

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**GRUPO REGIONAL CAR/SAM DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN
(GREPECAS)**

**CUARTA REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE METEOROLOGÍA AERONÁUTICA
(AERMETSG/4)**

(Ciudad de México, 23 al 26 de mayo de 2000)

**Asunto 5: Problemas específicos de implantación del Plan Regional de Navegación Aérea
CAR/SAM, (Vol. I - ANP Básico y Vol. II - FASID), Parte MET**

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta nota se examina la situación de las carencias y deficiencias del Plan regional de navegación aérea CAR/SAM (Vol I - ANP Básico y Vol. II - FASID), Parte MET y sus repercusiones en la seguridad operacional, en los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM.

1. Introducción

1.1 En este asunto del orden del día, se solicita a la reunión que considere la ejecución del Plan regional de navegación aérea CAR/SAM (Vol I - ANP Básico y Vol II - FASID), Parte MET, con particular énfasis en las carencias y deficiencias que afectan la seguridad operacional. En esta nota se proporcionan los antecedentes del asunto así como consideraciones generales para mejorar la ejecución del Plan regional de navegación aérea CAR/SAM básico y del FASID.

2. Discusión

2.1 Determinación de las carencias y deficiencias por parte del GREPECAS

2.1.2 De conformidad con sus atribuciones, el Grupo regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS) ha venido examinando periódicamente en sus reuniones el estado de cumplimiento del Plan regional de navegación aérea CAR/SAM, de conformidad con una metodología aprobada por el Consejo de la OACI, con miras a determinar y evaluar los aspectos relativos a la seguridad operacional de las carencias y deficiencias en la esfera de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM. Los resultados de este examen se presentan al Consejo de la OACI y se notifican a los Estados y organizaciones de usuarios autorizados.

2.1.3 La lista de las carencias y deficiencias en el área MET en las Regiones CAR/SAM, actualizada a la fecha se reproduce en el **Apéndice A** de la presente nota. La información contenida en el Apéndice A se obtuvo en un principio de la encuesta llevada a cabo en los Estados de las Regiones CAR/SAM para tal fin, así como mediante misiones a los Estados y de la información procedente de las organizaciones de usuarios. En el mencionado Apéndice también figura una definición de los términos “carencia” y “deficiencia” y los aspectos relativos a la seguridad operacional también se clasifican como “prioridad urgente”, “prioridad alta” y “prioridad intermedia”. Es primordial que los Estados hagan los máximos esfuerzos para mejorar la situación relacionada con las carencias y deficiencias. En este sentido se solicita a la reunión una revisión del Apéndice A.

2.2 **Análisis de las carencias y deficiencias detectadas**

2.2.1 En el Apéndice A existen 7 carencias y deficiencias en el área MET, de las cuales 4 casos tienen prioridad “U” URGENTE y 3 casos prioridad “A” ALTA. De conformidad con el Artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300), los Estados contratantes se comprometen, en la medida en que lo juzguen factible, a proveer en su territorio las instalaciones y servicios para la navegación aérea que se necesitan para facilitar la navegación aérea internacional. Además, en los planes regionales de navegación aérea se exponen los requisitos en materia de instalaciones y servicios para la aviación civil internacional. Dichas instalaciones y servicios deberían ajustarse a las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes de la OACI. Se reconoce que cualquier carencia o deficiencia grave en la ejecución de los planes regionales de navegación aérea puede afectar a la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas internacionales y, por consiguiente, debería eliminarse lo antes posible.

2.2.2 Aunque la implantación de las instalaciones y servicios requeridos para la aviación civil internacional incumbe a los Estados, el Consejo y los grupos regionales de planificación y ejecución de la OACI (PIRG), tales como el GREPECAS tienen también una función que desempeñar, según se indica en el Apéndice M de la Resolución A32-14 de la Asamblea. Tal como se señala en las prácticas correspondientes núms. 3 y 5, el Consejo debería disponer lo necesario para supervisar el estado de ejecución de los planes regionales de navegación aérea y, cuando corresponda, para adoptar medidas destinadas a facilitar la eliminación de las deficiencias graves en su ejecución. En el Artículo 69 del Convenio de Chicago (Doc 7300) se hace referencia a las consultas con los Estados directamente afectados y con otros Estados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y a que el Consejo puede hacer recomendaciones, mientras que en el Artículo 70 se trata de los arreglos para dar efecto a tales recomendaciones y de la financiación de dichos arreglos.

