



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/WG/MET/TF/4 — ND/02
31/07/26

**Cuarta Reunión del Grupo de Tarea de Implementación de Meteorología Aeronáutica (MET)
del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/WG/MET/TF/4)**

Ciudad de México, México 28 al 31 de julio de 2026

Cuestión 3 del

**Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones anteriores
del NACC/WG y de la MET/TF**

**Avances en la Implementación de las Conclusiones MET/TF/3 y de las Tareas del Programa de Trabajo
2026 en Apoyo a la Revisión del Estado de Cumplimiento y la Formulación del Programa de Trabajo
2027**

(Presentado por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

El presente Documento de Discusión resume los principales avances, resultados, productos e insumos técnicos presentados durante la MET/TF/4 en apoyo a la revisión de las conclusiones vigentes de MET/TF/3 y de las tareas incluidas en el Programa de Trabajo 2026. Las notas y presentaciones examinadas permitieron evaluar avances relacionados con la implementación regional de IWXXM, interoperabilidad OPMET, mecanismos METNO, observaciones meteorológicas basadas en aeronaves (ABO), sistemas de gestión de la calidad (QMS), implementación y transmisión de VONA, designación de Autoridades Meteorológicas y Proveedores de Servicios Meteorológicos, planificación de contingencia, resiliencia operacional, información climatológica aeronáutica, coordinación SIGMET, cooperación regional, sistemas de alerta temprana multiamenaza (MHEWS) y desarrollo de capacidades regionales.

Este documento solo presenta las evidencias, avances, necesidades y propuestas de la reunión. Su objetivo es brindar información para que la Reunión decida más adelante qué conclusiones y tareas se dan por terminadas, continúan, se refuerzan o se reformulan para el Programa de Trabajo 2027.

*Objetivos
Estratégicos:*

- Todos los vuelos son seguros y protegidos
- Movilidad fluida, accesible y confiable
- Ningún país se queda atrás

1. Introducción

1.1 Durante la MET/TF/4, la Reunión revisó los avances alcanzados en la implementación de las conclusiones vigentes de MET/TF/3 y de las tareas incluidas en el Programa de Trabajo 2026. Las

presentaciones realizadas por Estados, organizaciones internacionales, grupos de tarea y la Secretaría permitieron examinar resultados obtenidos, productos desarrollados, actividades ejecutadas e iniciativas actualmente en curso para apoyar la implementación de los servicios meteorológicos aeronáuticos en las Regiones NAM/CAR.

1.2 Las discusiones abordaron temas relacionados con la implementación regional de IWXXM, la interoperabilidad OPMET, los mecanismos METNO, la implementación y transmisión de VONA, las observaciones meteorológicas basadas en aeronaves, la transición hacia ISO 9001:2026, la designación de Autoridades Meteorológicas y Proveedores de Servicios Meteorológicos, la resiliencia operacional basada en información meteorológica y climatológica, la coordinación regional SIGMET, la cooperación regional, los sistemas de alerta temprana multiamenaza y el fortalecimiento de capacidades regionales para los servicios meteorológicos aeronáuticos.

2. Avances Presentados en Apoyo a las Tareas del Programa de Trabajo 2026

2.1 T01 – Implementación Regional OPMET IWXXM

2.1.1 Mediante la NE/02, los Estados Unidos presentaron una propuesta para establecer un mecanismo regional METNO basado en tablas OPMET mantenidas en línea. La propuesta busca agilizar la notificación de cambios en boletines METAR, TAF y, posteriormente, en los productos IWXXM, así como fortalecer la coordinación regional entre los Estados, los Bancos Regionales de Datos OPMET (RODBs), los Centros Regionales OPMET (ROCs) y los Inter-Regional OPMET Gateways (IROGs). La iniciativa también contempla la futura incorporación de tablas IWXXM y el establecimiento de mecanismos coordinados para la gestión y notificación de cambios asociados al intercambio internacional de información OPMET

2.1.2 Mediante la NI/06 y la P/07, Cuba informó sobre los avances alcanzados por el Grupo Ad Hoc integrado por Cuba, Estados Unidos, México y la Organización Meteorológica del Caribe (CMO) para apoyar la implementación regional de IWXXM. Los trabajos incluyeron pruebas de traducción TAC-IWXXM, pruebas de interoperabilidad AMHS entre Cuba y los Estados Unidos, identificación de problemas comunes de calidad en datos TAC y actividades orientadas al posible establecimiento de un servicio regional temporal de traducción TAC-IWXXM para los Estados del Caribe.

