



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 2 del
orden del día:

Habilitación del sistema mundial de navegación aérea
2.3: Prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos en el futuro

SUMINISTRO DE INFORMACIÓN ARMONIZADA A NIVEL MUNDIAL SOBRE FENÓMENOS METEOROLÓGICOS PELIGROSOS (Presentada por los Estados Unidos de América)

RESUMEN

En esta nota se expone la necesidad de suministrar información armonizada mundialmente sobre fenómenos meteorológicos peligrosos para permitir la plena implantación de varias mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) descritas en el *Plan mundial de navegación aérea* de la OACI (Doc 9750). También se plantea la necesidad de una mejor coordinación entre los grupos de expertos de la OACI para que la Organización pueda elaborar las normas y métodos recomendados (SARPS) adecuados que permitan que la información meteorológica aeronáutica posibilite las capacidades operacionales futuras identificadas en el Doc 9750.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a que:

- a) tome nota de la información de la presente Nota de estudio; y
- b) acepte la recomendación que figura en el párrafo 3.3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Reunión departamental de meteorología (MET/14, 7 a 18 de julio de 2014) reconoció que en extensas zonas del mundo se carece de información o se dispone de información incompleta sobre la localización y gravedad de las condiciones meteorológicas peligrosas que afectan a la navegación aérea internacional. La reunión MET/14 recomendó desarrollar e implantar el concepto de centro regional de avisos de condiciones meteorológicas peligrosas a fin de mitigar la falta de información meteorológica a disposición de los responsables en el sector de la aviación. El Grupo de expertos sobre meteorología (METP) es el grupo que asiste a la OACI para corregir las lagunas en la disponibilidad de información meteorológica aeronáutica.

1.2 Posteriormente, las comunidades de usuarios aeronáuticos, tales como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, indicaron al METP su preferencia inequívoca de que las acciones destinadas a mitigar la falta o insuficiencia de información sobre condiciones meteorológicas peligrosas se dirijan a suministrar información sobre fenómenos que esté armonizada a nivel mundial y que no se circunscriba a los límites de las regiones de información de vuelo (FIR). El suministro de información sobre fenómenos meteorológicos peligrosos armonizada a nivel mundial corregirá las carencias en la prestación de servicios meteorológicos en algunas zonas del mundo, al tiempo que permitirá la implantación de diversos módulos ASBU del GANP.

2. ANÁLISIS

2.1 Los fenómenos meteorológicos peligrosos a menudo se extienden sobre amplias zonas geográficas y afectan a las operaciones aeronáuticas en varias FIR. El principal medio actualmente disponible para informar a los responsables aeronáuticos sobre condiciones meteorológicas peligrosas en curso o previstas es la información SIGMET que, con arreglo al Anexo 3, *Servicio de información meteorológica para la navegación aérea internacional*, sólo puede expedirse en el interior de una FIR en particular. Las restricciones que afectan a la expedición de información SIGMET hacen que se proporcione información incongruente sobre la ubicación y gravedad de los fenómenos meteorológicos peligrosos en FIR adyacentes.

2.2 En varias regiones del mundo, los Estados no proporcionan información sobre condiciones meteorológicas peligrosas en un mensaje SIGMET conforme al Anexo 3 para las FIR bajo su control. En muchos casos, los Estados que no proporcionan a los usuarios aeronáuticos la información SIGMET conforme al Anexo 3 carecen de las capacidades técnicas necesarias.

2.3 La falta de información sobre fenómenos meteorológicos peligrosos armonizada a nivel mundial reduce la eficiencia y la seguridad operacional de las operaciones de la aviación civil internacional. Las incongruencias entre informaciones SIGMET expedidas para FIR adyacentes, así como la falta absoluta de información sobre condiciones meteorológicas peligrosas en algunas FIR, impiden a los explotadores aeronáuticos maximizar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones mediante el uso de sistemas y procesos sofisticados de planificación de vuelos.

