



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Decimocuarta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución
CAR/SAM (GREPECAS/14)**

San José, Costa Rica, 16 al 20 Abril 2007

GREPECAS/14 - NE/10

22/01/07

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Evaluación del desarrollo de la infraestructura regional de navegación aérea y de la seguridad de la aviación

3.3 INFORME DE LA REUNIÓN AERMETSG/8

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio resume los resultados de las discusiones llevadas a cabo durante la Octava Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica (AERMETSG/8) del GREPECAS.

Referencias

- Reporte de la Reunión AERMETSG/8, (Santiago, Chile, 9 al 13 de octubre de 2006);
- Plan de Navegación Aérea para las Regiones Caribe y Sudamérica, Doc 8733;
- Informe del GREPECAS/13 (Santiago de Chile, 14 al 18 de noviembre de 2005);
- Informe de la Reunión RAN CAR/SAM/3 (Buenos Aires, Argentina, Octubre de 1999); y
- Manual de Procedimientos del GREPECAS.

1. Introducción

1.1 La Octava Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica (AERMETSG/8) del GREPECAS se llevó a cabo en la ciudad de Santiago de Chile, del 9 al 13 de octubre de 2006. Asistieron a la Reunión un total de veinticuatro (24) participantes, los cuales representaban a un Estado de la Región CAR, a diez (10) de la Región SAM, a la IATA, a la IFALPA y a la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

1.2 El Subgrupo formuló dieciséis (16) Proyectos de Conclusión y dos (2) Proyectos de Decisión que se incluyen en el **Apéndice A** de esta nota de estudio. Asimismo, formuló tres (3) Decisiones que requieren acciones internas por parte del Subgrupo.

2. Discusión

2.1 Examen de las acciones tomadas con respecto a los Informes de las Reuniones MET

2.1.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión examinó las acciones tomadas por la Comisión de Aeronavegación (ANC), por los Estados/Organizaciones Internacionales CAR/SAM y/o la Secretaría de la OACI, con respecto a los Proyectos de las Conclusiones/Decisiones formuladas por la Séptima Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica (AERMETSG/7), llevada a cabo en la Ciudad de México, del 23 al 27 de mayo de 2005, y las correspondientes Conclusiones/Decisiones adoptadas por el GREPECAS/13 (14-18-noviembre de 2005). Asimismo, revisó las acciones tomadas con respecto a las Conclusiones/Decisiones adoptadas por el GREPECAS en el área MET en reuniones anteriores pendientes de implantación, y el estado de implantación de las recomendaciones y conclusiones de la Reunión RAN CAR/SAM/3, en el área MET.

2.1.2 La Reunión también analizó la encuesta hecha a los Estados de las Regiones CAR/SAM, a la IATA y a IFALPA para determinar la necesidad del servicio VOLMET en estas dos Regiones, sin embargo no llegó a un acuerdo al respecto y decidió que el estudio debería continuar a fin de llegar a un consenso.

2.2 Implantación del WAFS en las Regiones CAR/SAM

2.2.1 El Subgrupo revisó el estado de implantación de las Conclusiones 1/2 y 2/2 – Enmienda a los procedimientos regionales en los ANP/FASID relacionados con el WAFS, formuladas por el WAFSOPSG/ 1 (Lima, Perú, noviembre de 2003) y por el WAFSOPSG/2, (Bangkok, Tailandia, marzo de 2005) respectivamente, así como la presentación del borrador de la Guía del usuario del ISCS, relacionada con la Conclusión 2/5 del referido Grupo, en seguimiento a la Conclusión 12/55 del GREPECAS.

2.2.2 La Reunión recordó además que en seguimiento al literal a) de la Conclusión 2/12 del WAFOPSG/2, los Estados proveedores de WAFS extendieron el suministro de los mapas pronosticados SIGWX en formato T4 hasta el 30 de noviembre de 2006; y que en seguimiento al literal b), las Oficinas de Lima y México de la OACI circularon una encuesta para verificar la implantación de la recepción y utilización efectivas de la clave BUFR de los pronósticos del SIGWX. Con base en los resultados de la encuesta, la Reunión tomó nota que el nivel de respuesta de los Estados de la Región CAR es muy bajo, por lo que acordó formular el **Proyecto de Conclusión 8/1**.

2.2.3 Con respecto a la Conclusión 13/16 - Recuperación de costos de los servicios MET en las Regiones CAR/SAM, la Reunión tomó nota con preocupación que no ha sido implantada por la mayoría de los Estados. En cuanto a la Conclusión 13/17 - Encuesta sobre la eficacia del ISCS, la Reunión acordó llevar a cabo la encuesta durante el primer trimestre de 2007.

