



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/AGA/TF/4 — NE/03

26/06/26

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Implementación de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)
del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG) (NACC/WG/AGA/TF/4)**

Fase virtual: 30 junio al 18 de agosto 2026

Ciudad de México, México, 19 - 21 agosto 2026

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Revisión de Conclusiones vigentes de reuniones previas

- 2.2 Grupo de trabajo GREPECAS y NACC
- 2.3 RASG-PA

**GREPECAS/23 Y RASGPA15 RESUMEN DE DISCUSIONES SOBRE OPERACIONES DE AERÓDROMOS Y
AEROPUERTOS (AGA/AOP)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio presenta un resumen de las discusiones que se han mantenido bajo los temas relacionados con AGA/AOP durante las reuniones. Refleja las principales cuestiones planteadas por los participantes, incluyendo los avances realizados por los Estados, desafíos comunes y áreas donde se requiere mayor apoyo y armonización.	
Acción:	La acción de la reunión se indica en el párrafo 5
Metas Estratégicas:	• Todos los vuelos son seguros y protegidos • La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo • Ningún País se Queda Atrás
Referencias:	• GREPECAS/23 Resumen de discusiones

1. Introducción

1.1 La vigésima tercera reunión del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación e Implementación (GREPECAS/23) se celebró en dos fases: una como sesión virtual asíncrona del 19 de enero al 17 de febrero de 2026; y la segunda como sesión presencial celebrada en las oficinas de CIIASA/SENEAM en Ciudad de México, México, del 4 al 6 de marzo de 2026.

1.2 La Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Aeronáutica – Panamericana (RASG-PA/15) se celebró en dos partes: una como sesión asíncrona en línea del 19 de enero al 12 de febrero de 2026; y la segunda sesión fue una reunión presencial, organizada por Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) y celebrada en las instalaciones del Centro Internacional de

Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (CIIASA) en Ciudad de México, México, del 2 al 4 de marzo de 2026.

1.3 La Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS–RASG-PA/5), incluida en el Punto 3 del Orden del Día de la reunión RASG-PA/15, fue una sesión conjunta de las reuniones plenarias del RASG-PA y las GREPECAS, celebrada en persona la mañana del 4 de marzo de 2026 en el mismo lugar de la reunión RASG-PA/15.

2. Asuntos relacionados con AGA / AOP en la reunión.

GREPECAS

2.1 Según GREPECAS/23, punto 5 del orden del día sobre los resultados de la 42ª Asamblea; Asuntos relacionados con iniciativas de navegación aérea y el punto 7 del orden del día sobre el Programa de Trabajo y Proyectos de GREPECAS incluyeron temas relacionados con las iniciativas AGA/AOP.

2.2 Haciendo referencia a la NE/5.4 presentado por la Secretaría, la discusión demostró un amplio apoyo a la información presentada y a las acciones propuestas relacionadas con la certificación de aeródromos, la seguridad en pistas, la resiliencia de infraestructuras y la preparación para la futura implementación de las nuevas SARP en Superficies de Limitación de Obstáculos (OLS). Los comentarios fueron proporcionados por Argentina, Aruba, Belice, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Guyana, Panamá, Uruguay, Venezuela, Estados Unidos de América, Francia y ALTA, todos los cuales reconocieron la NE y expresaron alineación con sus objetivos, destacando al tiempo las actividades regulatorias nacionales o regionales en curso y la relevancia de un enfoque regional coordinado.

2.3 La Reunión enfatizó la importancia del fortalecimiento de capacidades, la formación de inspectores y la implementación armonizada y basada en riesgos de las nuevas SARP OLS, y fomentó el apoyo continuo de la OACI mediante talleres regionales, cursos de formación y material de orientación. Además, IATA expresó su apoyo a las iniciativas descritas en la NE y subrayó la necesidad de evitar impactos operativos innecesarios mediante medidas de mitigación coordinadas y proporcionadas, mientras que Francia ofreció contribuir mediante actividades de formación, especialmente en el área de Sistemas de Gestión de Seguridad de Aeródromos (SMS). La Secretaría tomó nota de estas intervenciones para confirmar que las actividades regionales y las acciones de seguimiento se llevarán a cabo en coordinación con los órganos pertinentes de GREPECAS.

