



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Ref.: LT 2/7.2.114/SA358

4 de junio de 2010

Para: Lic. Rodolfo Gabrielli, Administrador, Administración Nacional de Aviación Civil, ANAC, **Argentina**
Gral. Luis Trigo Antelo, Director Ejecutivo a.i., DGAC, **Bolivia**
Cnel. Raúl Velasco, Director Ejecutivo Nacional, AASANA
Sra. Solange Paiva Veira, Directora Presidente de ANAC, **Brasil**
Ten. Brig. do Ar Ramon Borges Cardoso, Director General del DECEA y Presidente de la CERNAI, **Brasil**
General de Brigada Aérea (A) José Huepe Pérez, Director General de Aeronáutica Civil, **Chile**
Dr. Fernando Augusto Sanclemente Alzate, Director General, UAEAC, **Colombia**
Ing. Fernando Guerrero López, Director General de Aviación Civil, **Ecuador**
Lic. Rafael E. Bárcenas Ch., Director General, Autoridad Aeronáutica Civil, **Panamá**
Dr. Ceferino Farías Servin, Presidente de la DINAC, **Paraguay**
Sr. Ramón Gamarra Trujillo, Director General de Aeronáutica Civil, **Perú**
Brig. Gral. AV Dn. José C. Lupinacci, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, **Uruguay**
Lic. José Luis Martínez Bravo, Presidente del INAC, **Venezuela**

Sr. Miguel Rabiolo, Director, Oficina Regional de la OMM para las Américas
Sr. Peter Cerdá, Director, Seguridad, Operaciones e Infraestructura, para América y Atlántico, IATA
Sr. Mauricio Morán, Director Seguridad y Operaciones e Infraestructura, IATA LATAM/CAR
Cap. Alejandro López Camelo, IFALPA SAM/Sur
Cap. Carlos Akl, IFALPA SAM/Norte

cc: Sr. Martín Rodríguez, Secretario Privado del Administrador de ANAC, Argentina
Dr. Alejandro Orchansky, Coordinador Unidad de Relaciones Institucionales e Internacionales
Lic. Hugo Stortoni, Unidad de Relaciones Institucionales-OACI
Dr. Héctor Horacio Ciappesoni, Interventor del Servicio Meteorológico Nacional de Argentina
Sr. Bruno Silva Dalcolmo, Superintendente de Relaciones Internacionales, ANAC, Brasil
José Dolabela Portela, Gerente de Coordinación con Organismos Internacionales, ANAC
Sra. Myrna Araneda Fuentes, Dirección Meteorológica de Chile
Sr. Jorge L. Orlandini, Departamento RAI, Chile
Sra. Sofía Cohen, Subdirectora General Técnica, Panamá
Lic. Luciana Cairét, Departamento de Relaciones Internacionales, DINAC, Paraguay
Lic. Julián Baez Benítez, Director, Dirección de Meteorología e Hidrología, DINAC
Sr. Felipe Vallejo Leigh, Gerente General (e), CORPAC S.A., Perú
Brig. Gral (R) Ariel Pérez, Director Nacional de Meteorología, Uruguay
Cnel. José Márquez Ramírez, Jefe del Servicio de Meteorología de la Aviación, Venezuela
Sr. Aníbal Dávila, Gerente General Oficina Relaciones Internacionales, Venezuela

Asunto : **Propuesta de enmienda al Plan de Navegación Aérea CAR/SAM de la OACI (Doc 8733), Volumen I, Básico (Serie No. SAM 10/1 – CNS/MET)**

Acción
requerida: **Responder antes del 5 de julio de 2010**

Distinguido señor:

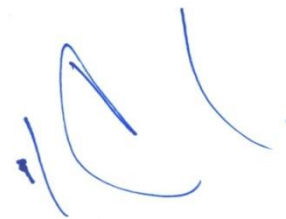
Tengo el honor de dirigirme a usted a fin de adjuntarle la propuesta de enmienda al Plan de Navegación Aérea CAR/SAM de la OACI (Doc 8733), Vol. I, Básico, originada por la Quinta Reunión del Grupo de Operaciones del WAFS y por la Décima Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica del GREPECAS (AERMETSG/10).