2.2.4 La Reunión acogió con agrado y agradeció la información suministrada por el Estado proveedor del WAFS sobre el centro de operaciones de telecomunicaciones (TOC) del servicio meteorológico nacional de Estados Unidos (NWS) que opera el Servicio de Ayuda del ISCS durante las 24 horas del día y 7 días de la semana, con el cual se procesaron y resolvieron 31 solicitudes de ayuda de veintiún (21) Estados miembros durante los 12 meses comprendidos entre septiembre de 2005 y agosto de 2006.

2.2.5 El Subgrupo tomó nota que los usuarios del ISCS pueden encontrar información sobre cómo reportar los problemas relacionados con la recepción de los productos del WAFS en la página Web: <http://www.weather.gov/iscs/trouble.htm>. Esta página también contiene una guía para la instalación y

solución de problemas del receptor VSAT, del modem del satélite y de la antena y los usuarios del ISCS que no tienen acceso a la Internet pueden reportar sus problemas llamando al Servicio de Ayuda del ISCS al teléfono: 1-303-713-0902 ó enviando un fax a: 1-301-587-1773. Asimismo, la Reunión tomó nota que también podían hacer consultas al Estado proveedor del SADIS, a través del correo electrónico: greg.brock@metoffice.gov.uk.

2.2.6 La Reunión fue consciente de la disponibilidad del ISCS, en el sentido que durante los 12 meses comprendidos entre agosto de 2005 y julio de 2006, el ISCS tuvo una disponibilidad del 99.94% y que el requerimiento de disponibilidad del 99.9% se alcanzó en todos los meses, excepto en noviembre de 2005, por lo que agradeció al Estado proveedor del WAFS.

2.3 Implantación de la Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales (IAVW) en las Regiones CAR/SAM

2.3.1 La Reunión tomó nota de las Conclusiones de la Primera (IAVWOPSG/1) y Segunda (IAVWOPSG/2) Reunión del Grupo de Operaciones sobre la Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales, que se llevaron a cabo del 15 al 19 de marzo de 2004 en Bangkok, Tailandia y del 26 al 30 de septiembre de 2005 en Lima, Perú, respectivamente, en lo que respecta a las acciones que debería tomar el GREPECAS.

2.3.2 La Reunión acogió con agrado el borrador de la Guía para la confección de planes de emergencia de Aeródromos – Desastres naturales - Cenizas Volcánicas en las Regiones CAR/SAM relacionada con la Conclusión 13/23, y acordó que mientras se finaliza la referida Guía para la aprobación del GREPECAS, los Estados CAR/SAM analicen la conveniencia de utilizar en forma operativa el diagrama del plan de llamadas contenido en el referido borrador y que se incluye como **Apéndice B** de esta nota de estudio. Asimismo, acordó que el diagrama en mención sea presentado por el relator del Grupo de Tarea sobre Ceniza Volcánica y miembro del IAVWOPSG en representación de las Regiones CAR/SAM, en la Tercera Reunión del Grupo (IAVWOPSG/3). (**Proyecto de Conclusión (8/2)**)

2.3.3 El Subgrupo revisó los trabajos realizados por el Grupo de Tarea sobre Ceniza Volcánica y acordó que para la elaboración de la Guía para la confección de los Planes de Emergencias en Aeródromos – Desastres naturales – Cenizas volcánicas se debían considerar factores adicionales.

2.3.4 Asimismo, la Reunión tomó nota que las oficinas de vigilancia meteorológica (MWO) no están recibiendo los formularios de aeronotificación especial de actividad volcánica, a pesar que ejemplares de los mismos se están incluyendo con la documentación de vuelo suministrada a los vuelos que operan en rutas que puedan estar afectadas por nubes de cenizas volcánicas. (**Proyecto de Conclusión 8/3**)

2.4 Implantación de la emisión de SIGMET en las Regiones CAR/SAM

2.4.1 Al examinar esta cuestión del orden del día, la Reunión fue conciente que en seguimiento a la Recomendación 1/12 de la Reunión Departamental MET (Montreal, 2002), la Oficina Regional Sudamericana de la OACI preparó la Séptima edición de la Guía para la preparación, difusión y uso de los mensajes SIGMET, la cual fue distribuida a los Estados CAR/SAM, en junio de 2006, por las Oficinas de Lima y México, y que a pesar de esto, se continúan presentando deficiencias tanto en la confección como en la emisión de mensajes SIGMET, particularmente en los relacionados con cenizas volcánicas. En este sentido, el Subgrupo formuló el **Proyecto de Conclusión 8/4**.

2.5 Intercambio de información OPMET en las Regiones CAR/SAM

2.5.1 El Subgrupo tomó nota de los resultados de los controles del intercambio OPMET, correspondientes al períodos del 10 al 16 de junio del 2006, recibidos de 11 Estados de la Región SAM y tres (3) de la Región CAR, así como del análisis hecho a los controles OPMET realizados por el Banco Internacional de Datos OPMET de Brasilia desde el 2000 al 2006. Asimismo, y atendiendo al hecho que los controles también los lleva a cabo Brasil para sus aeródromos, lo que le ha permitido subsanar deficiencias en la confección e intercambio de los mismos a nivel nacional, la Reunión formuló el **Proyecto de Conclusión 8/5**.

