



**Cuestión 1 del  
Orden del Día: Intercambio OPMET**

**NECESIDADES DE COMUNICACIONES EN LAS DEPENDENCIAS DE METEOROLOGIA  
PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACION OPMET**

(Nota presentada por Argentina)

<b>RESUMEN</b>	
El objetivo de esta nota de estudio es llamar la atención de las autoridades de Aviación Civil acerca de las necesidades de comunicaciones en las dependencias de Meteorología para el intercambio de información OPMET y concientizar a los proveedores de los servicios de comunicaciones sobre la importancia de su gestión.	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (Doc 8733), Volumen II, FASID;</li><li>• Directrices sobre el uso de la Internet pública en las aplicaciones aeronáuticas (Doc 9855 de la OACI); y</li><li>• Anexo 3, decimoséptima edición.</li></ul>	
<b>Objetivo Estratégico de la OACI:</b>	<i>A – Seguridad Operacional C - Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

**1. Introducción**

1.1 La principal vía para la transmisión de la información de datos meteorológicos (METAR, TAF, SPECI, SIGMET, AIREP) en la Región SAM es a través de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).

1.2 Como vía alterna para la transmisión de la información de datos meteorológicos, desde el originador hacia el usuario o al centro colector, se tiene - en algunos casos - red intranet o bien las facilidades que ofrece la Internet pública, sin embargo, esto no parece ser lo suficientemente eficaz cuando la información en tránsito es de primordial importancia.

1.3 Al abordar la presentación de esta nota de estudio se tuvo en consideración que a partir del 15 de noviembre de 2012, tomará vigencia la norma 2.2.3 del Anexo 3, relacionada con la implantación del QMS/MET.

1.4 En el marco del QMS/MET, las comunicaciones aeronáuticas adquieren mayor relevancia y, por parte de las dependencias de meteorología, que deberán trabajar en pro de la mejora continua de los productos destinados a satisfacer las necesidades de los usuarios aeronáuticos, la exigencia para estos servicios será cada vez mayor.

## 2. **Discusión**

2.1 En el último control OPMET, realizado del 10 al 16 de junio de 2012, se observó - con mucha preocupación - un faltante importante de información TAF proveniente de los Estados de las Regiones CAR y SAM, datos que son de gran utilidad a la hora de planificar los vuelos que salen de Argentina.

2.2 No resulta fácil identificar las causas que provocan las deficiencias que se muestran en estos controles pero lo cierto es que: siete (7) Estados de la Región CAR miden 0% de eficiencia, otros cuatro (4) miden por debajo del 50% mientras que, en la Región SAM, dos (2) Estados miden 0% y uno (1) por debajo del 50%.

2.3 La falta de esta información en tiempo oportuno se suple, en la mayoría de las veces, con los bancos internacionales de datos OPMET de Brasilia y de Washington sin embargo, se advierte que esto significa una carga adicional de trabajo para el operador meteorológico, agravándose cuando las condiciones meteorológicas son adversas para el normal desarrollo de la actividad aeronáutica.

2.4 Se ha comprobado que un porcentaje importante de aeropuertos no dispone en la Estación Meteorológica Aeronáutica (EMA) de una terminal AMHS del Circuito Fijo Aeronáutico, debiendo emitir sus informes METAR, SPECI por circuitos alternativos con la consiguiente demora y a veces ausencia del dato para los usuarios.

2.5 Esto obedece a que algunos aeropuertos se encuentran cerrados durante la noche o con horario restringido, mientras las EMAs funcionan H24. Un recordatorio sobre la necesidad de disponer de una terminal AMHS en la oficina meteorológica ayudaría a mejorar la disponibilidad de información OPMET.

2.6 Otro aspecto importante es el relacionado con la falta de comunicación punto a punto entre la EMA y las dependencias de Tránsito Aéreo asociadas (TWR-ATC).

2.7 Un gran número de Estaciones Meteorológicas Aeronáuticas no tienen un sistema de transmisión de datos punto a punto, necesario entre la Torre de Control (TWR) y la dependencia MET que origina el informe, capaz de asegurar la transmisión de los informes MET REPORT y SPECIAL, en forma y tiempo oportuno, y que provea registro de fecha y hora de imposición.

2.8 En la mayoría de los aeropuertos se dispone de un teléfono interno. Este servicio queda condicionado a que del otro extremo de la línea se atienda por lo tanto este procedimiento no es aconsejable, especialmente, ante la necesidad de comunicar avisos de empeoramiento repentino de las condiciones MET, por razones de seguridad operacional. En los aeropuertos más importantes actualmente se cubre con radios portátiles (HT) que facilitan la comunicación pero no su registro.

2.9 En el marco de la implantación del QMS/MET, sería una contribución muy favorable que los proveedores de las comunicaciones aeronáuticas tomen conciencia acerca de la necesidad primordial de restablecer el servicio sin demora ante eventuales desperfectos, considerando básicamente la

composición del sistema: hardware, software y vínculo de enlace entre terminales y/o centros colectores, además del factor humano.

2.10 En este contexto también se considera que sería una importante contribución al mejor desempeño de la tarea meteorológica que los Estados que aún no lo han hecho consideren la necesidad de tomar las medidas expresadas en la Conclusión 6/33 del GREPECAS, cuyo texto se presenta en el **Apéndice** a esta nota de estudio.

### 3. **Acción requerida**

3.3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota y considerar la información presentada en esta nota de estudio, así como en el Apéndice;
- b) analizar cualquier otro aspecto que considere necesario con relación a este tema; y
- c) acordar y formular cualquier otra acción que considere necesaria

-----

**APÉNDICE**

**CONCLUSION 6/33                    MEJOR ACCESO DE COMUNICACIONES A LA AFTN PARA  
LAS OFICINAS METEOROLOGICAS**

Que, a fin de mejorar el acceso de comunicaciones a la AFTN de las oficinas meteorológicas, los Estados consideren la necesidad de tomar las medidas siguientes:

- a) en los lugares donde exista un centro automático COM AFTN, se establezcan las coordinaciones y los acuerdos necesarios entre las autoridades COM y MET a fin de que las oficinas meteorológicas cuenten con un terminal inteligente del tipo microcomputador personal (PC) conectado a un centro COM AFTN automático, para llevar a cabo el intercambio OPMET requerido; y
- b) en los lugares donde existan estaciones AFTN o centros tributarios AFTN a cinta arrancada y no se cuente con una comunicación eficaz para que oportunamente la información OPMET sea depositada para su transmisión por la AFTN, se implante al menos un circuito punto-a-punto de teleimpresores entre la estación AFTN y la oficina meteorológica.