



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/14 — NE/03

26/04/26

**Decimocuarta Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/14)**

St. George's, Antigua y Barbuda, 1 al 5 de junio de 2026

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Servicios de Navegación Aérea (ANS) homogéneos e interoperables que se adecúan al futuro

INTERFERENCIA DE SEÑALES GNSS – REGIÓN LATAM-CAR

(Presentada por IATA-ALTA)

RESUMEN EJECUTIVO	
La tendencia de pérdida de señales GNSS en la región LATAM-CAR ha aumentado significativamente desde septiembre de 2025, principalmente dentro del espacio aéreo de México, Panamá, Colombia, Venezuela y la región del Caribe.	
<i>Objetivos</i>	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos
<i>Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• La aviación es sostenible en términos medioambientales
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Plan Mundial de Navegación Aérea de OACI (GANP)• Documento OACI 10209 – AN-Conf/14• Evaluación de Seguridad de Interferencia GNSS – IATA

1. Introducción

1.1 Desde septiembre de 2025 se ha registrado un aumento significativo de eventos de interferencia de señal GNSS en la región LATAM-CAR. Estos eventos han afectado los sistemas de navegación GPS de las aeronaves durante todas las fases del vuelo. Como resultado, las tripulaciones de vuelo han debido implementar procedimientos de navegación convencional como medida de contingencia.

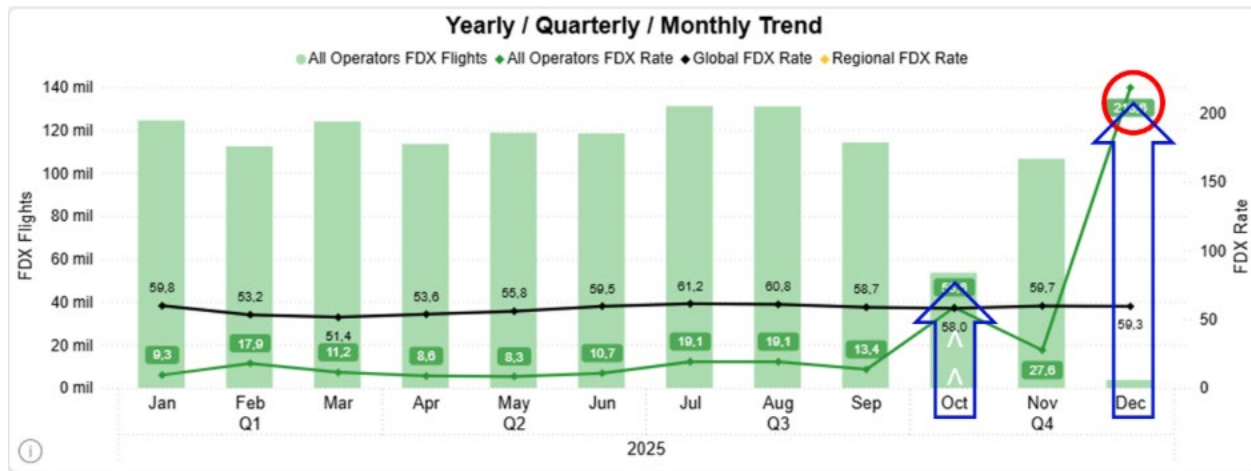
1.2 El espacio aéreo afectado incluye, entre otros, México, Panamá, Colombia, Venezuela y la región del Caribe. Estas ocurrencias representan riesgos potenciales operacionales y de seguridad, lo que resalta la necesidad de que los Estados identifiquen las causas raíz e implementen medidas de mitigación.

1.3 En respuesta a esta tendencia y dentro del marco del PA-RAST, IATA y ALTA han colaborado en la preparación de este documento de trabajo con el objetivo de consolidar datos regionales, analizar tendencias y proponer acciones coordinadas para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea.

1.4 La información presentada se alinea con el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI (GANP) y respalda el logro del Objetivo Estratégico 1 – Seguridad, y del Objetivo Estratégico 2 – Capacidad y Eficiencia de la Navegación Aérea.