2.5.2 El Subgrupo tomó nota del Apéndice F – Lista de datos OPMET faltantes durante el tiempo del monitoreo, llevado a cabo por la IATA, del Informe de la Décimo Primera Reunión del Grupo de Operaciones del SADIS de la OACI (SADISOPSG/11), que tuvo lugar del 23 al 25 de mayo de 2006, y de los porcentajes de recepción de los Estados de las regiones CAR/SAM, y acordó que con el fin de tener información porcentual detallada y fácil de analizar de los controles de datos OPMET globales, el SADISOPSG considere la posibilidad de identificar los aeródromos que no emiten datos OPMET durante las 24 horas, en el Anexo 1 de la Guía del Usuario del SADIS. (**Proyecto de Conclusión 8/6**)

2.5.3 El Subgrupo agradeció al experto de Brasil por la actualización del catálogo de datos OPMET del Banco Internacional de Brasilia preparado y publicado por la Oficina Regional Sudamericana (SAM) de la OACI, en cumplimiento a la Recomendación 5/10 - "Catalogo de datos OPMET en los bancos Internacionales de datos OPMET CAR/SAM" formulada por la Reunión Regional Departamental de Navegación Aérea COM/MET, (Montreal 1-14 de noviembre de 1983),

2.5.4 La Reunión tomó nota del análisis hecho por el Grupo de Tareas COM/MET con respecto a la migración de las claves alfanuméricas tradicionales (TAC) a formatos binarios universales para representar los datos meteorológicos (BUFR) de los mensajes meteorológicos aeronáuticos con miras a planificar un plan de transición, y consideró conveniente formular el **Proyecto de Conclusión 8/7**.

2.5.5 En este contexto, la Reunión tomó nota que la OMM es conciente de la preocupación manifestada por varios Estados de la OACI y que recientemente algunos representantes aeronáuticos del sector privado y otros han explorado el uso de formatos de representación de datos estándar basados en Internet tales como XML de NetCDF, por lo que insta a sus Miembros y a los Estados a considerar estos asuntos y a presentar los documentos pertinentes en la próxima Reunión de la Comisión de Sistemas Básicos y la Comisión de Meteorología Aeronáutica, que se reúnen en noviembre de 2006, para su discusión y decisión.

2.6 Revisión del ANP/FASID CAR/SAM, Parte VI - MET

2.6.1 El Subgrupo fue consciente que las columnas 6 (“zonas de cobertura de los mapas”) y 7 (“áreas de encaminamiento AFTN”) de la Tabla MET 1A del FASID CAR/SAM son redundantes debido a que las mismas no reflejan un acuerdo RAN, y ya no son relevantes dado que el grupo global de pronósticos del WAFS y los datos OPMET está siendo suministrado a través de la emisión ISCS y SADIS, por lo que acordó que se eliminen las referidas columnas y que esta tabla se mantenga en el ANP CAR/SAM, pendiente de la decisión sobre el futuro de los planes regionales de navegación aérea y su relación con el nuevo Plan Global. (**Proyecto de Conclusión 8/8**)

2.6.2 Teniendo en consideración que se han detectado numerosas inconsistencias entre el requerimiento formal y la situación real, la Reunión acordó que la lista de TAF y TREND a ser emitidos en los aeródromos internacionales CAR/SAM debería

revisarse anualmente, involucrando a la IATA y a IFALPA en el proceso de consulta; el ciclo completo no deberá ser mayor a nueve meses y la base de datos actualizada debería estar disponible al final de cada año calendario. **(Proyecto de Conclusión 8/9)**

2.6.3 La Reunión fue consciente que el Anexo 1 de la *Guía de Usuario del SADIS* (SUG), provee una lista global de requerimientos METAR/SPECI y TAF, a ser difundidos por el servicio fijo aeronáutico (AFS), siendo los datos aplicables tanto para el ISCS como para el SADIS, por lo que acordó que para el intercambio interregional no es necesario repetir la base de datos en el ANP Básico/FASID CAR/SAM, y que bastaría agregar un simple enlace (por ej. un URL) a la base de datos global debajo del título de la Tabla MET 2A del FASID CAR/SAM, mientras que para el intercambio regional se podría incluir una nueva tabla. **(Proyecto de Conclusión 8/10)**

2.6.4 La Reunión consideró que para garantizar la actualización de la información incluida en el Anexo 1 del SUG, se requieren acciones específicas solamente en relación con los datos OPMET de los aeródromos no incluidos en las Tablas AOP. **(Proyecto de Conclusión 8/11)**

