Organización de Aviación Civil Internacional
OFICINA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE
Octava Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica del GREPECAS (AERMETSG/8)
Santiago, Chile, 09 al 13 de octubre de 2006

Cuestión 7 del Orden del día: **Requisitos MET para ATM en las Regiones CAR/SAM**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta una reestructuración de las tareas del Grupo de Tarea MET/ATM/OP sobre MET en el concepto CNS/ATM en función a objetivos de desempeño ATM acorde con las nuevas iniciativas del plan mundial (GPI) de la OACI.

Referencias

- Segunda Enmienda del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750); e
- Informe de la Quinta Reunión de Todos los Grupos de Planificación e Implementación (ALLPIRG/5) (Montreal, Canadá, 23 - 24 de marzo de 2006).

1. Introducción

1.1 La Segunda Enmienda del *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750)*, que se titulará Plan Mundial de Navegación Aérea (Plan Global), 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 en el corto y mediano plazo a la comunidad ATM, aprovechando las capacidades actualmente disponibles y la infraestructura y tecnología ATC.

2. Análisis

2.1 Si bien la reunión revisará los resultados de las tareas desarrolladas por el Grupo de Tarea MET/ATM/OP sobre MET en el concepto CNS/ATM, se necesario que el Subgrupo tome nota que la Quinta Reunión de Todos los Grupos de Planificación e Implementación de la OACI (ALLPIRG/5) que se celebró en Montreal, Canadá, del 23 al 24 de marzo de 2006, 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. Además, todos los términos de referencia de los PIRG se están revisando para asegurar que los recursos sean dirigidos de manera más apropiada y todo el trabajo, incluyendo el de la Secretaría, se apoye en el plan de negocios.

Los métodos para informar sobre el trabajo de los PIRG a la Comisión y al Consejo también están siendo revisados para asegurar que el avance sea medido contra fechas límite y para asegurar que los objetivos de desempeño sean cumplidos.

2.2 En este contexto, dicha Reunión ALLPIRG/5 acordó Conclusión 5/2 según lo siguiente:

Que, reconociendo que continúa la evolución desde un enfoque basado en sistemas hacia uno basado en el desempeño en cuanto a la planificación e implementación de la infraestructura de navegación aérea, los grupos regionales de planificación:

a) tomen nota de que el Plan Mundial es un componente significativo en la elaboración de planes regionales y nacionales y que, junto con el concepto operacional mundial ATM, proporciona una arquitectura eficaz para lograr un sistema ATM mundial armonizado y sin costuras;
b) identifiquen las GPI que se alinean de manera más cercana con los planes de implementación bien establecidos en sus regiones respectivas;
c) seleccionen las GPI que serían más eficaces para lograr los objetivos de la región, asegurando al mismo tiempo la continuación del trabajo ya realizado;
d) implementen las GPI que toman en cuenta las Iniciativas a través de las regiones, para alinear los programas de trabajo y para elaborar planes nacionales y regional que facilitarán el logro de un sistema ATM Mundial;
e) utilicen las herramientas de planificación como el mecanismo común de planificación e implementación, por lo tanto asegurando una coordinación apropiada y una integración mundial; y
f) *revisen en cada reunión de los PIRG como parte de su orden del día, el avance y retos identificados en la implementación de GPI utilizando una plantilla común.*

2.3 Como seguimiento a las discusiones arriba mencionadas, la reunión podría estar de acuerdo en que las tareas del referido grupo de tarea adopte un enfoque basado en el desempeño para su programa de trabajo y emprenda pasos para garantizar que su trabajo apoye completamente los procesos de planificación de negocios revisados de la OACI, las directivas del Consejo de la OACI y las Conclusiones ALLPIRG. Con el fin de continuar la armonización de los trabajos ATM en las Regiones CAR y SAM, se recomienda a la reunión adoptar el siguiente:

PROYECTO DE DECISIÓN 8/XX **PROGRAMAS 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.