2.1.3 Mediante la NI/03, los Estados Unidos presentaron una actualización sobre el estado de implementación de IWXXM y describieron actividades en curso para habilitar el intercambio internacional de productos meteorológicos IWXXM a través de AMHS, incluyendo la futura distribución operacional de METAR y TAF en dicho formato.

2.1.4 Mediante la P/08, la Oficina NACC de la OACI presentó una introducción al Sistema de Manejo de Mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo (AMHS), destacando su función como mecanismo de intercambio seguro y de alta capacidad para mensajes aeronáuticos entre Estados. La presentación explicó las diferencias entre AMHS Básico y AMHS Extendido, resaltando que el intercambio operacional de productos IWXXM requiere capacidades AMHS Extended con soporte para File Transfer Body Part (FTBP), a fin de permitir el transporte de archivos XML y otros contenidos digitales asociados a la meteorología aeronáutica.

2.1.5 La P/08 describió igualmente la arquitectura general AMHS, los componentes involucrados en la generación, validación, transporte y recepción de productos IWXXM, así como los requisitos funcionales necesarios para que los Estados puedan intercambiar información meteorológica digital. Asimismo, se destacó que AMHS constituye actualmente el mecanismo operacional recomendado para el intercambio internacional de productos IWXXM mientras evoluciona progresivamente la transición hacia entornos SWIM.

2.1.6 Mediante la P/18, la CMO presentó avances en el desarrollo de una herramienta de conversión TAC-IWXXM desarrollada en cooperación con Brown University. La presentación describió capacidades disponibles para METAR y SPECI, actividades de validación en curso para otros productos meteorológicos y trabajos orientados a facilitar la futura integración con mecanismos EDIS, AMHS, SWIM y otros entornos de intercambio digital.

2.2 T02 – ABO (AMDAR y OTROS programas ABO)

2.2.1 Mediante la NE/05, la Secretaría presentó los avances alcanzados en la implementación de la Tarea T02 relacionada con las Observaciones Basadas en Aeronaves (ABO). La presentación resumió actividades desarrolladas con la OMM, el Programa ABO, el ET-AVI, el ET-ABO y el SURV/TF, así como intercambios técnicos realizados con COCESNA y SENEAM para explorar el potencial de ADS-B, ADS-C, Mode S EHS, MRAR y otras capacidades regionales que podrían apoyar futuras iniciativas relacionadas con observaciones meteorológicas derivadas de aeronaves.

2.2.2 La P/16 sobre las contribuciones del Programa de Observaciones Basadas en Aeronaves presentada por el programa ABO de la OMM, complementó los avances relacionados con la Tarea T02 mediante una revisión del estado de las observaciones de aire superior en la Región, las fuentes actuales y emergentes de observaciones meteorológicas basadas en aeronaves, incluyendo AMDAR, ADS-C, Mode S, UAS, TAMDAR y AFIRS, así como la disponibilidad de conjuntos de datos para la Asociación Regional IV de la OMM (América del Norte, América Central y el Caribe). La presentación destacó que la limitada disponibilidad de observaciones de aire superior reduce el desempeño de los sistemas de predicción numérica del tiempo, y que las observaciones basadas en aeronaves constituyen una alternativa viable para reducir las brechas regionales de observación. Asimismo, se enfatizó la conveniencia de ampliar cualquier iniciativa o estrategia regional que surja de este trabajo para incluir también a la Región SAM, a fin de promover un enfoque coordinado OACI – OMM, y mejorar la cobertura observacional y el intercambio de datos meteorológicos aeronáuticos en las Regiones NAM/CAR y SAM

2.2.3 La P/16 abordó las recomendaciones de la comunidad ABO las cuales requieren un manejo especial, ya que varias de ellas exceden el ámbito directo de acción de la MET/TF. Entre otros aspectos, se identificaron necesidades relacionadas con financiamiento para sistemas ACARS/AMDAR, coordinación entre NMHS, proveedores MET, ANSPs y CAAs, habilitación de SSR Mode EHS, activación del componente MET de mensajes ADS-C, adopción de ADS-B V3 Wx, certificación BVLOS para wx-UAS y asignación de espacios aéreos o procedimientos adecuados para operaciones wx-UAS. Estos elementos requieren coordinación extensiva a otros grupos técnicos y autoridades competentes, la MET/TF ha asumido un rol facilitador para dinamizar estas iniciativas.

