



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/10 — NE/07
30/08/25

Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/10)
Tulum, México, del 8 al 12 de septiembre de 2025

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Presentación de los Grupos de Tarea del NACC/WG

**APOYO MEJORADO PARA LOS ANS DEL CARIBE ORIENTAL:
INFORME DE AVANCE DEL E/CAR/CATG**

(Presentada por la Presidenta del E/CAR/CATG)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio proporciona una actualización de las actividades del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental y solicita al NACC/WG mejorar su apoyo para la prestación y vigilancia de los Servicios de navegación aérea (ANS).	
Acción:	Las Acciones Sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 6
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Informe Final de la Octava Reunión del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG/8) Miami, Estados Unidos, 22 al 24 de octubre de 2024• Informe Preliminar de la Reunión E/CAR/CATG/9, Miami, Estados Unidos, 28 al 31 de julio de 2025

1. Introducción

1.1 El Caribe Oriental es una subregión particularmente compleja, compuesta por ocho Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID). Según la definición de las Naciones Unidas, los PEID son un grupo específico de 39 Estados Miembros de las Naciones Unidas que enfrentan vulnerabilidades sociales, económicas y ambientales únicas. El Caribe Oriental alberga 8 de los 39 PEID. La Región CAR de la OACI cuenta con un total de 14 PEID, lo que representa el 35 % del total mundial.

1.2 Debido a la importancia de la aviación civil para el desarrollo sostenible de esta subregión y a los limitados recursos disponibles para apoyar la implementación de las Normas y Métodos Recomendados (SARP) de la OACI, el enfoque para la planificación de actividades debe adaptarse cuidadosamente a este contexto.

1.3 El Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG) fue establecido en octubre de 2012 por los Directores de Aviación Civil del Caribe Oriental para continuar el programa de trabajo basado en el rendimiento para la implementación y mejora de todos los ámbitos de la navegación aérea en el E/CAR. El E/CAR/CATG y sus Comités gozan de gran reconocimiento como el marco más adecuado para identificar las principales necesidades de esta subregión y orientar sus actividades de apoyo a la implementación.

2. Antecedentes

2.1 En 2024, la Oficina Regional NACC de la OACI propuso una estrategia revisada para apoyar al Caribe Oriental, con un énfasis renovado en el apoyo a la navegación aérea y la prestación de servicios de aeródromos. En vista del alcance y la composición del E/CAR/CATG, se consideró el marco más adecuado para introducir un mecanismo de gestión de proyectos que conduzca a un apoyo sostenible a la navegación aérea y los aeródromos de la región.

2.2 La Octava Reunión del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG/8), celebrada en Miami, Estados Unidos, del 22 al 24 de octubre de 2024, fue el punto de partida para la implementación de la estrategia revisada para el E/CAR. Tras revisar el informe de los Comités y analizar toda la información proporcionada, la Reunión trabajó para establecer las prioridades del E/CAR/CATG, a fin de responder a las expectativas de una estrategia revisada para apoyar a la ANS y la AGA de la región. A continuación, se presenta una lista de las áreas que requieren cambios, incluyendo recomendaciones para acciones específicas:

- Apoyo de Alto Nivel: Si bien el turismo es una de las principales actividades económicas de la región, es necesario recordar periódicamente a los responsables de la toma de decisiones a nivel ministerial la importancia de la prestación de servicios de navegación aérea para garantizar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones que posibilitan la llegada de visitantes.
- Mecanismos de comunicación: Varios Estados de la región han implementado cambios en su estructura, separando o especificando las funciones de supervisión de la seguridad operacional y prestación de los ANS. Sin embargo, estos cambios no se reflejan en los procedimientos de comunicación de la OACI, lo que impide que la información llegue a las organizaciones pertinentes.
- Planificación de los ANS: La falta de planes de navegación aérea actualizados por parte de los Estados E/CAR provoca la desconexión de las iniciativas de implementación y dificulta el análisis estratégico de los proyectos de mejora que se están llevando a cabo.
- Implementación del sistema de vigilancia ATS: Varios Estados de la subregión E/CAR están en proceso de implementar sistemas de vigilancia ATS; sin embargo, estas iniciativas requieren apoyo para garantizar su correcta implementación y la actualización de los procedimientos operativos ATS. Además, dado que estas iniciativas se llevan a cabo por separado, no existe una coordinación que permita analizar la cobertura combinada y las posibilidades de compartición.
- La vigilancia del Diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos (IFPD) presenta la menor implementación efectiva de ANS del USOAP para la región E/CAR. Los Estados de la región E/CAR enfrentan desafíos para cumplir con los requisitos de la OACI para IFPD debido a la escasez de recursos humanos.
- Servicios SAR: La coordinación SAR es una de las principales deficiencias identificadas en la región, con apoyo limitado y muy poco progreso. El Plan de Navegación Aérea CAR/SAM asigna responsabilidades para el establecimiento de Subcentros de Salvamento (RSC) a Antigua y Barbuda, Barbados, Francia, Granada y San Vicente y las Granadinas. Los RSC de Barbados, Granada y San Vicente y las Granadinas no son operativos. Se requiere apoyo de alto nivel para promover la firma de acuerdos SAR.