2.4 La Secretaría oportunamente hará las coordinaciones necesarias para recibir retroalimentación y posteriormente se crearan gráficas de proyecto y se colocaran en un sitio web interactivo. Una vez aprobadas y más afinadas, las tareas principales servirían como los programas de trabajo centrales para las Regiones CAR y SAM.

2.5 Ya que los Objetivos Estratégicos de la OACI se aplican a la comunidad regional y global ATM, se deberían revisar la integración de programas de trabajo y términos de referencia de los diferentes Grupos de Trabajo regionales e interregionales tomando en consideración las nuevas Iniciativas del Plan Mundial (GPI) y las herramientas de la OACI en línea relacionadas junto con los trabajos de planificación e implementación ATM.

2.6 Estos trabajos de planificación e implementación deberían reorganizarse buscando optimizar los recursos humanos, ahorros económicos, así como también alentar el uso de medios electrónicos de comunicación entre los expertos de los Estados tales como Internet, videoconferencias, conferencias telefónicas, correo electrónico, y facsímil.

2.7 Las nuevas iniciativas de planificación mundial (GPI) de la OACI relacionadas con los aspectos de implantación MET, figuran en el **Apéndice A** de la presente nota de estudio.

3. **Acciones sugeridas a la Reunión**

3.1 Se invita a la Reunión:

a) tomar nota de la información contenida en esta Nota de Estudio;

b) adoptar el Proyecto de Decisión indicado en el párrafo 2.3; y

c) acordar otras acciones que considere necesarias.

- - - - - - - - -

APÉNDICE A

(Available only in English)

(GPI-19) METEOROLOGICAL SYSTEMS

Objective: To improve the availability of meteorological information in support of a seamless global ATM system.

Related ATM objectives: nil

Description of strategy

1.84 Enhancements of the World Area Forecast System (WAFS), the International Airways Volcano Watch (IAVW) and the ICAO tropical cyclone warning system to improve the accuracy, timeliness and usefulness of the products issued will facilitate optimization of the use of airspace. Increasing use of data-link to downlink and uplink meteorological information to assist in the automatic sequencing of aircraft on approach will contribute to the maximization of capacity.

1.85 The global ATM system will require immediate access to real-time, global meteorological information. Such stringent requirements will dictate that most meteorological systems must be automated. Automatic downlink of MET information included in ADS messages will provide accurate upper wind fields and real-time wind profiles. The use of data-link to uplink information related to meteorological conditions to aircraft on approach and departure should increase, including the implementation of Digital-Automatic Terminal Information Service (D-ATIS) and D-VOLMET.

1.86 The foregoing enhancements will provide ATC units with access to accurate background upper wind fields for display, both in the form of WAFS global upper wind forecasts and "real-time" wind fields and wind profiles derived from the wind information reported automatically by aircraft using automatic dependent surveillance (ADS), and to reports and forecasts of hazardous weather, particularly volcanic ash, tropical cyclones, thunderstorms, clear-air turbulence, icing and wind shear. This information will assist ATM in tactical decision-making for aircraft surveillance, air traffic flow management, and flexible/dynamic aircraft routing, and will contribute to the optimization of the use of airspace.

1.87 To achieve this, States and regions will have to implement the following improvements in accordance with planned dates:

1) *WAFS*: binary universal form for the representation of meteorological data (BUFR)-coded significant weather (SIGWX) forecasts; improvements to the spatial and temporal resolutions of WAFS forecasts; and GRIB2-coded forecasts of turbulence, icing and convective clouds

2) *IAVW:* selected State volcanological observatories

3) *Tropical cyclone* (TC) warning system: graphical tropical cyclone advisories

4) *Data link:* ICAO provisions related to the use of data link taking due account of the implementation of ADS and SSR Mode S data link; replacement of VOLMET broadcasts by D-VOLMET in the regions where appropriate data link communications are available.