2.2.3 Tal como lo confirmó el Consejo de la OACI, los obstáculos para superar las carencias y deficiencias en la esfera de la navegación aérea son más de carácter institucional y financiero que de carácter técnico. A este respecto, se insta a los Estados a tomar inmediatamente medidas con respecto a los problemas institucionales y financieros. Tales medidas se beneficiarán de la orientación sobre criterios básicos de recuperación de costos contenida en las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082). En las declaraciones del Consejo se fomenta también el establecimiento de organismos autónomos para explotar los aeropuertos o servicios de navegación aérea a nivel nacional y, especialmente por lo que respecta a los servicios de navegación aérea, a nivel internacional, en vista de la posibilidad que tienen de mejorar los resultados financieros y la eficiencia de la gestión en su conjunto.

2.2.4 El Consejo de la OACI ha reconocido que la falta de una gestión financiera eficaz, incluida la determinación de todos los costos, es una de las principales causas de la insatisfactoria situación financiera de la infraestructura de los servicios de aeropuertos y de navegación aérea en gran número de Estados. En el Manual sobre los aspectos económicos de los Servicios de Navegación Aérea (Doc 9161) figura también una extensa orientación sobre determinación de los costos y otros aspectos de gestión financiera y recuperación de los costos, incluyendo los derechos y su recaudación. Particularmente, el Apéndice 6 trata sobre las orientaciones para determinar los costos del servicio meteorológico aeronáutico.

2.2.5 En la cuestión 13 del orden del día de la RAN CAR/SAM/3 (Buenos Aires, 5-15 de octubre de 1999), se señaló que la mayoría de los PIRG había recopilado listas de carencias y deficiencias que se producen en la esfera de la meteorología aeronáutica. No obstante, la metodología para identificar dichas carencias y deficiencias difería de una región a otra y que tampoco se había aplicado ningún plan de prioridades normalizadas en esta esfera, por lo que la reunión formuló la Recomendación 13/9 orientada a que la OACI haga una revisión para la presentación normalizada de carencias y deficiencias que se producen en la esfera de la meteorología aeronáutica para ser utilizada por los PIRG de la OACI en todo el mundo.

2.2.6 Tal vez la reunión esté de acuerdo que hasta tanto la OACI no revise la metodología normalizada para la identificación de carencias y deficiencias que se producen en la esfera de la meteorología aeronáutica, el AERMETS G seguirá utilizando la lista de deficiencias y carencias que se presenta en el Apéndice A.

2.2.7 Se invita a la reunión a tomar nota de que, previa solicitud especial, la OACI está dispuesta a prestar asistencia a los Estados a la hora de determinar las formas de cooperación regional que puedan ayudarles a solucionar las carencias y deficiencias en la esfera de la navegación aérea. Tal asistencia podrá proporcionarse, entre otras formas, por intermedio del Programa de cooperación técnica de la OACI.

3. **Acción por el AERMETS G**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información suministrada y, como medida preliminar, de la labor realizada por el GREPECAS a la hora de determinar y evaluar las carencias y deficiencias en la esfera de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM;
- b) revisar y, de ser necesario, actualizar la lista adjunta de carencias y deficiencias y la prioridad que se les ha asignado en materia de seguridad operacional.

APÉNDICE A

LISTA DE CARENCIAS Y DEFICIENCIAS EN LA ESFERA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LAS REGIONES CAR Y SAM

EXPLICACIÓN DE LA TABLA

Identificación:

1. **Requisitos:** *Las instalaciones, servicios y procedimientos de navegación aérea contenidos en el Plan regional de navegación aérea.*
2. **Estados/instalaciones y servicios:** *Estados encargados de la implantación y las instalaciones, servicios y procedimientos que han de implantarse.*

Carencias/Deficiencias:

3. **Descripción:** *Breve descripción de la carencia/deficiencia. Para los fines de la presente metodología, se considerará una carencia toda situación en la que no se haya implantado una instalación o no se proporcione un servicio de conformidad con un plan regional de navegación aérea. Se considerará una deficiencia toda situación en la que una instalación o servicio existente esté parcialmente fuera de servicio o incompleto, o no funciona de conformidad con las especificaciones y procedimientos pertinentes de la OACI. El efecto neto de una carencia o deficiencia es una repercusión negativa en la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional.*
4. **Fecha de primera notificación:** *La fecha en que se notificó la carencia/deficiencia por primera vez.*
5. **Estado de ejecución:** *C = Carencia, D = Deficiencia.*
6. **Observaciones sobre la fuente de información:** *Las referencias importantes que generaron la información (por ejemplo: reunión, informe de misión, información suministrada por un Estado o por un usuario, etc.).*

Medida correctiva:

7. **Descripción:** *Una breve descripción de la medida correctiva que ha de adoptarse.*
 8. **Entidad de ejecución:** *Entidad encargada de la ejecución.*
 9. **Fecha de finalización:** *La fecha (establecida por el Estado o Estados interesados o el grupo de planificación y ejecución, de conformidad con el Estado) prevista para la finalización de la medida correctiva.*
6. **P = Evaluación y asignación de prioridades**
Como regla general, podrían establecerse los siguientes tres niveles de prioridad, según la evaluación de seguridad operacional, regularidad y eficiencia:

Prioridad “**U**” = requisitos urgentes que tienen repercusiones **directas en la seguridad operacional** y que requieren medidas correctivas **inmediatas**.

Un requisito urgente es cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos que se requiera urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “**A**” = requisitos de **alta prioridad necesarios para la seguridad** de la navegación aérea.

Un requisito de alta prioridad es cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos que se considere necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “**B**” = requisitos intermedios necesarios para la **regularidad y eficiencia** de la navegación aérea.

Un requisito de prioridad intermedia es cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos que se considere necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

**FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE CARENCIAS Y DEFICIENCIAS DE LA NAVEGACIÓN AÉREA
EN EL CAMPO MET EN LAS REGIONES CAR/SAM**

Identificación		Carencias/Deficiencias				Acción correctiva			
Requisitos	Estados/ Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de primera notificación	(C/D)	Observaciones	Descripción	Entidad ejecutora	Fecha de finali- zación	P
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Disposición del Anexo 3, Cap. 10, párrafo. 10.1.1	Antigua y Barbuda, Antillas Francesas, Antillas Holandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Costa Rica, El Salvador, Granada, Guyana, Haití, República Dominicana, Santa Lucía, Trinidad y Tobago y Estados Unidos	Dificultades operacionales e n t r e dependencias ATS/MET	22/05/96	D	Elaborar cartas de acuerdo entre autoridades ATS/MET y establecer la coordinación ATS/MET	Asegurar una estrecha y eficiente coordinación entre unidades ATS/MET	Los Estados indicados	Por determinarse	A
Disposiciones del Anexo 3, Cap. 5, párrafo 5.7.1 y 5.8.2	Antigua y Barbuda, Antillas Francesas, Antillas Holandesas, Aruba, Belice, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Chile, República Dominicana, El Salvador, Granada, Guatemala, Haití, Santa Lucía y Trinidad y Tobago	Ineficiencia en el intercambio de aeronotificaciones	22/05/96	D	Establecer acuerdos locales entre dependencias ATS/MET y explotadores, en relación a los procedimientos para el intercambio de aeronotificaciones	Asegurar un eficaz intercambio de aeronotificaciones	Los Estados indicados	Por determinarse	A
Requisito del ANP CAR/SAM, Parte IV, Meteorología, párrafo. 4.1	Antillas Holandesas, Belice, Guyana Francesa, Haití, Jamaica, República Dominicana y Trinidad y Tobago.	Los puntos de notificación ATS/MET no aparecen en la AIP correspondiente	22/05/96	C		Incluir puntos de notificación ATS/MET en la AIP de los Estados	Los Estados indicados	Por determinarse	A