2.3 T03 – QMS Y SSO / Transición a ISO 9001:2026

2.3.1 Mediante la P/19, Costa Rica presentó información sobre la preparación del Sistema de Gestión de la Calidad para la transición hacia ISO 9001:2026, en apoyo a la Tarea T03 del Programa de Trabajo 2026. La presentación destacó que la revisión de la norma no representa una modificación radical respecto de ISO 9001:2015, sino una modernización orientada a cultura de calidad, comportamiento ético, separación de riesgos y oportunidades, digitalización, sostenibilidad, cambio climático, gestión del conocimiento e innovación.

2.3.2 La P/19 resaltó la aplicación de estos cambios al Servicio Meteorológico Aeronáutico, considerando que la calidad, oportunidad y confiabilidad de la información meteorológica tienen impacto directo en la seguridad operacional. También se identificó la conveniencia de fortalecer indicadores vinculados con la puntualidad y calidad de METAR, SPECI, TAF, SIGMET y AIRMET, disponibilidad de sistemas de observación y telecomunicaciones, productos emitidos sin corrección, trazabilidad de equipamiento y datos, coordinación con ATS y retroalimentación de pilotos, controladores y operadores.

2.3.3 La información presentada bajo esta tarea se relaciona también con las discusiones sostenidas durante la Reunión sobre la necesidad de asegurar que los proveedores y autoridades meteorológicas evalúen la exactitud de observaciones y pronósticos, de conformidad con las disposiciones del Anexo 3 y los PANS-MET Doc 10157 (Adjuntos A y B). Estos elementos deberían reflejarse de manera adecuada en los procesos de QMS, control de calidad y aseguramiento de calidad de los servicios meteorológicos aeronáuticos.

2.3.4 La P/17, presentada en el marco de ET-AVI, identificó actividades regionales de apoyo a QMS, incluyendo la difusión de información técnica mediante boletines y una propuesta de programa de webinars sobre ISO 9001:2026. Estos aportes pueden considerarse como mecanismos de apoyo al desarrollo de capacidades regionales relacionadas con QMS, sin sustituir las acciones específicas de implementación que corresponden a los Estados y proveedores de servicios meteorológicos.

2.4 T04 – PANS-MET / Enmienda 82 del Anexo 3

2.4.1 Mediante la NE/03, los Estados Unidos informaron sobre avances relacionados con la implementación y difusión de los avisos Volcano Observatory Notice for Aviation (VONA). La presentación describió las disposiciones introducidas por la Enmienda 82 del Anexo 3 relativas a la difusión de VONA en formatos TAC e IWXXM, el uso de AMHS y EDIS como mecanismos de distribución, y orientaciones prácticas para apoyar a los Estados en la implementación de estos servicios.

2.4.2 La NE/03 complementó las actividades desarrolladas por los Estados Unidos durante el Seminario Técnico del Día 1 relativas a VONA, QVA, coordinación VAAC-MWO, NWSChat y otras actividades de implementación asociadas a la Enmienda 82 y los PANS-MET. En conjunto, estos insumos proporcionaron material de sensibilización, orientación técnica y apoyo a la implementación de la Tarea T04 del Programa de Trabajo 2026.

2.5 T05 – DESIGNACIÓN DE AUTORIDADES Y PROVEEDORES MET

2.5.1 Mediante la NE/06, la Secretaría presentó material de orientación desarrollado como entregable de la Tarea T05 para apoyar la designación e implementación de Autoridades Meteorológicas y Proveedores de Servicios Meteorológicos. La documentación incluyó orientaciones relacionadas con los

SARPs del Anexo 3, los PANS-MET, publicaciones AIP, eANP, EFOD, SAAQ y los elementos críticos del sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional.

2.5.2 El material presentado también destacó la importancia de mantener consistencia entre los arreglos institucionales, las publicaciones aeronáuticas, los planes regionales, los mecanismos de notificación de diferencias y los procesos nacionales de vigilancia, con el fin de apoyar la implementación y supervisión efectiva de los servicios meteorológicos aeronáuticos

2.6 T06 – WIFS API Webinar

2.6.1 Los temas vinculados a la Tarea T06 —incluyendo WIFS API y la transición hacia los nuevos mecanismos de acceso a productos WAFS— se consolidaron previamente durante el Seminario Técnico y están detallados en el DP/01, por lo que no requirieron debate adicional durante las sesiones de los días dos y tres.