RASG-PA

2.4 Además, bajo RASG-PA15, punto 6 del orden del día sobre el Estado de los Proyectos e Iniciativas de Mejora de la Seguridad de RASG-PA, se introdujeron temas relacionados con la implementación de los Equipos de Seguridad en Pistas.

2.5 Bajo la NE/15, la Reunión evaluó la implementación de las RST locales. El documento identificó el estado de estos equipos en aeródromos internacionales y destacó la necesidad de mejorar la monitorización de la eficacia. La Secretaría enfatizó que las RST siguen siendo una herramienta multidisciplinar clave para mitigar los riesgos relacionados con la pista.

2.6 Los Estados Miembros compartieron actualizaciones nacionales y confirmaron su compromiso de ampliar la implementación del RST. Estados Unidos y ALTA subrayaron que estos equipos ofrecen una solución de bajo coste y alto impacto cuando están respaldados por métricas de rendimiento basadas en datos. Panamá y Venezuela destacaron su alineación con las directrices de la OACI y el uso de herramientas regionales de evaluación.

2.7 La Reunión instó a los Estados a priorizar el establecimiento de RST colaborativos en todos los aeropuertos internacionales restantes. La reunión también solicitó a las Autoridades de Aviación Civil que recopilaran pruebas de la implementación y las reportaran a las Oficinas Regionales de la OACI. Los operadores aeroportuarios deberían utilizar la herramienta de RASG-PA para verificar la eficacia de los equipos existentes.

2.8 Otros documentos de trabajo relacionados fueron presentados por CARSAMPAF sobre actividades de gestión de riesgos de vida silvestre.

3. Análisis

3.1 A partir de las discusiones de ambas reuniones, a continuación, se muestra un resumen por tema:

Seguridad en pista y mitigación de riesgos en aeródromos

3.2 Ambas reuniones reafirmaron la seguridad en las pistas como una prioridad regional clave mediante la continua implementación y expansión de los Equipos de Seguridad Operacional en Pista (RST).

- Se revisó el progreso en el proyecto de los Equipos de Seguridad en Pistas CAR/SAM, incluyendo su integración dentro de los mecanismos de coordinación más amplios RASG-PA/GREPECAS.
- Los Estados destacaron la necesidad de:
 - Mejorar el monitoreo de la eficacia de las RST, incluyendo el seguimiento del rendimiento.
 - Extender la implementación de la RST a todos los aeródromos internacionales.
 - Utilizar evaluaciones de seguridad basadas en datos y herramientas regionales para medir el impacto.
- Los interesados propusieron alinear los resultados de la RST con iniciativas globales como:
 - Plan de Acción Global para la Prevención de Incursiones en Pistas (GAPPRI)
 - Iniciativas de enfoque estabilizado bajo proyectos GREPECAS (por ejemplo, NEOSPACE/APTA).

3.3 Además, se discutió una evolución más amplia de los equipos de seguridad, sugiriendo una transición más allá de los RST tradicionales hacia equipos integrados de seguridad aeronáutica (por ejemplo, modelos CAST/BCAST).

Gestión de Peligros de Vida Silvestre y Riesgo de Choques de Aves

3.4 El peligro para la fauna se convirtió en un problema importante de seguridad en los aeródromos en la región:

- Las tasas de impacto de aves en la región LATAM-CAR se reportaron superiores a la media mundial, con concentración cerca de aeropuertos ambientalmente sensibles (humedales, manglares, bosques).
- Impacto operativo crítico:
 - Mayor incidencia durante las fases de aproximación y salida.
 - Potencial de daños en aeronaves y fallos en el motor.

3.5 Las acciones recomendadas incluían:

- Implementación de programas de gestión de riesgos de fauna en aeropuertos
- Fortalecimiento de los mecanismos de informes y recopilación de datos
- Establecer un mecanismo regional de coordinación o grupo de trabajo

3.6 GREPECAS confirmó la relevancia de este asunto tanto para los dominios de seguridad como de navegación aérea, reforzando la necesidad de una coordinación conjunta RASG-PA/GREPECAS.