De acuerdo con el procedimiento establecido para enmiendas al Plan de Navegación Aérea, me permito preguntarle si su Gobierno/Organización tiene alguna objeción que hacer a la propuesta.

Con el fin de llevar a cabo esta propuesta de enmienda con el mínimo de demora, le agradeceré que me envíe su respuesta lo antes posible y, en todo caso, antes del **5 de julio de 2010**.

Si no se recibieran los puntos de vista de su Gobierno/Organización en esa fecha, se entenderá que no tiene objeción alguna que hacer a los cambios propuestos y, en consecuencia, la propuesta seguirá el trámite correspondiente.

Acepte, distinguido señor, el testimonio de mi mayor consideración y estima.



Franklin Hoyer
Director Regional
Oficina Sudamericana
Lima

Adjs.

Asunto: **Propuesta de enmienda al Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (Doc 8733), Volumen I, Básico (Serie No. SAM 10/1 – CNS/MET)**

- a) **Plan:** Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Volumen I, Básico (Documento 8733)
- b) **Propuesta de enmienda:**
- i. **Enmiéndese** el texto de la Parte VI – Meteorología (MET) del ANP básico, como se indica en el **Apéndice A** (Parte VI, MET, Básico, páginas VI-S-1, S-2 y S-3).
 - ii. **Enmiéndese** el texto de la Parte IV, CNS, Básico, página IV-S-3, como se indica en el **Apéndice B**.
- c) **Originada por:** Décima Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica del GREPECAS (AERMETSG/10) y Quinta Reunión del Grupo de Operaciones del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFSOPSG/5).
- d) **Razones del originador para la enmienda:**
- i. El GREPECAS¹ acordó enmendar el requerimiento del período de validez para los TAF de las Regiones CAR/SAM del ANP Básico, de 24 horas a 24 y 30 horas y eliminar la Tabla MET 2B del FASID. Además, la Secretaría hizo enmiendas de tipo editorial para armonizarlo con otros ANP.
 - ii. La Reunión del WAFSOPSG/5 acordó la eliminación de la Tabla MET 6 del FASID CAR/SAM relacionada con las responsabilidades de los centros mundiales de pronóstico de área (WAFIC) dado que el requerimiento ahora es mundial y está incluido en forma detallada en el Anexo 3.
 - iii. La Reunión del WAFSOPSG/5 acordó que el reemplazo de la Tabla MET 7 sea un link del sitio web apropiado que contiene la lista actualizada de los usuarios del sistema internacional de comunicaciones por satélite (ISCS).
 - iv. La Reunión del WAFSOPSG/5 acordó reflejar la disponibilidad actual del servicio FTP para diseminar los pronósticos del WAFS en el texto de la Parte IV – Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) del ANP CAR/SAM Básico.
- e) **Fecha propuesta de implantación:**
- Después de la aprobación del Presidente del Consejo de la OACI, en nombre del Consejo.

¹ El número de conclusión se incluirá luego del GREPECAS/16, ya que el GREPECAS aprobó por medio de su procedimiento “expreso” la Conclusión 10/12 del AERMETSG/10.

f) **Propuesta circulada a los siguientes Estados/Territorios y Organizaciones:**

