



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Cuestiones sobre navegación aérea.
2.5 Otros asuntos de Navegación Aérea**

**SERVICIO COMBINADO DE METEOROLOGÍA E INFORMACIÓN AERONÁUTICA
EN LOS AERÓDROMOS INTERNACIONALES DE CUBA**

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Los servicios meteorológicos y de información aeronáutica en los aeródromos internacionales de Cuba, son suministrados por la misma dependencia de la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA). Ambos servicios, conjuntamente con el servicio ARO, tienen por esta causa una única subordinación administrativa, lo cual facilita, teniendo en cuenta las necesidades operacionales y la racionalización de los recursos, la creación de oficinas para suministrar simultáneamente estos servicios por personal técnico en meteorología, especializado en información aeronáutica y tratamiento de planes de vuelo. Esta Nota Informativa tiene el objetivo de presentar al C/CAR DCA/7 la experiencia cubana en esta materia.

Referencias :

- Anexos 3, 15 y 11 de la OACI.
- Reglamentos nacionales.

1. Introducción

1.1 Las normas de la OACI establecen para los Estados miembros la responsabilidad de garantizar los Servicios de Meteorología e Información Aeronáutica. La finalidad del establecimiento de ambos servicios es la de contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

1.2 En momentos en que la OACI está en proceso de implantar los Sistemas de Comunicación, Navegación y Vigilancia / Gestión del Tránsito Aéreo (CNS/ATM), que deberá tener un profundo impacto en todos los sistemas de navegación aérea internacional, se requiere de un desarrollo eficiente de los servicios de meteorología e información aeronáutica en todos los Estados.

1.3 Los avances en el campo de las comunicaciones y la informática aplicada a los servicios que se suministran a la navegación aérea, conjuntamente con el requisito de introducción de un sistema de gestión de la calidad basados en las Normas ISO 9000 para todas las empresas vinculadas a la aviación civil, facilita el desarrollo conjunto de los servicios MET y AIS mediante, la integración de toda la información requerida para la planificación y realización de los vuelos con una alta confiabilidad y disponibilidad, además de aprovechar la unión de estos servicios para la tramitación de los planes de vuelos (ARO) de las operaciones internacionales.

2. Discusión.

2.1 Fundamentación de las dependencias combinadas de servicios de meteorología (MET) y de notificación de los servicios de tránsito aéreo / servicio de información aeronáutica (ARO/AIS):

2.1.1 Los servicios meteorológicos para la navegación aérea en Cuba presentan la característica de ser responsabilidad de la Aeronáutica Civil y son suministrados por una entidad independiente del servicio nacional. Esto ha permitido determinar el desarrollo y organización de este servicio acorde a las Normas y métodos recomendados por la OACI, en función de las necesidades específicas de la navegación aérea.

2.1.2 Todo el servicio MET en Cuba era suministrado en un inicio por una única oficina (Oficina de Vigilancia y Pronósticos Meteorológicos), la cual se encargaba además de preparar la documentación de vuelo para todas las aerolíneas que operaban en el país. En los aeródromos únicamente se suministraba la información referente a la observación meteorológica horaria y especial, la cual era concentrada en la Oficina de Vigilancia y Pronósticos para su difusión internacional. Por otra parte, el servicio de Información Aeronáutica estuvo limitado a la Oficina de NOTAM, la cual prestaba servicios nacionales e internacionales. Todo este servicio, de forma independiente, se suministraba únicamente en el aeródromo principal, en la capital del país (Aeropuerto Internacional “José Martí”).

2.1.3 Posteriormente, el incremento de las operaciones en el territorio nacional y la región del Caribe, producto de la apertura al turismo internacional, impulsó inicialmente la creación de una oficina en el aeropuerto de Varadero, y posteriormente en Santiago de Cuba, la segunda ciudad de importancia, situada en la región oriental del país. El servicio de información aeronáutica era limitado a la emisión de boletines de información previa al vuelo, y el servicio MET era muy limitado.

2.1.4 El incremento de las operaciones aéreas experimentado desde el principio de la década de 1990 trajo nuevos desafíos y requisitos a la navegación aérea. El acelerado desarrollo del turismo en nuestra región implicó la ampliación y modernización de la estructura aeroportuaria, donde se inserta una concepción nueva de los servicios aeronáuticos combinando el servicio de meteorología aeronáutica con el de información aeronáutica, ambos con nuevas funciones derivadas de las normas y métodos recomendados por la OACI para oficinas meteorológicas de aeródromo y de las responsabilidades y funciones de los servicios de información aeronáutica.