2.6.5 El Subgrupo recordó que no hay requerimientos detallados de SIGMET listados en el Anexo 1 de la Guía de Usuario del SADIS (SUG). Sin embargo, se requiere que las MWO difundan todos los SIGMET a las estaciones de enlace ascendente ISCS y SADIS, en concordancia con el Anexo 3, Apéndice 6, 1.2.2. Si está completamente implantada la norma, se puede postular que todos los Estados reciben los SIGMET a nivel global. Bajo estas circunstancias, la Reunión estuvo de acuerdo en que mientras las provisiones relacionadas con SIGMET se mantengan en el ANP CAR/SAM (Provisiones BORPC y MET) la Tabla MET 2B del FASID CAR/SAM podría eliminarse. **(Proyecto de Conclusión 8/12)**

2.7 Requisitos MET para ATM en las Regiones CAR/SAM

2.7.1 Bajo esta cuestión del orden del día la Reunión tomó nota que la Segunda Enmienda al *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750)*, incluye las iniciativas de planificación mundial (GPI) que fueron elaboradas por la Comisión de Aeronavegación basado en una hoja de ruta, cuyo objetivo era proporcionar beneficios a corto y mediano plazo a la comunidad ATM, aprovechando las capacidades actualmente disponibles y la infraestructura y tecnología ATC.

2.7.2 Asimismo recordó la Conclusión 5/2 de la Quinta Reunión de Todos los Grupos de Planificación e Implementación de la OACI (ALLPIRG/5, Montreal, Canadá, 23 - 24 de marzo de 2006), según la cual a la luz de las realidades presupuestarias y del nuevo proceso de planificación de negocios de la OACI, concordó que todo el trabajo futuro de los Grupos Regionales de Planificación e Implementación (PIRG) debería justificarse y basarse en objetivos de desempeño claramente establecidos que apoyen los Objetivos Estratégicos de la OACI. Con el fin de continuar la armonización de los trabajos ATM/MET en las Regiones CAR y SAM, el Subgrupo formuló el **Proyecto de Decisión 8/13**.

2.8 Capacitación en el área MET

2.8.1 Durante esta cuestión del Orden del Día la Reunión fue consciente de las limitaciones presupuestarias de la Sección de Meteorología Aeronáutica de la OMM, y consideró que el problema de formación de meteorólogos aeronáuticos en los Estados CAR/SAM, todavía constituye la deficiencia que requiere mayor atención por parte, no sólo de la OMM y la OACI, sino también de los propios Estados, por lo que consideró que la educación a distancia es una solución eventual a este problema creciente. Asimismo, tomó nota del sitio web para acceder a módulos de capacitación en meteorología aeronáutica de la OMM: <http://www.caem.wmo.int>.

2.8.2 La Reunión tomó nota de la aprobación final por parte del Consejo Ejecutivo de la OMM del Suplemento al Manual de la OMM – No. 258, y de su borrador, cuyo programa de estudios para meteorología aeronáutica puede ser utilizado como una lista de chequeo para verificar el cumplimiento de los Estados con el Anexo 3, 2.1.5. **(Proyecto de Conclusión 8/14)** Asimismo, la Reunión convino en la necesidad de organizar un Seminario de Coordinación ATS/AIS/MET/Pilotos para las Regiones CAR/SAM. **(Proyecto de Conclusión 8/15)**

2.9 Identificación, evaluación y notificación de las deficiencias en el área MET

2.9.1 El Subgrupo revisó y actualizó la lista de deficiencias MET y consciente que varios Estados no informan sus deficiencias regularmente, por lo que las reuniones AERMETSG del GREPECAS no siempre cuentan con una fuente de información confiable, consideró necesario desarrollar un proceso de compromiso continuo a fin de aumentar y mejorar la recolección de deficiencias relacionadas con el área MET, especialmente en lo que respecta a los Estados de la Región CAR, por lo que la Reunión consideró necesario el desarrollo de un SIP en esa región que se lleve a cabo en forma coordinada con la OMM, a fin de identificar las deficiencias y aunar esfuerzos para proponer soluciones a las mismas. Los términos bajo los cuales se propone desarrollar el mencionado SIP se presentan como **Apéndice C** a esta nota de estudio. **(Proyecto de Conclusión 8/16)**

2.10 Futuro programa de trabajo del Subgrupo AERMET

2.10.1 La IATA recordó que el AERMETSG es responsable de todos los asuntos meteorológicos aeronáuticos en las Regiones CAR/SAM de la OACI y que sus reuniones representan una de las oportunidades más importantes para que los usuarios expongan sus requisitos a la atención de la OACI y de los Estados. Asimismo, puso de manifiesto su reconocimiento al trabajo del AERMETSG en el pasado y su apoyo a cualquier esfuerzo en el futuro.

2.10.2 La Reunión tomó nota de la preocupación de la IATA relacionada con las deficiencias en el área MET en las Regiones CAR/SAM, particularmente la falta de participación de los Estados CAR en los asuntos de la OACI, dada la gran cantidad de vuelos en esa zona debido al interés turístico del Caribe y las condiciones meteorológicas adversas que enfrenta con alguna frecuencia, especialmente en la temporada de huracanes, por lo que apoyó la propuesta de IATA de formular el **Proyecto de Conclusión 8/17**.