África del Sur	Islas Vírgenes (R.U.)
Anguilla (R.U.)	Islas Vírgenes (E.U.A.)
Antigua y Barbuda	Italia
Antillas Francesas (Francia)	Jamaica
Antillas Neerlandesas	México
Argentina	Montserrat (R.U.)
Aruba (R. De los Países Bajos)	Nicaragua
Bahamas	Países Bajos (Reino de los)
Barbados	Panamá
Belize	Paraguay
Bermuda (UK)	Perú
Bolivia	Portugal
Brasil	Puerto Rico (E.U.A)
Canadá	Reino Unido
Cabo Verde	República Dominicana
Chile	Saint Kitts y Nevis
Colombia	Santa Lucía
Costa Rica	San Vicente y las Granadinas
Cuba	Senegal
Dominica	Suriname
Ecuador	Trinidad y Tobago
El Salvador	Uruguay
España	Venezuela
Estados Unidos	
Francia	Banco de datos OPMET de Brasilia (Brasil)
Gambia	Banco de datos OPMET de Viena (Austria)
Ghana	ISCS (Estados Unidos)
Grenada	SADIS (Reino Unido)
Guatemala	
Guyana Francesa	Organizaciones Internacionales:
Guyana	
Haití	COCESNA
Honduras	IATA
Islas Caimanes (R.U.)	IFALPA
Islas Canarias (España)	OMM
Islas Turcos y Caicos (R.U.)	

g) **Comentarios de la Secretaría:**

- i. La Secretaría apoya la tramitación de la enmienda propuesta a la Parte VI del Básico CAR/SAM – MET, interpuesta por el GREPECAS, dado que el requerimiento de TAF con 24 y 30 horas de validez es operacional. Los requerimientos de intercambio OPMET a nivel regional pueden actualizarse más rápidamente en la Guía CAR/SAM para el intercambio OPMET.

- ii. La Secretaría apoya la tramitación de la enmienda interpuesta por la Reunión WAFSOPSG/5 dado que los cambios propuestos evitan la redundancia.
- iii. La Secretaría apoya la tramitación de la enmienda interpuesta por la Reunión WAFSOPSG/5 para reflejar la disponibilidad del servicio FTP para diseminar los pronósticos del WAFS.

Parte VI

METEOROLOGÍA (MET)

Básico

INTRODUCCIÓN

1. Esta parte del Plan de Navegación Aérea Básico CAR/SAM incluye elementos del sistema actual de planificación e incorpora los principios básicos de planificación, los requisitos operacionales y criterios de planificación relacionados con la meteorología aeronáutica (MET) según lo elaborado para las Regiones CAR/SAM y considerado como mínimo necesario para una planificación eficaz de las instalaciones y servicios MET.

2. Como complemento de la Exposición de Requisitos Operacionales Básicos y Criterios de Planificación (BORPC) que figura en la Parte I, la Parte VI constituye el texto de orientación fijo considerado como mínimo necesario para una planificación eficaz de las instalaciones y servicios MET en las regiones CAR/SAM. —Una descripción o lista detallada de las instalaciones y servicios que han de suministrar los Estados para cumplir los requisitos del ANP básico figuran en el documento de implantación de instalaciones y servicios (FASID) CAR/SAM. Durante la transición y en espera de la plena implantación de los futuros sistemas CNS/ATM, se espera que los requisitos actuales serán gradualmente sustituidos por los nuevos requisitos relacionados con los CNS/ATM. Además, se espera que algunos elementos de los sistemas CNS/ATM serán objeto de enmienda, según sea necesario, con base en la experiencia adquirida en su implantación.

32. Las normas, métodos recomendados y procedimientos que han de aplicarse figuran en el Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*.

43. Los antecedentes más importantes para la comprensión y aplicación eficaz de esta parte del plan figuran en el *Informe de la Tercera Reunión regional de navegación aérea Caribe/Sudamérica* (Doc 9749),

complementados con la información adecuada para las Regiones CAR/SAM, que figuran en los informes de otras reuniones regionales de navegación aérea (RAN).

54. Una Las recomendaciones o conclusiones de la una Reunión RAN, las una conclusiones del Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS) y las o una conclusiones de los Grupos de operaciones de la OACI que figura# entre corchetes debajo de un título indica# el origen de todos los párrafos que siguen a dicho título. Una Las recomendaciones o conclusiones de una la Reunión RAN, una las conclusiones del GREPECAS o una las conclusiones de los Grupos de operaciones de la OACI que figura# entre corchetes debajo de un párrafo indica# el origen de dicho párrafo.