Certificación de aeródromos, infraestructura e implementación de OLS

3.7 Bajo GREPECAS, la regulación e infraestructura de aeródromos recibió una gran atención:

- Acciones apoyadas por los Estados relacionadas con:
 - Certificación de aeródromos y desarrollo de infraestructuras
 - Implementación de nuevas SARP de Superficies de Limitación de Obstáculos (OLS)
- Se hizo hincapié en:
 - Desarrollo de capacidades y formación de inspectores
 - Adopción de enfoques de implementación basados en el riesgo
 - Apoyo regional armonizado a través de programas de orientación y formación de la OACI

3.8 Las discusiones confirmaron la importancia de alinear el desarrollo de aeródromos con:

- Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS)
- Resiliencia y necesidades futuras de infraestructura

Riesgos relacionados con aeródromos dentro de GASP 2026–2028

3.9 RASG-PA destacó que el Plan Global de Seguridad de la Aviación actualizado introduce los riesgos relacionados con los aeródromos como un área prioritaria de seguridad distinta, junto con otros riesgos operativos.

3.10 Además:

- El monitoreo regional identificó estancamiento en los indicadores de implementación de GASP, incluyendo aquellos relacionados con:
 - Aeródromos

- Servicios de navegación aérea
- Esto llevó a pedir para:
 - Mecanismos de monitorización mejorados
 - Soporte de implementación dirigida para dominios AGA

Capacidad del Aeropuerto y del Espacio Aéreo, Infraestructura y Desarrollo de KPI

3.11 Las discusiones de GREPECAS también abordaron la monitorización de la capacidad y el rendimiento del aeródromo:

- El desarrollo de un marco regional para los Indicadores Clave de Rendimiento (KPI) de GANP incluye:
 - Capacidad en horarios picos del aeropuerto
 - Volumen máximo de tráfico del aeropuerto
 - Indicadores de eficiencia operativa vinculados a procesos aeroportuarios
- Se propuso una iniciativa más amplia de análisis de brechas de infraestructura para:
 - Evaluar las necesidades de infraestructuras de aeródromos y terrestres
 - Apoyar el crecimiento futuro del tráfico y la eficiencia operativa
 - Habilitar una planificación de inversiones basada en datos

3.12 Esto refleja una atención creciente al rendimiento de los sistemas aeroportuarios como parte del ecosistema de navegación aérea.

Interfaces de Seguridad Operativa Aeroportuaria

3.13 Otros temas relevantes de AGA/AOP tratados incluyen:

- Supervisión de la seguridad en el manejo en tierra:
 - Referencia a marcos regulatorios emergentes (por ejemplo, modelo de la UE) que requieren la implementación de SMS y supervisión basada en riesgos
- Riesgos operativos de aeródromos no relacionados con ILS:
 - Se identificaron problemas como errores en la configuración del altímetro en las aproximaciones RNAV BARO-VNAV en aeropuertos no ILS como preocupaciones emergentes de seguridad
- Navegación basada en rendimiento (PBN) e interfaces de aeródromo:
 - Necesidad de coordinación entre la seguridad de la pista y las iniciativas de aproximación estabilizada

4. Conclusiones

4.1 Los resultados del RASG-PA/15 y GREPECAS/23 muestran un claro cambio hacia un enfoque más integrado, basado en datos y armonizado para la seguridad en aeródromos, caracterizado por:

- Expansión y fortalecimiento de los equipos de seguridad en pista y marcos de mitigación de riesgos en pistas
- Mayor enfoque en la gestión de riesgos de fauna como prioridad regional de seguridad en los aeropuertos
- Fuerte énfasis en la certificación de aeródromos, la resiliencia de infraestructuras y la implementación de OLS
- Reconocimiento de riesgos relacionados con aeródromos dentro de la planificación global de seguridad (GASP)
- Creciente importancia del rendimiento aeroportuario, la capacidad y la supervisión basada en KPI
- Necesidad de una mejor coordinación regional entre seguridad (RASG-PA) y navegación aérea (GREPECAS)

5. Acciones sugeridas

5.1 La reunión es invitada a:

- Tomar nota del contenido de este documento de trabajo y comentar sobre las actividades que podrían implementarse bajo el nuevo programa revisado de AGA para la región CAR.