



Organización de Aviación Civil Internacional

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

**Octava Reunión del Subgrupo de Meteorología Aeronáutica del GREPECAS
(AERMETSG/8)**

Santiago, Chile, 09 al 13 de octubre de 2006

AERMETSG/8 - NE/22

17/09/07

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

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

SIGMET / AIRMET CAR/SAM

(Presentado por IATA)

RESUMEN

AIRMET's y SIGMET's son informaciones publicadas por una oficina de vigilancia meteorológica (MWO) con respecto a la ocurrencia o la ocurrencia esperada de fenómenos específicos de tiempo en-ruta, que puede afectar la seguridad de una aeronave.

En el Apéndice 6, tabla A6-1 del Anexo 3 de OACI, se proporciona una plantilla del formato requerido para un mensaje SIGMET.

Por consiguiente se solicita aplicar este formato uniforme SIGMET's y AIRMET's para toda la región CAR/SAM.

1. Introducción

1.1 SIGMET contiene información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en rutas específicas, que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

1.2 AIRMET contiene la información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que pueden afectar a la seguridad de los vuelos a baja altura, y que estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una sub-zona de la misma.

1.3 Los detalles sobre AIRMET y SIGMET, pueden encontrarse en el Apéndice 6, Anexo 3 de OACI.

2. Discusión

2.1. Cada día miles de mensaje OPMET se publican globalmente. Debido a la cantidad enorme de mensaje de datos es imposible verificar todos los datos manualmente. Por lo tanto sistemas automatizados se han desarrollado. Un requisito básico para tales sistemas automatizados es la normalización de todos los formatos de mensaje.

2.2. La OACI, en cooperación con la WMO, ha desarrollado plantillas para casi cada tipo de mensaje. Es obligación de cada Estado aplicar el formato acordado para cada de tipo mensaje sin ninguna desviación.

2.3. La enmienda 73 del Anexo 3 de OACI entró en vigencia en noviembre 2004. Desde entonces varios Estados han ejecutado los cambios, muchos Estados sin embargo no han reconocido los requisitos para actualizar sus procedimientos.

2.4. El cambio más importante era la inclusión del indicador de la ubicación del FIR en el inicio de la segunda línea del SIGMET y AIRMET.

2.5. Para describir más precisamente el área del fenómeno en un SIGMET y/o AIRMET, se permite especificar la ubicación del área utilizando el detalle descrito en el Apéndice 6, tabla A6-1 de Anexo 3 de OACI.

2.6. IATA solicita que el área del fenómeno esté descrita con una línea cerrada de coordenadas, indicador de punto de reporte o aeropuertos. Este es el único método de descripción de área, que permitirá que las líneas aéreas generen una salida gráfica e identificar los vuelos afectados para la provisión de datos de información. El resto de los métodos no son bastantes exactos.

2.7. Puesto que los fenómenos meteorológicos relevantes severos no desaparecen en un FIR, es de alta importancia para las líneas aéreas que en lo posible se publique SIGMET's y AIRMET's donde estos fenómenos crucen FIR's, y que la información publicada no esté limitada al FIR del MWO. Este procedimiento requiere una coordinación cercana entre los MWO involucrados. Adicionalmente, los MWO's implicados tienen que publicar el mismo SIGMET's o AIRMET's al mismo tiempo.

2.8. El grupo podría formular el siguiente proyecto de conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 8/XX APLICACIÓN Y DESARROLLO DE LA PLANTILLA PARA
SIGMET/AIRMET**

Se invita a la OACI a:

- a) solicitar a los Estados, como un asunto de prioridad, el ejecutar la introducción del indicador de la ubicación del FIR al inicio de la segunda línea de SIGMET y AIRMET;
- b) considerar enmendar la plantilla para SIGMET y AIRMET en el Anexo 3, a fin de permitir el uso de una línea cerrada de coordenadas, indicador de punto de reporte o aeropuertos para describir el área de fenómenos en un SIGMET y/o AIRMET; y
- c) considerar una previsión de desarrollar en el Anexo 3, para permitir que la emisión de SIGMET y AIRMET no esté imitada a una FIR de responsabilidad de la MWO.

3. Acción por el AERMETSG

Se invita AERMETSG a:

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio; y
- b) decidir en la conclusión propuesta para la consideración del grupo.