2. DISCUSIÓN

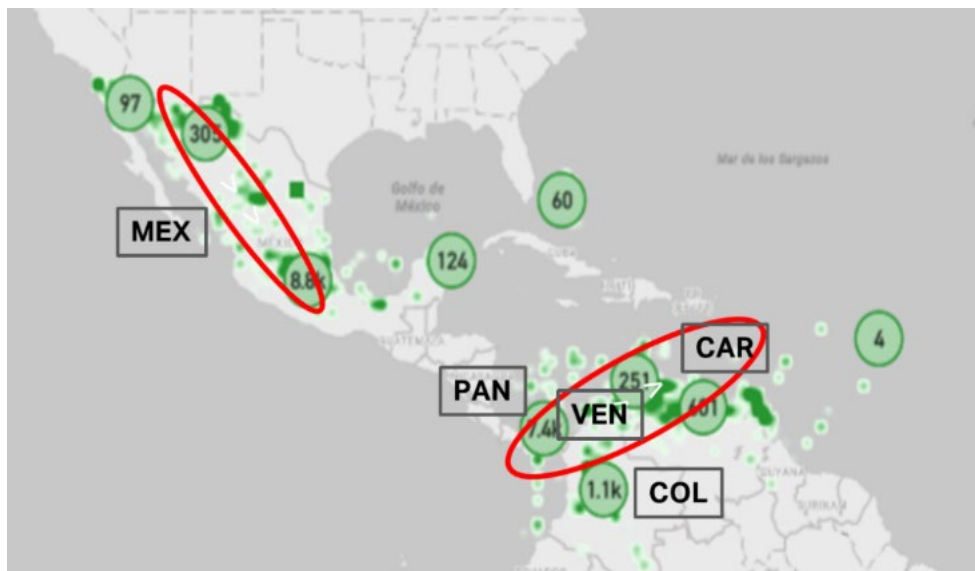
2.1 Análisis de Datos (FDX)



Fuente: FDX, años 2024–2025

2.1.1 Análisis de Tendencia: Los eventos de interferencia de señales GNSS en la región LATAM-CAR han aumentado de forma pronunciada desde septiembre de 2025, superando el promedio global.

2.1.2 El aumento significativo de estos eventos está relacionado con operaciones militares y contramedidas implementadas por los gobiernos para proteger infraestructura crítica y personalidades de alto perfil frente a amenazas de drones, lo que impacta directamente las señales utilizadas para la navegación aérea.



Fuente: FDX, años 2024–2025

2.1.3 Zonas Críticas Regionales: La mayoría de los eventos se han reportado en el espacio aéreo de México, Panamá, Colombia, Venezuela y el Caribe. Se requiere coordinación entre los ANSP y los Estados para documentar y analizar estos eventos de manera sistemática.

2.1.4 Autoridades aeronáuticas como EASA y la FAA han emitido alertas de seguridad notificando a los operadores sobre los riesgos potenciales al operar en espacios aéreos con actividades militares. De manera similar, los Estados han publicado NOTAM informando a los operadores sobre la posible pérdida de capacidad de navegación satelital dentro de su espacio aéreo. Asimismo, IATA desarrolló una Evaluación Integral de Riesgo de Seguridad (SRA), que sirve como recurso para asistir a los operadores en la evaluación de riesgos operacionales y limitaciones asociadas a la degradación de las funciones GNSS a bordo. Esta SRA puede obtenerse en: [IATA GNSS RFI SRA](#)

2.2 Acciones Operacionales – Consideraciones de Seguridad

2.2.1 Estos eventos afectan operaciones dependientes del GPS, incluidas la vigilancia ADS-B, aproximaciones RNAV y RNP, sobrevuelos, llegadas y salidas, generando una carga de trabajo excesiva para las tripulaciones de vuelo y los controladores de tránsito aéreo.

2.2.2 La pérdida inesperada de la capacidad de navegación satelital durante fases críticas del vuelo, como aproximaciones y salidas, obliga a las tripulaciones a adoptar procedimientos convencionales, incrementando significativamente la carga de trabajo y la necesidad de coordinación con las unidades de control de tránsito aéreo.

2.2.3 Debido a deficiencias en la infraestructura aeronáutica que respalda la navegación convencional, algunas aeronaves han debido desviarse a aeropuertos alternos, lo que resulta en mayores tiempos de vuelo, mayor consumo de combustible y aumento de emisiones de CO₂.

2.2.4 Estas ocurrencias representan riesgos potenciales operacionales y de seguridad, lo que resalta la necesidad de que los Estados identifiquen las causas raíz e implementen medidas de mitigación.

3. Acción requerida por la Reunión

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada sobre la creciente tendencia de interferencias de señales GNSS en la región LATAM-CAR;
- b) Instar a los Estados a desarrollar e implementar planes de acción para identificar las causas raíz de la interferencia GNSS y mitigar su ocurrencia;
- c) alentar a los Estados a garantizar la disponibilidad operativa de los sistemas de navegación convencionales (NAVAIDs) y de los procedimientos convencionales de aproximación y salida como medidas de contingencia;
- d) promover el reporte y el intercambio de eventos de interferencia GNSS a través de mecanismos regionales apropiados para apoyar el análisis de datos y la evaluación de riesgos; y
- e) considerar si resulta apropiada una mayor coordinación regional o el establecimiento de un grupo de trabajo dedicado para abordar este tema.