3. Evaluación del Espacio Aéreo Inferior de la FIR Piarco

3.1 La Oficina Regional NACC de la OACI está implementando un proyecto de Apoyo a la Inspección/Supervisión del Diseño de Procedimientos de Vuelo Instrumental en la Región del Caribe. El proyecto consta de 4 fases:

- Fase 1: Evaluación del Espacio Aéreo Inferior de la FIR Piarco.
- Fase 2: Capacitación Básica PANS-OPS inicial presencial (inglés).
- Fase 3: Capacitación PANS-OPS remota en el puesto de trabajo (inicial).
- Fase 4: Taller presencial para Inspectores PANS-OPS.

3.2 Se completó la Fase 1 (Evaluación del Espacio Aéreo Inferior de la FIR Piarco), la cual proporcionó una evaluación integral del espacio aéreo inferior de la FIR Piarco, con el objetivo de identificar oportunidades para optimizar la estructura del espacio aéreo, armonizar los procedimientos y mejorar la seguridad operacional y la eficiencia en toda la región. El estudio se realizó en consonancia con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS) y la documentación de orientación relacionada, en particular las relativas a la clasificación del espacio aéreo, la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y la Navegación Basada en la Performance (PBN).

3.3 Como resultado inmediato de la evaluación, se identificaron diversas oportunidades de mejora, que se presentaron como recomendaciones estratégicas. Estas recomendaciones pretenden servir de insumo para la formulación de los siguientes proyectos de optimización:

- Mejora del sistema de información aeronáutica.
Apoyar la transición del AIS al AIM, desarrollando competencias nacionales y mejorando los procesos internos para optimizar la gestión de la información aeronáutica, implementar el acuerdo de nivel de servicio (SLA) y mejorar la coherencia de la publicación de información y datos. Esto permitirá a los usuarios del espacio aéreo disponer de información oportuna, más precisa y de fácil acceso para apoyar sus operaciones.
- Armonización de la estructura y clasificación del espacio aéreo.
Promover la estandarización de criterios para la delimitación y clasificación del espacio aéreo y los procedimientos operacionales de acuerdo con los ATS proporcionados. Esto reducirá la fragmentación del espacio aéreo, mejorará la protección de las aeronaves durante las llegadas y salidas, mejorará la previsibilidad del perfil de vuelo, estandarizará los procedimientos de coordinación y reducirá la carga de trabajo de las tripulaciones y el personal de control de tráfico aéreo (ATC).
- Mejora de la infraestructura de navegación aérea y vigilancia.
Fomentar la actualización de la infraestructura de navegación aérea y vigilancia, promoviendo la sustitución de los sistemas de ayudas a la navegación heredados, la implementación de sistemas de vigilancia ATS o la compartición de las capacidades de vigilancia ATS. Esto aumentará la precisión de la navegación y se armonizará con los estándares de aviónica modernos, ampliará la capacidad del espacio aéreo y mejorará el conocimiento de la situación del ATC.

