



Organización de Aviación Civil Internacional

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

**Décima Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica del GREPECAS  
(AERMETSG/10)**

Buenos Aires, Argentina, 19 al 23 de octubre de 2009

AERMETSG/10 - NE/22

02/10/09

---

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Intercambio de información OPMET**

(Nota presentada por Cuba)

**RESUMEN**

En esta Nota de Estudio se analizan los problemas que se están presentando con el intercambio de información OPMET y la necesidad de buscar soluciones a la luz de las nuevas tecnologías en comunicaciones que se están desarrollando.

**1. Introducción**

1.1 El intercambio de información meteorológica operacional (OPMET) es algo tan obvio que se produce de forma rutinaria, utilizando procedimientos que se han estado modificando, en la medida que se van desarrollando sistemas de comunicaciones y programas automatizados sobre la base del desarrollo acelerado de la tecnología.

1.2 La propia rutina del intercambio OPMET en ocasiones nos ha llevado a seguir caminos trillados por mucho tiempo, que en parte no han solucionado totalmente las deficiencias detectadas y que en no pocos casos aún subsisten porque todavía hay un alto componente de la intervención humana. La confección de los METAR y SPECI y la preparación y emisión de SIGMET mantienen en nuestras regiones ese componente.

1.3 Por otro lado, a pesar de los esfuerzos que determinados servicios realizan para que la información OPMET esté en tiempo en los centros correspondiente, en ocasiones falla, debido a problemas de comunicaciones que pueden estar ligados a varios factores.

**2. Análisis**

2.1 El análisis de los resultados de los controles OPMET que periódicamente se realiza en las regiones CAR/SAM en nuestras reuniones del Subgrupo muestra que la disponibilidad de la información aún no está al nivel requerido. La diversidad de organización de los servicios, de disponibilidad del equipamiento necesario y de la disponibilidad de medios de comunicaciones pudieran ser factores contribuyentes en el resultado que se observa.

2.2 En Cuba, el proveedor del servicio meteorológico aeronáutico, tiene implantado y certificado un sistema de calidad, a través del cual se realizan controles periódicos de toda la actividad, pero fundamentalmente del control de la difusión de la información OPMET. El sistema de comunicaciones desarrollado en Cuba, denominado SIMA, también tiene desarrollado plantillas para la confección de METAR/SPECI y SIGMET, que no permiten la elaboración de mensajes con errores y por supuesto la salida de los mismos. A pesar de todo esto, en más de una ocasión hemos recibido comunicaciones de operadores aéreos, incluyendo a funcionarios de la IATA, señalando que determinada información no ha estado disponible para sus operaciones.

2.3 Ante esta situación, realizamos determinadas verificaciones, detectándose que la información OPMET que había sido reportada por algunos operadores de aerolíneas que operan en Cuba, sí había sido enviada y que además, estaban disponibles en la información alfa-numérica del WAFS y en la página <http://adds.aviationweather.gov/metars/>.

2.4 Algo similar ha ocurrido con el informe del control realizado por el Banco de Datos OPMET de Brasilia, información que no coincide con los controles de salida de esa información llevada a cabo por especialistas de comunicaciones y redes en todos los casos, donde el análisis se realiza hasta la comprobación de que la información salió fuera de Cuba.

2.5 Consideramos, que las deficiencias que se observan en la disponibilidad de la información OPMET no esta solamente vinculada a la parte meteorológica y sus procedimientos, sino que esto incluye la parte de comunicaciones y de sistemas automatizados. Conocemos que en nuestras regiones CAR/SAM existen diferentes redes (MEVA y REDDIG). Conocemos también de planes para la migración de la AFTN al AMHS, donde en algunos lugares ya esto es una realidad. Si a esto le agregamos todos los planes que han existido para la transmisión de información en código BUFR y más recientemente los desarrollos que se están previendo para la utilización de diferentes formatos de mensajes, vemos que el asunto no es tan sencillo como insistir que la solución de las deficiencias en el intercambio de información OPMET es mejorando el control. Esto es una parte del problema.

### 3. Conclusiones

3.1 La complejidad del tema y los actuales desarrollos en el ámbito de la aviación conllevan a buscar soluciones más efectivas para que la información meteorológica esté disponible en el momento oportuno. El desarrollo ha tomado pasos agigantados. Se habla por un lado de PBN, SESAR, NEXTGEN y por otro de BUFR, XML, HML, etc. y la meteorología debe estar insertada en todo esto, porque a pesar de todos estos desarrollos, las aeronaves siguen sometidas a los efectos de la atmósfera y debemos estar cada vez más preparados para dar una respuesta rápida a estas necesidades.

3.2 Las propuestas de solución de las deficiencias en el intercambio de información OPMET deberían surgir de un grupo multidisciplinario que puedan abordar los distintos elementos que intervienen en este intercambio y a la luz de todos estos desarrollos.

### 4. Recomendaciones

4.1 Tomando en consideración lo antes expuesto, sometemos a la consideración del Subgrupo la siguiente propuesta de Conclusión:

**PROYECTO DE  
CONCLUSIÓN 10/XX - CREACIÓN DE GRUPO DE TAREA COM/MET**

Crear un Grupo de Tarea integrado por especialistas de meteorología, comunicaciones e informática, para que a la luz de los nuevos desarrollos, analicen los problemas del intercambio de información OPMET en las regiones CAR/SAM para que:

- a) desarrolle su trabajo mediante comunicaciones digitales entre los miembros;
- b) el Relator prepare un plan de actividades para desarrollar el trabajo en un período de tiempo razonable, tomando en cuenta los términos de referencia fijados por el Subgrupo;
- c) utilice los resultados de controles OPMET llevados a cabo durante el período de su trabajo; y
- d) presente los resultados en la décimo primera reunión del AERMETSG.

- FIN -