SERVICIO METEOROLÓGICO REQUERIDO EN LOS AERÓDROMOS Y REQUISITOS DE LAS OFICINAS DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA (Tablas MET 1A y MET 1B del FASID)

65. El servicio que ha de prestarse en los aeródromos internacionales enumerados en el Apéndice de la Parte III del ANP básico CAR/SAM se indica en la Tabla MET 1A del FASID.
[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

76. El servicio que haya de proporcionarse a las regiones de información de vuelo (FIRs), a las regiones de información de vuelo superiores (UIRs), a las áreas de control (CTAs) y a las regiones de búsqueda y salvamento (SRRs) se describe en la Tabla MET 1B del FASID.
[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

87. En todas las estaciones meteorológicas aeronáuticas deberían realizarse observaciones horarias

ordinarias, para ser expedidas como informes ordinarios y METAR, conjuntamente con observaciones especiales a ser emitidas como informes especiales locales y SPECI.

[GREPECAS Conclusión. 13/31 a)]

~~98. Los pronósticos de aeródromo deberían expedirse como~~ Los TAF ~~deberían expedirse normalmente~~ a intervalos de seis horas, comenzando el período de validez a una de las horas sinópticas principales (00, 06, 12, 18 UTC). El período de validez debería tener una duración de ~~24 veinticuatro ó treinta~~ horas, a fin de satisfacer los requisitos indicados en la Tabla MET 1A del FASID. La hora de presentación de los ~~boletines TAF pronósticos~~ debería ser de aproximadamente ~~unados horas~~ antes del inicio del período de validez.

[GREPECAS, Conclusión. 12/65¹]

109. La temperatura mínima y máxima de los pronósticos conjuntamente con sus horas de ocurrencia respectivas debería incluirse en los TAF para determinados aeródromos de conformidad con lo convenido entre las autoridades meteorológicas y los explotadores interesados.

[GREPECAS Conclusión. 13/31 a)]

110. Deberían suministrarse pronósticos de tendencia en los aeródromos según lo indicado en la Tabla MET 1A del FASID.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

121. Debería prestarse servicio meteorológico las ~~veinticuatro~~24 horas del día, excepto cuando se disponga de otro modo por acuerdo entre la autoridad meteorológica, la autoridad de los servicios de tránsito aéreo (ATS) y los explotadores interesados.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

132. En los aeródromos con horas limitadas de funcionamiento, los METAR, deberían expedirse por lo menos ~~una~~1 hora antes del inicio de operaciones del aeródromo para satisfacer las necesidades de planificación antes y durante el vuelo, para aquellos vuelos que deban llegar al aeródromo en cuestión, tan pronto como el aeródromo esté abierto al público. Además, los TAF deberían expedirse con períodos adecuados de validez de modo que abarquen todo el período durante el cual el aeródromo está abierto.

[GREPECAS Conclusión. 13/31 a)]

143. Si una oficina de vigilancia meteorológica (MWO) se encuentra temporalmente fuera de servicio o no puede hacer frente a todas sus obligaciones, sus funciones se transferirán a otra MWO y debería expedirse un NOTAM para indicar la transferencia de funciones y el período durante el cual la oficina no estará en condiciones

de satisfacer todas sus obligaciones.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

154. Deberían proporcionarse los detalles del servicio en las publicaciones de información aeronáutica (AIP), de acuerdo con las disposiciones del Anexo 15.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

165. En la medida de lo posible, el inglés debería ser uno de los idiomas utilizados en las exposiciones verbales y en las consultas meteorológicas.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

176. Las Tablas ~~MET 1A y~~ MET 1B del FASID deberían aplicarse tan pronto como sea posible, ~~en el entendido de que~~ El establecimiento de una nueva MWO o cambios en el área a la que prestan servicio las actuales MWO indicadas en la Tabla MET 1B del FASID ~~columnas 1 y 3, respectivamente,~~ deberían tener lugar simultáneamente con el establecimiento de las FIR/UIR/CTA/SRR interesadas o los cambios de las mismas.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE (Tabla MET 1B del FASID)