2.10.3 La Reunión revisó y actualizó los términos de referencia y el programa de trabajo del Subgrupo **(Proyecto de Decisión 8/18)**, los mismos que se presentarán en la nota de estudio Cuestión 5 del Orden del Día -Administración del Mecanismo del GREPECAS, numeral 5.2 - Examen del Programa de Trabajo y Términos de Referencia del GREPECAS y sus Órganos Auxiliares.

2.11 Otros asuntos

2.11.1 El Subgrupo eligió por unanimidad como Presidente del Subgrupo AERMET al Sr. Gustavo Alberto Flores, de Argentina, para lo cual tuvo en cuenta el equilibrio y representatividad regional y agradeció al Sr. Fernando Ramírez por la excelente labor desempeñada durante su gestión.

3. Acción por parte del Grupo

3.1 Se invita al Grupo a revisar el contenido de esta nota de estudio y aprobar los Proyectos de Conclusión que se incluyen en su Apéndice A.

APÉNDICE A

**PROYECTOS DE CONCLUSIÓN Y DECISIONES FORMULADOS POR LA REUNIÓN
AERMETSG/8**

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/1 – REVISIÓN DE ACUERDOS ENTRE LAS DIRECCIONES DE
AVIACIÓN CIVIL Y LAS AUTORIDADES MET EN LOS
ESTADOS/TERRITORIOS CAR**

Que, donde corresponda, se invite a los Estados/Territorios de la Región CAR a que revisen los acuerdos con las autoridades meteorológicas a fin de mejorar el porcentaje de respuestas a las comunicaciones de la Oficina Regional NACC en lo que a meteorología aeronáutica respecta.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/2 - DIAGRAMA DEL PLAN DE LLAMADAS DEL COMITÉ DE
EMERGENCIAS POR CENIZAS VOLCÁNICAS DE UN
AERODROMO**

Que se invite a los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM a utilizar el diagrama de plan de llamadas, que incluye la información de contacto (nombre, cargo, teléfono y celular) de todos los integrantes del comité de emergencias por cenizas volcánicas de un aeródromo, que se presenta como Apéndice B a esta parte del informe.

**PROYECTO
DE CONCLUSIÓN 8/3 - REGISTRO Y NOTIFICACIÓN POSTERIOR AL VUELO EN
LAS REGIONES CAR/SAM**

Que se invite a la IATA a solicitar a las aerolíneas que vuelan por las rutas aéreas CAR/SAM, a que registren y notifiquen las observaciones especiales de aeronaves acerca de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas en el formulario de aeronotificación especial de actividad volcánica (VAR), conforme a lo especificado en el Anexo 3 y PANS ATM, Doc 4444.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/4 - APLICACIÓN DE LA PLANTILLA PARA MENSAJES SIGMET
Y AIRMET Y AERONOTIFICACIONES ESPECIALES (ENLACE
ASCENDENTE)**

Que se invite a los Estados/Territorios CAR/SAM a actualizar sus procedimientos para aplicar estrictamente la plantilla para mensajes SIGMET y AIRMET y aeronotificaciones especiales (enlace ascendente), particularmente en lo que respecta al indicador de lugar y nombre de la FIR/CTA para la cual se expide el SIGMET, al inicio de la segunda línea del mensaje.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/5**

**CONTROLES DE INTERCAMBIO OPMET EN LAS REGIONES
CAR/SAM**

Que, con el fin de mejorar la calidad y disponibilidad de los datos OPMET en las Regiones CAR/SAM:

- a) el Banco Internacional de datos OPMET de Brasilia envíe los resultados de los estudios y controles OPMET directamente a los responsables del Control OPMET de los Estados/Territorios CAR/SAM; y
- b) los Estados/Territorios establezcan procedimientos para llevar a cabo controles de calidad y disponibilidad de los datos OPMET de sus aeródromos.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/6**

CONTROLES GLOBALES DE DATOS OPMET

Que, con el fin de mejorar la confiabilidad de las evaluaciones periódicas de la disponibilidad de datos OPMET, el SADISOPSG considere la posibilidad de identificar los aeródromos que no emiten datos OPMET durante las 24 horas, en el Anexo 1 de la Guía del Usuario del SADIS.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/7**

REVISIÓN DE LA TRANSICIÓN A BUFR

Que con la finalidad de reducir el impacto potencial adverso para la comunidad aeronáutica, debido a la transición de las claves alfanuméricas tradicionales a la clave BUFR de los mensajes OPMET, se invite a la OMM a considerar, como un asunto de urgencia, sus planes para la utilización de la clave BUFR de la información OPMET.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/8 -**

TABLA MET 1A DEL FASID CAR/SAM

Que se enmiende la Tabla MET 1A del FASID CAR/SAM de tal manera que se elimine la columna 6 ("zonas de cobertura de los mapas") y la columna 7 ("áreas de encaminamiento AFTN").