2.7 T07 – Planificación de Contingencia por Huracanes / MHEWS y Aviación Civil

2.7.1 Mediante la P/17 del CMO sobre Sistemas de Alerta Temprana Multiamenaza (MHEWS), planificación de contingencia por huracanes y aviación civil, presentó la relación entre los MHEWS, la continuidad de los servicios críticos de aviación y la preparación, respuesta y recuperación ante fenómenos severos en los Estados del Caribe. La presentación destacó que los aeropuertos y los sistemas de navegación aérea constituyen infraestructura crítica nacional y que deben integrarse adecuadamente en los marcos nacionales de preparación y respuesta.

2.7.2 La presentación resaltó que los servicios meteorológicos nacionales utilizan observaciones, pronósticos y avisos que sirven tanto a la protección pública como a la continuidad de servicios críticos de aviación. En ese sentido, se destacó que los MHEWS pueden apoyar la activación oportuna de Planes de Emergencia de Aeropuerto y Planes de Contingencia ATS, ayudando a los usuarios aeronáuticos a prepararse, responder y recuperarse ante interrupciones relacionadas con tiempo severo, ceniza volcánica y fenómenos asociados al cambio climático.

2.7.3 La CMO también presentó actividades orientadas al fortalecimiento de capacidades institucionales y técnicas de los NMHS del Caribe, incluyendo capacitación en pronóstico y avisos basados en impactos, uso del Common Alerting Protocol (CAP), modernización de infraestructura de avisos, implementación de WIS 2.0 y mejora de capacidades de los radares meteorológicos, todo ello con potencial impacto sobre la resiliencia de la aviación y la continuidad de los servicios de navegación aérea.

2.8 T08 – Integración de Información Meteorológica y Climatológica para la Resiliencia de los ANSP

2.8.1 Mediante la P/10, México presentó actividades relacionadas con el uso de información climatológica aeronáutica para apoyar la resiliencia operacional, la gestión de capacidad, la planificación estratégica, la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), la evaluación de riesgos y la toma de decisiones por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea.

2.8.2 La P/10 incluyó ejemplos de productos climatológicos aeronáuticos y su posible uso para identificar patrones meteorológicos recurrentes, apoyar la planificación de operaciones, evaluar

afectaciones a la capacidad aeroportuaria y contribuir a la mejora de la predictibilidad y resiliencia operacional.

2.8.3 Mediante la NI/05, el AMCB/TF presentó los resultados de su segunda reunión y de CIIFRA/11, destacando avances en coordinación regional, intercambio de datos, optimización del espacio aéreo, gestión de capacidad, FRA, fortalecimiento de CADENA y la necesidad de enfoques basados en datos y desempeño. Aunque la nota se enmarca en el ámbito del AMCB/TF, sus discusiones constituyen un insumo valioso para el desarrollo de la Tarea T08. Igualmente, sus aportaciones brindan elementos clave de carácter general para considerar mejoras integrales en los servicios MET, en especial sobre la necesidad de ofrecer productos y herramientas meteorológicas más adaptados a la realidad operacional y a los requerimientos de la gestión del tránsito aéreo (ATC, ATFM y A-CDM).

2.8.4 Durante la discusión de la NI/05, se resaltó la relevancia de la calidad de los TAF para ATC y ATFM, así como la necesidad de mejorar el diagnóstico y pronóstico de condiciones difíciles de pronosticar como turbulencia y cortante del viento. También se identificó la necesidad de productos gráficos e intuitivos para personal no meteorólogo, en particular para apoyar la comprensión de pronósticos de actividad convectiva y la visualización de detección de convección por personal ATS. Estos elementos refuerzan la necesidad de una aproximación más cercana entre los servicios MET y las necesidades operacionales reales de la aviación.

2.8.5 Mediante la P/09 de Mexico, se aportó una perspectiva adicional a la Tarea T08 al abordar el impacto de fenómenos meteorológicos severos y extremos en la aviación internacional, su relación con la variabilidad y el cambio climático, y la necesidad de transformar datos meteorológicos complejos en alertas comprensibles, trazables y operacionalmente útiles. La presentación propuso una aproximación orientada a la evaluación del riesgo operacional, integrando observación, interpretación, estimación de impacto y acción operacional.

2.8.6 La P/09 también presentó elementos de análisis climatológico, representación cartográfica basada en impactos, exposición operacional por fase de vuelo y arquitectura de alerta temprana orientada al SMS. Estos elementos son pertinentes para alimentar futuras discusiones sobre resiliencia operacional, integración de información meteorológica y climatológica, apoyo a ATFM/A-CDM y mejor comunicación MET-ATC-operaciones. Otros componentes de la presentación, aunque valiosos como perspectiva metodológica, deberían considerarse como insumos conceptuales o de referencia y no necesariamente como entregables directos del Programa de Trabajo 2026.