187. Las autoridades meteorológicas deberían adoptar la lista aprobada de puntos de notificación ATS/MET, en lo que concierne a aquellos puntos que se encuentren ubicados dentro o sobre los límites de las FIR de que es responsable el Estado. Esos puntos de notificación ATS/MET deberían incluirse en ~~el la publicación de información aeronáutica (AIP),~~ en la parte GEN 3.5.6 — *Informes de aeronave*, del Estado en cuestión.

[CAR/SAM/3, Rec. 7/13]

Nota.— La lista aprobada de puntos de notificación ATS/MET se publica y se actualiza en las correspondientes oficinas regionales de la OACI, sobre la base de consultas con las autoridades ATS y MET de cada Estado y las disposiciones del Anexo 3 al respecto.

198. Las ~~oficina de vigilancia meteorológica (MWOs)~~ designadas como centros ~~colector~~es de las aeronotificaciones que se reciben por comunicaciones orales en las FIR/UIR ~~de su jurisdicción,~~ se indican en la Tabla MET 1B del FASID, ~~columna 1.~~

[CAR/SAM/3, Rec. 7/13]

INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET (Tablas MET 3A, MET 3B y MET 3C del FASID)

2049. Ha sido designado el centro de avisos de ciclones tropicales (TCAC) de Miami para que prepare la información de asesoramiento. En la Tabla MET 3A del FASID se indica el área de responsabilidad, ~~el~~(los) período(s) de operación del TCAC y las MWO a las que debería enviarse la información de asesoramiento. [IAVWOPSG, Conclusión 3/2]

210. Se le ha asignado a los centros de avisos de cenizas volcánicas (VAAC) de Buenos Aires y Washington la tarea de preparar la información de asesoramiento. En la Tabla MET 3B del FASID se describe el área de responsabilidad de los VAAC, y las MWO y los ACC a los que debería enviarse la información de asesoramiento. [IAVWOPSG, Conclusión 3/2]

224. A fin de que los VAAC inicien la vigilancia de las cenizas volcánicas a partir de los datos por satélite y los pronósticos de trayectorias de cenizas volcánicas, las MWO deberían notificar inmediatamente al VAAC que han recibido la información de que ha ocurrido una erupción volcánica o que se han observado cenizas volcánicas en la FIR de la que son responsables. En particular, deberían transmitirse sin demora al VAAC interesado las aeronotificaciones especiales de actividad volcánica previa a la erupción, de erupciones volcánicas o de nubes de cenizas volcánicas recibidas en las MWO. Se han designado observatorios vulcanológicos seleccionados de los Estados para la notificación directa de actividad volcánica significativa previa a una erupción, una erupción volcánica y/o ceniza volcánica en la atmósfera a sus correspondientes ACC, MWO y VAAC. La Tabla MET 3C del FASID establece los observatorios vulcanológicos seleccionados de los Estados y los VAAC, MWO y ACC a los cuales los observatorios deberán enviar la notificación. [IAVWOPSG, Conclusión 2/2]

223. No se requiere que las MWO expidan mensajes AIRMET. [CAR/SAM/3, Rec. 7/7]

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA (OPMET) OPERACIONAL (Tablas MET 2A y MET 2B del FASID)

Bancos internacionales de datos OPMET

243. Se han designado a los bancos internacionales de datos OPMET de Brasilia y Washington para prestar

servicio a los Estados en las Regiones CAR/SAM para acceder a la información OPMET; ~~requerida, la cual se requiere~~ pero ~~que por daños temporales en los sistemas de comunicaciones~~ no se recibe.

[GREPECAS, Conclusión. 13/31 a)]

Intercambio de METAR, SPECI y TAF

254. La disponibilidad de la información OPMET (METAR, SPECI y TAF) requerida en el ISCS y en el SADIS se incluye en la Tabla MET 2A del FASID.