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/9 -**

**PROCEDIMIENTOS DE ENMIENDA DE LOS REQUISITOS DE
TAF Y TREND**

Que con el fin de asegurar la actualización de la información relacionada con el suministro de pronósticos TAF y TREND a ser incluidos en la base de datos global, a partir de marzo de 2007:

- a) se hagan consultas anuales en el mes de marzo a los Estados/Territorios CAR/SAM sobre la emisión de TAF y TREND;
- b) se presenten los cambios al AERMETSG y al GREPECAS;

- c) se hagan consultas formales y enmiendas al FASID CAR/SAM para que estén finalizadas en noviembre; y
- d) las oficinas de Lima y México remitan las enmiendas a la Sección MET de la OACI para que actualice la base de datos global en diciembre, según corresponda.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/10 - TABLA MET 2A DEL FASID CAR/SAM**

Que:

- a) se enmiende la Tabla MET 2A del FASID CAR/SAM del tal manera que esté conformada solamente por un enlace URL a la base de datos global “Disponibilidad información OPMET (METAR/SPECI y TAF) requerida en el ISCS y SADIS” incluido debajo del título de la misma; y
- b) se incluya una nueva tabla en el ANP CAR/SAM con los requerimientos de intercambio OPMET (METAR/SPECI y TAF) en los Estados/Territorios CAR/SAM.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/11 - ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE LA BASE
DATOS OPMET (METAR/SPECI Y TAF)**

Que, con el fin de garantizar la actualización de la base de datos OPMET (METAR/SPECI y TAF) que requieren disponibilidad en el ISCS y en el SADIS, a partir de marzo de 2007 las Oficinas de Lima y México reconfirmen anualmente los acuerdos con los Estados/Territorios pertinentes, sobre el suministro de datos OPMET incluidos en el Anexo 1 de la Guía de Usuario del SADIS (SUG), de los aeródromos no incluidos en la tabla AOP del FASID CAR/SAM.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/12 - TABLA MET 2B DEL FASID CAR/SAM**

Que,

- a) se elimine la Tabla MET 2B del FASID CAR/SAM; y
- b) se incluya como un Apéndice a la Guía SIGMET CAR/SAM, una tabla operacional que liste los requisitos de SIGMET en los Estados/Territorios CAR/SAM.

**PROYECTO DE
DECISIÓN 8/13 PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE TAREA
MET/ATM/OP SOBRE MET EN EL CONCEPTO CNS/ATM
SEGUN LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE DESEMPEÑO
DE LA OACI**

Que en apoyo a la evolución desde un enfoque basado en sistemas hacia uno basado en el desempeño, las tareas del Grupo de Tarea MET/ATM/OP sobre MET en el concepto

CNS/ATM, elabore e implemente programas de trabajo en apoyo a las nuevas iniciativas de planificación mundial (GPI) de la OACI relacionada con los aspectos de implantación MET.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/14 - IMPLANTACIÓN DE LOS REQUISITOS EN CUANTO A
CALIFICACIÓN E INSTRUCCIÓN DEL PERSONAL MET**

Que se invite a los Estados/Territorios de las regiones CAR/SAM para que:

- a) en estrecha colaboración con las Autoridades MET, tomen acciones para implantar el Anexo 3, 2.1.5, a fin de cumplir con los requisitos relacionados con la calificación y capacitación del personal MET; y
- b) estudien la posibilidad de implementar la capacitación a distancia.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/15 - SEMINARIO SOBRE COORDINACIÓN ENTRE LOS
SERVICIOS ATS/AIS/MET**

Que la OACI, en coordinación con la OMM, organice un seminario sobre Coordinación ATS/AIS/MET/Pilotos para las Regiones CAR/SAM.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/16 - PROYECTO ESPECIAL DE IMPLANTACIÓN (SIP) MET PARA
LA REGION CAR**

Que, la OACI considere la necesidad de activar un Proyecto Especial de Implantación MET para la Región CAR, con el fin de estudiar y recomendar medidas a varios Estados/Territorios CAR con el propósito de solucionar puntualmente los problemas que afectan el servicio MET. Los términos bajo los cuales se propone desarrollar el mencionado proyecto se presentan como **Apéndice D** a esta parte del informe.