2.8.7 Mediante la NI/04, los Estados Unidos presentaron el producto experimental Alaskan Aviation Guidance (AAG), desarrollado como un pronóstico automatizado en lenguaje claro para lugares de Alaska que cuentan con observaciones pero no disponen de TAF. La nota constituye un ejemplo de uso operacional de tecnologías y guía numérica para mejorar la conciencia situacional en ambientes remotos; sin embargo, el producto se encuentra fuera del marco de los productos normalizados de aviación civil internacional del Anexo 3 y no debe interpretarse como sustituto de un TAF ni como una tarea directa del Programa de Trabajo 2026.

2.9 T09 – Coordinación Regional SIGMET

2.9.1 Mediante la NI/02, los Estados Unidos presentaron avances relacionados con la utilización de NWSChat como plataforma colaborativa para mejorar la coordinación SIGMET, fortalecer la

colaboración entre MWOs, VAACs, observatorios volcanológicos de los Estados y otros usuarios operacionales, y apoyar la coordinación regional durante fenómenos meteorológicos y volcánicos significativos.

2.9.2 Mediante la P/11, México informó sobre avances en la implementación de la Tarea T09, incluyendo actividades para fortalecer la coordinación SIGMET entre FIR adyacentes, el establecimiento de un Grupo Ad Hoc integrado por Cuba, México y Estados Unidos, y la futura utilización de NWSChat como herramienta de apoyo a la armonización operacional regional.

2.10 T10 – Cooperación Regional

2.10.1 Mediante la P/12, México informó sobre actividades desarrolladas para impulsar la cooperación regional en meteorología aeronáutica a través de la Oficina de Vigilancia Meteorológica de Tulum. Se revisaron iniciativas promovidas por SENEAM, incluyendo acuerdos de cooperación regional, intercambio de expertos, talleres de capacitación, estancias operacionales y otros mecanismos de colaboración técnica entre los Estados de las Regiones NAM/CAR.

2.10.2 Durante las discusiones relacionadas con cooperación regional y coordinación SIGMET, México informó avances para la implementación de NWSChat como herramienta de colaboración operacional. Asimismo, Honduras manifestó interés en utilizar esta plataforma e informó que establecerá contacto con los puntos focales designados para explorar su futura participación en las actividades regionales de coordinación SIGMET.

2.11 T11 – e-ANP (Volúmenes I, II y III MET)

2.11.1 No se reportaron avances en la Tarea T11. No obstante, se informó el seguimiento a la solicitud de Canadá para incluir al *Geological Survey of Canada (GSC)* como State Volcano Observatory (SVO) en el e-ANP. Asimismo, se informó que próximamente se circulará una Propuesta de Enmienda (PFA) y que cualquier Estado que requiera actualizaciones deberá remitirlas a más tardar el 20 de agosto de 2026.

2.12 T12 – ASBU/BBB – Mecanismo Regional

2.12.1 Mediante la P/15, Costa Rica presentó una revisión de la interrelación existente entre las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU), los Elementos Básicos (BBB) y los Planes de Navegación Aérea (ANP), destacando el papel de los BBB como fundamento para la prestación de los servicios esenciales de navegación aérea y como base para la implementación progresiva de las mejoras operacionales contempladas en el marco ASBU.

2.12.2 La presentación abordó específicamente la Tarea T12 del Programa de Trabajo 2026 relacionada con la aplicación del mecanismo regional para la verificación cíclica del nivel de implementación de los ASBU y los BBB, incluyendo el cierre del ciclo anual de seguimiento y la preparación del Informe MET 2026 que será presentado al NACC/WG/11

2.12.3 En el componente meteorológico, se resaltó la necesidad de contar con mecanismos estructurados de verificación que permitan evaluar la implementación de los servicios esenciales definidos en el Anexo 3, incluyendo actividades de supervisión, listas de verificación, sistemas de gestión de la calidad y otros mecanismos orientados al seguimiento de la implementación de los BBB en meteorología aeronáutica.

2.12.4 La presentación también incluyó ejemplos relacionados con la provisión de productos para operaciones de bajo nivel, tales como GAMET y AIRMET, así como consideraciones asociadas a la densidad de tránsito, complejidad del terreno, fenómenos meteorológicos peligrosos y necesidades operacionales de los usuarios.