- Mejora de los procedimientos de vuelo por instrumentos en áreas terminales. Apoyar el diseño y la publicación de Salidas Instrumentales Estándar (SID), Rutas de Llegada Terminal Estándar (STAR) y procedimientos de aproximación instrumental con guía vertical. Esto facilitará la estandarización de las llegadas y salidas, mejorará la secuenciación del flujo de llegadas en aeropuertos con alta demanda de tráfico, mejorará el acceso y la seguridad operacional en aeropuertos rodeados de terreno montañoso o en condiciones de baja visibilidad. Esto también mejorará el descenso y ascenso continuos.
- Integración regional y conectividad de rutas ATS. Mejorar la conectividad procedimental entre las áreas terminales y las rutas ATS regionales, permitiendo un uso más consistente de los puntos de entrada/salida alineados con las TMA, estandarizando las transferencias verticales y laterales entre TMA adyacentes. Esto mejorará la integración con las rutas ATS regionales, reducirá la vectorización táctica y facilitará una coordinación fluida con los sectores adyacentes.
- Supervisión del diseño procedimental. Apoyar la selección y contratación de proveedores de servicios de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos, implementando herramientas formales para evaluar la calidad o el cumplimiento del diseño por parte de terceros. Esto garantizará que los procedimientos de vuelo por instrumentos publicados en nombre de cada Estado cumplan con los requisitos nacionales e internacionales.
- Desarrollo de capacidades y capacitación técnica. Para garantizar la sostenibilidad y la eficacia a largo plazo de las iniciativas de optimización del espacio aéreo, se recomienda establecer una iniciativa regional de desarrollo de capacidades centrada en el diseño de procedimientos por instrumentos y la gestión del espacio aéreo. Esto podría incluir programas de capacitación estandarizados, talleres de intercambio de conocimientos, cursos periódicos y vías de certificación alineadas con las directrices de la OACI. El mejoramiento de las competencias técnicas en toda la región permitirá a los Estados y Territorios supervisar y mantener procedimientos de vuelo de alta calidad, fomentar una mayor autonomía en la gestión del espacio aéreo y apoyar la implementación armonizada de futuras iniciativas de navegación basada en el rendimiento.

4. Resultados de la Reunión E/CAR/CATG/9

4.1 La Novena Reunión del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG/9) se celebró en las instalaciones de la IATA en Miami, Estados Unidos, del 28 al 31 de julio de 2025. Asistieron a la reunión 11 Estados/Territorios del Caribe Oriental, una organización internacional y dos representantes de la industria, con un total de 53 delegados.

4.2 La reunión se centró en la identificación de los factores clave y los principales desafíos como insumo para el desarrollo de proyectos de apoyo a la implementación, siguiendo el enfoque de la reunión anterior.

4.3 Cada Comité E/CAR/CATG trabajó individualmente y en grupo para planificar proyectos especiales de implementación que, en conjunto, se integrarían en un programa integral de apoyo a la implementación de ANS.

5. Conclusiones

5.1 Debido a su tamaño específico y a la capacidad de recursos, las estrategias regionales de apoyo a los Estados del Caribe Oriental deben responder de forma más realista a su realidad. La sostenibilidad de la prestación de servicios de navegación aérea y de aeródromos en esta subregión debe tener especialmente en cuenta su contexto. En algunos casos, es necesario preservar los mecanismos de apoyo.

5.2 El idioma sigue siendo un desafío para los Estados del Caribe Oriental debido a la limitada disponibilidad de capacitación y conocimientos especializados en inglés.

5.3 El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) cuenta con poca información sobre la situación actual de los Estados del Caribe Oriental y los desafíos para cumplir con las Normas y Métodos Recomendados de la OACI, lo que proporciona una visión incompleta de la Región del Caribe. El NACC/WG debería mejorar su conocimiento sobre la diversidad de la Región CAR y la necesidad de implementar acciones adicionales para apoyar a los PEID.

6. Acciones sugeridas

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Solicitar al NACC/WG que continúe apoyando al E/CAR/CATG, creando conciencia sobre los desafíos de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID), en particular la subregión del Caribe Oriental.
- b) Instar a los Grupos de Tarea del NACC/WG a que colaboren en el desarrollo de proyectos especiales de implementación para sus respectivas áreas.
- c) Instar a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales del NACC/GT a que permitan la participación de su personal, en particular de aquellos con dominio del inglés, como expertos en la materia en los proyectos de apoyo a la implementación en el Caribe Oriental.
- d) Sugerir cualquier acción adicional que se considere necesaria.