2.1.5 La función y la importancia de la información/datos aeronáuticos cambió significativamente con la implantación de la navegación de área (RNAV), de la performance de navegación requerida (RNP) y de los sistemas de navegación de a bordo automatizados y la información/datos aeronáuticos alterados o erróneos que pueden afectar a la seguridad de la navegación aérea.

2.1.6 Las dependencias AIS de aeródromos se establecieron para brindar servicio de información previa al vuelo en los aeropuertos internacionales, combinando sus funciones con las de Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) y oficina meteorológica de aeródromo (MET). Por otra parte, la oficina NOTAM internacional de La Habana quedó designada para el intercambio de NOTAM iniciados por otros Estados, y la Oficina Principal de Vigilancia Meteorológica asumió un cambio de sus funciones y responsabilidades.

2.2 Funciones de las oficinas ARO/AIS/MET de aeródromos.

2.2.1 Las dependencias ARO/AIS/MET de aeródromos tienen funciones específicas que se complementan según la especialidad para suministrar un servicio integrado de información previa al vuelo de una manera eficaz y práctica a los tripulaciones de vuelo y/o sus representantes.

2.2.2 Como parte del servicio de información aeronáutica, las ARO/AIS/MET aplican las Normas y Regulaciones nacionales que garanticen el funcionamiento eficaz de este servicio en materia de información antes y después del vuelo, tramitación de planes de vuelo y radiodifusiones ATIS, (en el aeropuerto Internacional "José Martí" de la capital del país); además, deben suministrar un servicio eficiente de información antes y después del vuelo, recepcionar y tramitar los planes de vuelo y elaborar los boletines previo al vuelo (PIB) para las operaciones nacionales e internacionales que se originen en su aeropuerto, tramitar las solicitudes de NOTAM correspondientes a su área de cobertura y brindar un servicio de asesoramiento y consulta de información aeronáutica;

2.2.3 Por otra parte, las ARO/AIS/MET aplican las Normas y Regulaciones nacionales que garanticen el servicio de meteorología aeronáutica con un alto grado de eficiencia. Para ello, deben obtener pronósticos y otras informaciones pertinentes para los vuelos que le correspondan y de las condiciones meteorológicas locales, suministrar exposiciones verbales, consultas, documentación de vuelo y otros tipos de información meteorológica a los miembros de las tripulaciones de vuelo y/o a sus representantes. Además, deben mantener una vigilancia continua de las condiciones meteorológicas con el fin de elaborar y difundir los informes meteorológicos horarios y especiales del aeródromo. Con este fin, se establecen Cartas de Acuerdo entre estas oficinas y los servicios de tránsito aéreo a los efectos de establecer y regular la colaboración necesaria para la observación meteorológica continua entre estas oficinas y los centros de control de aeródromo correspondientes y los centros de control de aproximación.

2.3.4 En aeródromos con determinada complejidad como el caso del aeropuerto Internacional "José Martí", se suministra servicio de ARO/AIS independiente del servicio meteorológico, el cual además de las funciones anteriormente citadas, prepara pronósticos de despegue y aterrizaje, elabora y difunde avisos de aeródromo y avisos de cizalladura del viento.

3. Conclusiones

3.1. La posibilidad de que los servicios de meteorología, información aeronáutica y de tránsito aéreo en cuanto a notificación de planes de vuelos, cuenten con una misma administración central permite establecer un grado de coordinación operacional difícil de alcanzar por otras vías.

3.2 La implantación de un sistema de gestión de la calidad a los servicios de tránsito aéreo, meteorología e información aeronáutica, como parte de la Gestión Total de la Calidad en el sistema de la aviación civil, implica una gestión encaminada al mejoramiento continuo de estos servicios, los cuales se traducen en un aumento en la seguridad de la navegación aérea en nuestro país.

3.3 El desarrollo tecnológico, fundamentalmente en el campo de la informática y de las comunicaciones, se establece de una manera uniforme y coordinada para todas las especialidades que conforman los servicios a la navegación aérea.

3.4 El establecimiento de oficinas ARO/AIS/MET ha permitido una optimización de los recursos y una mejor distribución del trabajo a partir de la introducción y aplicación de la informática, lo que permite acometer un incremento del volumen de operaciones en los aeródromos en los cuales existen estas dependencias, sin afectar la calidad del servicio suministrado. Adicionalmente se ha podido confirmar a través de las encuestas desarrolladas en los diferentes aeropuertos internacionales del país el alto nivel de satisfacción de los operadores aéreos con el servicio combinado.