Identificación		Carencias/Deficiencias				Acción correctiva			
Requisitos	Estados/ Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de primera notificación	(C/D)	Observaciones	Descripción	Entidad ejecutora	Fecha de finali- zación	P
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ANP CAR/SAM, Parte IV, Meteorología, párrafo. 3.1	Antillas Holandesas, Ecuador, Granada, Guyana, Haití, Honduras, República Dominicana, Trinidad y Tobago y Venezuela	No transmiten las AIREPs en forma regular, de acuerdo con los requisitos	22/05/96	C	Mantener una estricta supervisión y control del personal operacional ATS/MET para que estén informados de la importancia de las AIREP y de la necesidad de difundirlas cuando fuera requerido.	Difundir las aeronotificaciones a las localidades requeridas, de conformidad con los requisitos de la Tabla MET 2 Ecuador: Se cumple parcialmente porque no se reciben los reportes de las tripulaciones. Venezuela: Actualmente se cumple con lo establecido en relación al intercambio de aereo- notificaciones difundiéndolas a través del CRT (Centro Regional de Telecomunicaciones) y la red AFTN.	Los Estados indicados	Por determina rse Agosto del 2000	U
Requisitos del ANP CAR/SAM, Parte IV, para. 7.1 y disposición del Anexo 3, Cap. 7, para. 7.2.1	Haití, República Dominicana	No hay seguimiento de procedimientos locales para emisión de SIGMETs.	22/05/96	D	Las Oficinas de Vigilancia Meteorológica (MWOs) deberán revisar los procedimientos locales para emisión de SIGMETs y control de su emisión sobre una base periódica.	Asegurar la elaboración correcta de SIGMETs y su difusión, de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET2 y MET2A.	Los Estados indicados.	A ser determina da	U

Identificación		Carencias/Deficiencias				Acción correctiva			
Requisitos	Estados/ Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de primera notificación	(C/D)	Observaciones	Descripción	Entidad ejecutora	Fecha de finali- zación	P
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Requisitos del ANP CAR/SAM, Parte IV, párrafo. 8.1	Anguilla, Argentina, Antigua & Barbuda, Antillas Francesas, Antillas Holandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana Francesa, Guyana, Haití, Jamaica, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Santa Lucía, Suriname, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela	Hay deficiencias en el intercambio OPMET	20/06/96 22/06/96	D	Revisar los procedimientos de intercambio OPMET en las áreas de meteorología y comunicaciones	Asegurar que el intercambio OPMET se efectúe de acuerdo con los requisitos de las Tablas MET 2 y MET 2A Panamá: Desde diciembre de 1998 el intercambio ha mejorado en un 80%, con excepción de Bolivia. Venezuela: Se revisó las tablas MET-2y MET-2A con la finalidad de constatar el intercambio establecido.	Los Estados indicados	A ser determina da	U

Identificación		Carencias/Deficiencias				Acción correctiva				
Requisitos	Estados/ Instalaciones y servicios	Descripción	Fecha de primera notificación	(C/D)	Observaciones	Descripción	Entidad ejecutora	Fecha de finali- zación	P	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Requisitos del ANP CAR/SAM, Parte IV - Meteorología, párrafo. 2.6	Antigua y Barbuda, Anguilla, Antillas Holandesas, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Estados Unidos, Granada, Guyana Francesa, Guyana, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Santa Lucía, San Vicente, Suriname, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela	Existen requisitos de personal meteorológico especializado en el campo meteorológico aeronáutico y de una mayor cantidad de meteorólogos aeronáuticos	22/06/96	C	Utilizar los proyectos regionales de cooperación técnica CAR/SAM para dar instrucción en meteorología aeronáutica	Hacer todos los esfuerzos posibles por contar con la cantidad suficiente de personal debidamente entrenado en meteorología aeronáutica Argentina: Mayor cantidad de meteorólogos especializados. Ecuador: Utilizan los proyectos regionales de cooperación técnica CAR/SAM de capacitación en meteorología aeronáutica. Venezuela: Actualmente está disponible aproximadamente el 86% del personal.	Los Estados indicados	Por determinar	2005	U
Requisitos ANP CAR/SAM, Tabla AOP 1	Antigua y Barbuda, Belice, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, El Salvador, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, México, Nicaragua, Santa Lucía, Trinidad y Tobago	No se han implementado los RVR	22/06/96	C		Asegurar la implantación de los RVR requeridos	Los Estados indicados	Por determinar		U