Nota: Con el fin de aunar esfuerzos para proponer soluciones a las deficiencias identificadas en meteorología aeronáutica, se podría considerar la posibilidad de llevar a cabo el SIP en forma coordinada con la OMM.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/17 - CONTINUACIÓN DEL TRABAJO DE AERMETSG**

Se invita a la OACI a:

- a) aceptar el requerimiento urgente de IATA para continuar el trabajo del AERMETSG del GREPECAS;
- b) tomar nota del reconocimiento de IATA al trabajo realizado por el AERMETSG; e

- c) invitar con carácter urgente a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados/Territorios de la Región CAR para que tomen acciones con carácter urgente para que las autoridades meteorológicas de esta Región cumplan con los procedimientos del Anexo 3 de la OACI y se integren a los esfuerzos del AERMETSG para actualizar la lista de deficiencias MET y tomar acciones para eliminarlas.

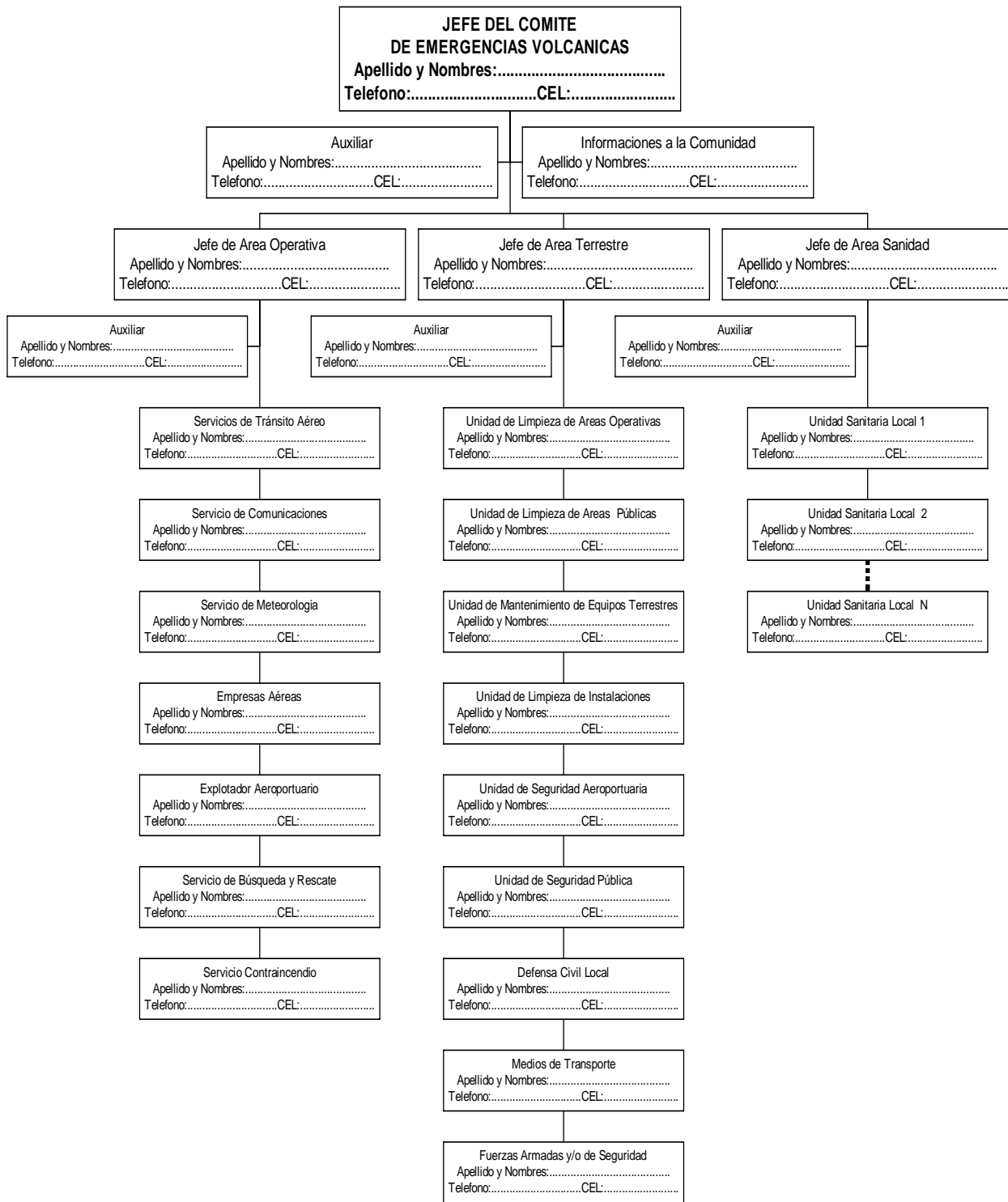
**PROYECTO DE
DECISIÓN 8/18**

**NUEVOS TÉRMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE
TRABAJO DEL SUBGRUPO AERMET**

Que se actualice el programa de trabajo del subgrupo AERMET como se indica en el **Apéndice A** a esta parte del informe.