3. Resultados Clave Relevantes para la Revisión de las Conclusiones MET/TF/3 y del Programa de Trabajo 2026

3.1 T01 – Implementación Regional OPMET IWXXM

La transición hacia el intercambio digital de información meteorológica continúa requiriendo capacidades AMHS Extended con soporte FTBP, así como mecanismos regionales de coordinación para la gestión de cambios en tablas OPMET, boletines meteorológicos y futuros intercambios IWXXM.

3.2 T02 – ABO (AMDAR y otros programas ABO)

Las observaciones meteorológicas basadas en aeronaves continúan representando una oportunidad para reducir brechas observacionales regionales; sin embargo, su expansión requerirá una coordinación más amplia entre proveedores MET, ANSP, operadores aéreos, autoridades de aviación civil y otros grupos técnicos especializados.

3.3 T03 – QMS y SSO / Transición a ISO 9001:2026

La transición hacia ISO 9001:2026 refuerza la necesidad de fortalecer los mecanismos utilizados para evaluar la calidad y utilidad operacional de los servicios meteorológicos aeronáuticos, incluyendo la evaluación de la exactitud de observaciones y pronósticos conforme al Anexo 3 y los PANS-MET.

3.4 T04 – PANS-MET / Enmienda 82 del Anexo 3

La implementación de VONA y otros servicios relacionados con ceniza volcánica continúa requiriendo una coordinación efectiva entre observatorios volcanológicos, MWO, VAAC, autoridades aeronáuticas y proveedores meteorológicos. Se identificaron oportunidades para aprovechar herramientas existentes para dinamizar el cumplimiento del intercambio digital de información.

3.5 T05 - Designación de Autoridades y Proveedores MET

La consistencia entre los arreglos institucionales nacionales, las publicaciones aeronáuticas, las responsabilidades regulatorias y los mecanismos de supervisión estatal continúa siendo un elemento fundamental para garantizar el suministro efectivo de los servicios meteorológicos aeronáuticos.

3.6 T06 – WIFS API Webinar

Los temas asociados a la transición hacia los nuevos mecanismos de acceso a productos WAFS fueron tratados durante el Seminario Técnico y documentados en el DP/01.

3.7 T07 – Planificación de Contingencia por Huracanes / MHEWS y Aviación Civil

La integración de la información meteorológica dentro de los marcos MHEWS puede fortalecer la activación oportuna de Planes de Emergencia de Aeropuerto (AEP) y Planes de Contingencia ATS para hacer frente a fenómenos meteorológicos severos, ceniza volcánica, ciclones tropicales y otras amenazas capaces de afectar significativamente las operaciones aéreas.

3.8 T08 – Integración de Información Meteorológica y Climatológica para la Resiliencia de los ANSP

Se requiere suplir la demanda por productos más orientados a la toma de decisiones operacionales, la gestión de capacidad, la resiliencia operacional y la gestión del riesgo.

3.9 T09 – Coordinación Regional SIGMET

El fortalecimiento de la coordinación entre MWO, VAAC y FIR adyacentes, apoyado por herramientas colaborativas apropiadas, puede contribuir a una mayor armonización regional en la emisión y coordinación de SIGMET relacionados con fenómenos meteorológicos, ciclones tropicales y ceniza volcánica.

3.10 T10 – Cooperación Regional

Los mecanismos de cooperación técnica, intercambio de expertos y fortalecimiento de capacidades continúan siendo facilitadores relevantes para la implementación regional de los servicios meteorológicos aeronáuticos. Las iniciativas presentadas por los Estados ofrecen oportunidades concretas para ampliar la cooperación regional y consolidar nuevos acuerdos y actividades colaborativas de cara al NACC/WG/11.

3.11 T11 – e-ANP (Volúmenes I, II y III MET)

La actualización oportuna de la información meteorológica contenida en el e-ANP requiere la participación activa de los Estados en los procesos regionales de enmienda y mantenimiento.

3.12 T12 – ASBU/BBB – Mecanismo Regional

Los mecanismos regionales de seguimiento continúan desempeñando un papel importante para evaluar la implementación de los BBB y de los elementos meteorológicos asociados al marco ASBU. Los Planes Nacionales de Navegación Aérea pueden constituir una herramienta útil para priorizar y gestionar de manera coherente las necesidades MET identificadas a nivel nacional y regional.

4. Acción Sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a considerar los aspectos identificados en este documento para:

- a) apoyar la implementación y el fortalecimiento de los servicios meteorológicos aeronáuticos en la Región; y
- b) orientar futuras actividades e iniciativas regionales en meteorología aeronáutica.

— — — — —