meteorológicos operacionales (OPMET) de los Estados/Territorio CAR, es decir informes meteorológicos METAR y pronósticos terminales de aeródromo TAF, que han originado asuntos de seguridad para los usuarios.

1.2 Proporcionar asistencia a los Estados/territorios CAR a través de un Programa Regular de misiones es prácticamente imposible por restricciones presupuestales. Debido a las grandes distancias involucradas, los representantes de autoridades/suministradores MET normalmente no pueden asistir a las

reuniones regionales MET celebradas en diferentes regiones, tales como las reuniones anuales del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica (AERMETS) del Grupo Regional de Ejecución y Planeación de la Región CARSAM (GREPECAS), debido a los costos asociados con el viaje. Como resultado, la relación con las autoridades MET de los Estados/Territorios es particularmente difícil.

1.3 El suministro de los servicios MET en la Región CAR en ocasiones está sujeto a acuerdos bilaterales y multilaterales entre los Estados/Territorios CAR, sin embargo, la información acerca de tales acuerdos no siempre es turnada a la Oficina Regional de la OACI. Estos convenios requieren ser revisados, y el Plan Regional de Navegación Aérea para la Región CAR/SAM necesita ser actualizado apropiadamente.

2. Proyecto Especial de Ejecución

2.1 El objetivo principal del proyecto especial de ejecución (SIP) es:

Suministrar asistencia a las autoridades MET de los Estados/Territorios CAR para eliminar las deficiencias en el suministro de los servicios meteorológicos empleados por la navegación aérea internacional, para mejorar el nivel de implantación de las normas y métodos recomendados (SARPS) contenidos en el Anexo 3 y en las facilidades y servicios especificados en el Plan de navegación aérea para la Región CAR/SAM ANP. Se daría atención especial a la estandarización de los formatos de los mensajes y boletines meteorológicos empleando estrictamente los formatos establecidos por la OACI y por la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

2.2 Los arreglos actuales para el suministro de los servicios meteorológicos por los Estados/Territorios CAR se revisarían y se desarrollaría una propuesta para su mejoramiento y armonización conforme sea necesario. Se proporcionaría asesoramiento específico para el mejoramiento de la coordinación entre las autoridades/suministradores MET y las administraciones correspondientes de aviación civil, los proveedores de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y los operadores de comunicaciones (COM).

2.3 También se abordarían las deficiencias relacionadas con la utilización de los productos del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS), el suministro del servicio SIGMET (sobre avisos de ciclón tropical, nubes convectivas y nubes de ceniza volcánica) y el contenido y calidad de la documentación de vuelo. Los problemas específicos relacionados con los medios de comunicación se estudiarían con la visión de proporcionar asesoramiento acerca de soluciones técnicas adecuadas y otras alternativas.

2.4 Con especial interés se revisarían los recursos humanos disponibles a fin de detectar necesidades de capacitación para asegurar la calidad de los servicios de meteorología para la aviación. Particularmente, considerando que a partir del 1º de enero de 2005, la OMM y la OACI determinaron que los meteorólogos previsores deben ser meteorólogos, es decir, meteorólogos con una formación universitaria, típicamente de al menos 4 años.

2.5 Finalmente, se analizaría la ventaja de explorar el sistema de alertamiento de tsunami en sitio, para determinar si tal sistema podría ser de utilidad para los alertamientos de aeródromo.

2.6 En lo concerniente a Centroamérica, durante 2008, el Proyecto Especial de Ejecución (SIP), consistiría en:

- a) visita del Oficial Regional de Meteorología Aeronáutica a los Estados de Guatemala, Nicaragua y Belice (para complementar las visitas realizadas recientemente por un RO/MET a los Estados de Costa Rica, El Salvador y Honduras); y
- b) la celebración de un seminario sobre los Servicios de Meteorología Aeronáutica en el presente y el futuro, (auspiciado por un país de Centroamérica, preferentemente en enero o febrero de 2009, con duración de una semana).

2.7 La meta propuesta consiste en mejorar, en al menos 75%, la provisión del servicio meteorológico para la aviación en Centroamérica.

3. **Acciones requeridas a la Reunión:**

3.1 Se invita a la Reunión a :

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio;
- b) dar seguimiento al Programa de Visitas del Oficial de Meteorología Aeronáutica;
- c) dar cumplimiento a las acciones de mejora dentro de las fechas indicadas;
- d) considerar la propuesta para organizar seminario sobre los Servicios de Meteorología Aeronáutica; y
- e) otras acciones que la Reunión considere adecuadas