APÉNDICE B

PLAN DE LLAMADAS DEL COMITE DE EMERGENCIAS VOLCANICAS DEL AEROPUERTO



Fecha de actualización:	
Actualizado por:	
Firma:	

APÉNDICE C

PROYECTO ESPECIAL DE IMPLANTACIÓN PARA LA REGIÓN CAR MEJORA DEL SERVICIO METEOROLÓGICO AERONÁUTICO EN LA REGIÓN CAR

Proyecto: Efectuar misiones a algunos Estados/Territorios de la Región CAR y proporcionar asistencia en el terreno a las autoridades meteorológicas en la implantación de las disposiciones de la OACI con respecto al servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Objetivo: Contribuir a solucionar las deficiencias en los servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional que prestan los Estados/Territorios de la Región CAR, y verificar y optimizar el nivel de implantación de los SARPs del Anexo 3 y de las instalaciones y los servicios regionales, especificados en el ANP CAR/SAM.

**Costo
Estimado:** US\$12.000

1. Necesidad del proyecto

1.1 El servicio meteorológico (MET) para la aviación en la Región CAR es de crucial importancia para la seguridad de las operaciones del transporte aéreo, particularmente con la aparición de ciclones tropicales en esa parte de la región. Sin embargo, se puede observar con preocupación que las deficiencias MET han persistido a través de un largo período de tiempo en varios Estados/Territorios. A pesar que estas deficiencias han sido notificadas a los Estados/Territorios en reiteradas oportunidades, las mismas no han sido eliminadas, posiblemente por la falta de aplicación de las Normas y Métodos recomendados en los diversos documentos de la OACI. En años recientes, se han recibido informes frecuentes de los usuarios (IATA) con relación a la insuficiencia de datos meteorológicos operacionales (OPMET) de los Estados/Territorios CAR. Al mismo tiempo, los datos OPMET disponibles (aeronotificaciones meteorológicas de rutina (METAR), pronósticos de área terminal (TAF)) contienen errores y discrepancias y, consecuentemente, crean problemas para los usuarios. Además, se requieren medidas urgentes para que dichos Estados utilicen las Plantillas establecidas con el fin de normalizar los formatos de los citados boletines meteorológicos.

1.2 Proporcionar asistencia a los Estados/Territorios CAR a través del programa regular de misiones es prácticamente imposible debido a las limitaciones presupuestarias. Debido a las distancias involucradas, los representantes de las autoridades/proveedores MET de los Estados/Territorios CAR normalmente se ven imposibilitados de asistir a las reuniones regionales de meteorología, tales como las reuniones del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica, AERMETSG, del GREPECAS debido al elevado costo del viaje. Por lo tanto, la relación con las autoridades MET de los Estados/Territorios CAR es particularmente difícil.

1.3 La provisión de los servicios MET en la Región CAR está sujeta a acuerdos bilaterales y multilaterales entre los Estados/Territorios CAR. Sin embargo, estos acuerdos no son siempre

transmitidos a la Oficina Regional de la OACI y, por lo tanto, no tiene conocimiento de los mismos. Estos arreglos deben revisarse y el plan de navegación aérea (ANP) necesita ser debidamente actualizado.

2. **Marco del Proyecto**

2.1 El principal objetivo del SIP es proporcionar asistencia a las autoridades MET de los Estados/Territorios CAR para la resolución de cualquier deficiencia en la provisión del servicio meteorológico a la navegación aérea internacional y mejorar el nivel de implantación de los SARPs del Anexo 3 y las instalaciones y servicios regionales especificados en el ANP CAR/SAM. Se proporcionará especial atención a la normalización del formato de mensajes meteorológicos y boletines, siguiendo estrictamente los formatos establecidos por la OACI y la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

2.2 Los arreglos actuales para la provisión de servicios meteorológicos por los Estados/Territorios CAR, serán revisados y se desarrollará una propuesta para su mejora y homologación, según sea necesario. Se proporcionará asistencia específica para mejorar la coordinación entre la autoridad/proveedor MET y la administración de aviación civil correspondiente, los proveedores ATS y los operadores AIS y COM.

2.3 Las deficiencias relacionadas con el uso de los productos del sistema de pronósticos de área (WAFS), el suministro y confección de la información SIGMET, y el contenido y calidad de la documentación de vuelo también serán examinados. Se estudiarán los problemas específicos relacionados con los medios de comunicación, con miras a proporcionar asistencia en las soluciones y alternativas técnicas más adecuadas.

3. **Duración del proyecto**

3.1 El formato final del SIP se decidirá después de consultar con los Estados/Territorios concernientes. Sin embargo, se prevé que un experto visitará algunos Estados/Territorios y sostendrá discusiones en el terreno, seguidas de un seminario para todos los Estados/Territorios, el cual se llevará a cabo en uno de los Estados/Territorios involucrados.

3.2 La duración del SIP será de aproximadamente seis semanas.

4. **Costo del Proyecto**

4.1 El costo del proyecto, incluyendo el transporte, asignación de subsistencia y gastos varios para un consultor, se estima en US\$12.000, sobre la base de un salario de nivel P-5, grado 1.