2.4 La constante mejora de las capacidades científicas y técnicas de los servicios meteorológicos nacionales posibilita el suministro de información oportuna con mayor precisión y resolución sobre condiciones meteorológicas peligrosas que la información SIGMET. Los Estados proveedores del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) ya elaboran y difunden información sobre fenómenos meteorológicos peligrosos armonizada a nivel mundial, tales como pronósticos de fenómenos meteorológicos convectivos y turbulencias. Además, algunos Estados poseen capacidades avanzadas de modelización de pronósticos regionales y mundiales que permiten suministrar la información más congruente sobre fenómenos meteorológicos que buscan los usuarios aeronáuticos.

2.5 La información WAFS actual y planificada proporciona información a escala mundial que los explotadores aeronáuticos pueden utilizar en los sistemas y procesos de planificación de vuelos. Los Estados también pueden utilizarla para elaborar informes regionales y locales sobre condiciones meteorológicas peligrosas sin discontinuidades y coherentes entre sí dentro de las FIR o incluso más allá de sus límites.

2.6 Como capacidad habilitante en el marco del GANP, los requisitos funcionales y de actuación de la información meteorológica deben desarrollarse en función de las necesidades de las capacidades operacionales futuras. El perfeccionamiento de los módulos MET de las ASBU en la

próxima versión del GANP no hace más que subrayar la necesidad de coordinar estrechamente el desarrollo de los requisitos de la información meteorológica para favorecer la implantación de las capacidades operacionales futuras.

2.7 Para lograr todos los beneficios de la implantación es necesario habilitar varios módulos ASBU con información meteorológica mejorada. En particular, el servicio de información meteorológica es el factor habilitante de los módulos ASBU relacionados con las operaciones de descenso continuo, las operaciones de ascenso continuo, las operaciones basadas en las trayectorias y las estelas turbulentas.

2.8 Cada módulo ASBU del GANP está a cargo de un grupo de expertos de la OACI. A fin de garantizar que los módulos ASBU relacionados con la información meteorológica suministren la información meteorológica aeronáutica necesaria para posibilitar la plena implantación de las capacidades descritas en los módulos operacionales ASBU, es necesaria una estrecha colaboración entre el METP y los grupos de expertos de la OACI que se ocupan de los restantes módulos ASBU.

2.9 El METP está elaborando normas y métodos recomendados (SARPS) para el suministro de información sobre fenómenos meteorológicos peligrosos armonizada a nivel mundial. Los proveedores de servicios meteorológicos nacionales y los proveedores regionales designados por la OACI comenzarán en breve a suministrar información con arreglo a los SARPS elaborados por el METP. Sin una adecuada coordinación entre el METP y otros grupos de expertos de la OACI, los SARPS del Anexo 3 podrían no generar la información meteorológica necesaria para posibilitar la implantación completa de las capacidades operacionales futuras. Ello puede dar lugar a un sistema no optimizado en el que sea difícil conseguir las mejoras previstas en seguridad operacional y eficiencia.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En el GANP se considera que el suministro de información meteorológica avanzada es una capacidad habilitante para varios módulos ASBU. Las comunidades de usuarios aeronáuticos han expresado la necesidad de que la información sobre condiciones meteorológicas peligrosas no se circunscriba a los límites de las FIR al objeto de fortalecer la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea internacional.

3.2 El desarrollo sostenido de los requisitos funcionales y de actuación de la información meteorológica aeronáutica requiere una estrecha coordinación entre los grupos de expertos de la OACI al objeto de garantizar que los requisitos de la información sobre condiciones meteorológicas peligrosas permitan la implantación completa de las capacidades operacionales futuras descritas en el GANP.

3.3 A la vista de lo anterior, se invita a la Conferencia a hacer suya la siguiente recomendación:

Recomendación 2.3/x – Suministro de información armonizada a nivel mundial sobre fenómenos meteorológicos peligrosos

Que la Conferencia:

- a) solicite a la OACI que avance en la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación relativos a la información sobre fenómenos meteorológicos peligrosos armonizada a nivel mundial en apoyo de los módulos específicos del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750); y

- b) solicite a la OACI que facilite la coordinación entre los grupos de expertos que sea necesaria para la elaboración de los SARPS y los procedimientos de meteorología para la navegación aérea.

— FIN —