~~25. En la Tabla MET 2B del FASID figuran los METAR, SPECI y TAF con los que deberían contar las oficinas meteorológicas, los centros de control de área y los centros de información de vuelo de las Regiones CAR/SAM.~~ Las oficinas regionales de la OACI concernientes deben actualizar dicha tabla, según corresponda, basándose en los cambios en las operaciones de las aeronaves y de conformidad con la Exposición de los Requisitos Operacionales Básicos y Criterios de Planificación, de común acuerdo con los Estados y las organizaciones internacionales directamente interesados. [GREPECAS, Conclusión 14/24]

26. Los intercambios indicados en la Tabla MET 2A del FASID deberían aplicarse lo antes posible para satisfacer los requisitos de las actuales operaciones de las aeronaves. Debería verificarse continuamente la disponibilidad de la información OPMET necesaria en las oficinas meteorológicas. Todos los cambios en este sentido (o sea, información OPMET adicional necesaria o ya no requerida) deberían notificarse a la autoridad meteorológica competente que, a su vez, debería informar a las oficinas regionales de la OACI. [GREPECAS, Conclusión 14/24]

SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA (WAFS)

(Tablas MET 5, MET 6 y MET 7 del FASID)

27. En la Tabla MET 5 del FASID se indican los requisitos de las Regiones CAR/SAM en materia de pronósticos elaborados por el WAFS, que ha de proporcionar el WAFC de Washington. [WAFSOPSG/1, Conclusión 1/2]

28. ~~En la Tabla MET 6 del FASID se establecen las responsabilidades de los WAFC de Londres y Washington para la producción de pronósticos del WAFS.~~ Para fines de reserva, cada WAFC debería tener la capacidad de producir

pronósticos del WAFS para todas las zonas de cobertura requeridas.

[WAFSOPSG, Conclusión 1/2]

29. El WAFS de Washington debería difundir los pronósticos elaborados por el WAFS mediante el sistema internacional de comunicaciones por satélite (ISCS1) que cubre el área de recepción indicada en la Carta CNS [4] del FASID o mediante el servicio FTP del ISCS.

[WAFSOPSG, Conclusión 54/2]

30. Cada Estado debería disponer lo necesario para recibir y utilizar plenamente ~~en las operaciones~~ los pronósticos operacionales elaborados por el WAFS y expedidos por el WAFS de Washington. ~~La Tabla MET 7 del FASID~~ Las listas de los usuarios autorizados de los servicios ISCS1 ~~a la radiodifusión por satélite~~ en las Regiones CAR/SAM y la ubicación de las VSAT y FTP que están en funcionamiento están disponibles en la siguiente página web:-

www.weather.gov/iscs (click: “Documents y “Status” of implementation of ISCS listed by ICAO regions”) para ISCS

[WAFSOPSG, Conclusión 54/2]

¹ Esta conclusión fue aprobada por el procedimiento “expreso” del GREPECAS, por lo que se numerará después del GREPECAS/16.

Parte IV

COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA (CNS)

...

Radiodifusión por satélite

[~~CAR/SAM/3, Rec. 9/14~~WAFSOPSG, Conc. 5/2]

18. Los productos elaborados por el sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) deberían difundirse en las regiones CAR/SAM por satélite como parte del servicio fijo aeronáutico (AFS) o mediante el servicio FTP del ISCS. La radiodifusión por satélite para prestar servicios a las regiones CAR/SAM es el sistema inter-nacional de comunicaciones por satélite (ISCS) proporcionado por el centro mundial de pronóstico de área (WAFC) de Washington. El área a la que debe prestar servicio el ISCS figura en la Carta FASID CNS 4.

Nota.- El área cubierta por el ISCS es idéntica a la cobertura del satélite de comunicaciones INTELSAT situado por encima del océano Atlántico en la longitud de 325,5° E.

...
