



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/11 — NE/08

03/09/26

**Décimo Primera Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe
(NACC/WG/11)**

Ciudad de Guatemala, Guatemala, del 21 al 25 de septiembre de 2026

Cuestión 3 del

Orden del Día:

**Presentación de los avances de los planes de acción de los Grupos de Tarea
integrantes del NACC/WG y los avances en los trabajos regionales**

**INFORME DE LA DÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL DEL CARIBE ORIENTAL
(E/CAR/CATG/10) Y PRIORIDADES DE IMPLEMENTACIÓN REGIONAL PARA EL PERIODO 2027-2030
(Presentada por el Presidente del E/CAR/CATG)**

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio presenta una actualización de las actividades del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental y solicita al NACC/WG que continúe reforzando el apoyo a la prestación y supervisión de los servicios de navegación aérea (ANS) en el Caribe Oriental.

Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 7.
Objetivos Estratégicos:	• Seguridad Operacional • Capacidad y eficiencia de la navegación aérea • Seguridad de la aviación y facilitación • Desarrollo económico del transporte aéreo • Protección del medio ambiente
Referencias:	• Informe Final de la Novena Reunión del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG/9) Miami, Estados Unidos, del 28 al 31 de julio de 2025 • Notas preliminares de la décima reunión del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG/10), Fort-de-France, Martinica, del 15 al 17 de julio de 2026.

1. Introducción

1.1 El Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (E/CAR/CATG) continúa actuando como el principal mecanismo de coordinación técnica para los Estados y Territorios de la subregión E/CAR en el marco de implementación de la Oficina NACC de la OACI, apoyando la aplicación de las Normas y Métodos Recomendados (SARP) de la OACI, el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el programa de trabajo del Grupo de Trabajo de América del Norte, América Central y el Caribe (NACC/WG).

1.2 Durante la reunión E/CAR/CATG/10, celebrada en Fort-de-France, Martinica, del 15 al 17 de julio de 2026, el Grupo examinó los avances realizados desde la reunión E/CAR/CATG/9 e identificó varias prioridades regionales que requieren el apoyo continuo de la Oficina NACC de la OACI, los Estados y Territorios, los socios de la industria y el NACC/WG. Dichas prioridades tenían como objetivo mantener unos servicios de navegación aérea (ANS) seguros y sostenibles, al tiempo que se impulsaban iniciativas de modernización en toda la región E/CAR.

2. Progreso de los Comités

2.1 Servicios de navegación aérea e implementación de ASBU

2.1.1 Se examinaron los resultados de una evaluación regional exhaustiva sobre los servicios de navegación aérea (ANS), la infraestructura de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), los elementos fundamentales (BBB) de la OACI y el grado de madurez en la implementación de las mejoras del sistema de aviación en bloques (ASBU) en los Estados y Territorios de la región E/CAR.

2.1.2 La evaluación concluyó que la Región ha alcanzado un alto nivel de implementación de los BBB, estimado entre el ochenta y dos por ciento (82%) y el ochenta y seis por ciento (86%), particularmente en las áreas de gestión de información aeronáutica (AIM), servicios meteorológicos (MET), CNS y capacidades básicas de servicios de tránsito aéreo (ATS). Sin embargo, el grado de madurez en la implementación de ASBU se sitúa aproximadamente entre el cincuenta y cinco por ciento (55%) y el sesenta por ciento (60%), debido en gran medida a limitaciones en la infraestructura de vigilancia, la automatización de la gestión del tránsito aéreo (ATM), la interoperabilidad digital, la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), la toma de decisiones colaborativa en el aeropuerto (A-CDM) y la gestión de información de todo el sistema (SWIM).

2.1.3 Se acordó que la modernización de la vigilancia sigue siendo una (1) de las principales prioridades de implementación de navegación aérea para la región E/CAR.

2.2 Actividades del Comité ATM

2.2.1 Un aspecto central de la labor del Comité de ATM fue el avance de los proyectos regionales de ATM y de las mejoras operativas. Entre las áreas prioritarias figuraban el diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos (IFP), la implementación de sistemas de vigilancia, la garantía de la seguridad operacional, la coordinación de búsqueda y salvamento (SAR), la planificación de contingencias, la ciberseguridad, la notificación de sucesos, el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y la planificación nacional de la aviación. Se informó de avances notables en la implementación de tecnologías de vigilancia, incluidas la vigilancia dependiente automática en modo difusión (ADS-B) y los sistemas de multilateración en Antigua y Barbuda, Santa Lucía y Trinidad y Tobago. Asimismo, cabe destacar la implementación exitosa de la comunicación de datos entre dependencias ATS (AIDC) entre el Centro de Control de Tráfico Aéreo de Ruta (ARTCC) de Nueva York y el Centro de Control de Área (ACC) de Piarco, con pruebas adicionales previstas junto a proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATSP) vecinos, como la Dependencia de Control Combinado (CCF) de San Juan. La colaboración regional entre los ATSP continúa fortaleciéndose mediante el intercambio de información, la actualización de acuerdos operativos y proyectos coordinados de infraestructura y tecnología.

2.2.2 De cara al futuro, el Comité de ATM propuso un programa estructurado de proyectos de implementación para el periodo a partir de 2026, destinado a abordar los desafíos regionales comunes y a aprovechar mejor las oportunidades de financiación disponibles. Entre los proyectos clave se incluyen la coordinación civil-militar, la mejora de los servicios SAR, la ampliación de la vigilancia, la planificación de contingencias de ATM, la preparación ante emergencias de salud pública, la resiliencia en ciberseguridad, la capacidad de investigación de accidentes, los sistemas de notificación de sucesos, la mejora de la madurez del SMS y el desarrollo de planes nacionales de seguridad operacional de la aviación y de planes de navegación aérea (ANP). También se abordó la importancia del apoyo regional a iniciativas de gran envergadura, como el nuevo aeropuerto en construcción en Dominica, cuya finalización está prevista para 2027.

2.3 Actividades del Comité CNS

2.3.1 Se informó sobre avances significativos en la modernización de la infraestructura de comunicaciones y vigilancia de la subregión E/CAR, incluyendo la finalización de la migración de la red del Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) de E/CAR a una plataforma basada en IP, la ejecución de actividades de modernización de sistemas de muy alta frecuencia (VHF), el despliegue de sistemas ADS-B terrestres (GB) y de multilateración de área amplia (WAM), así como la implementación de servicios ADS-B basados en el espacio (SB) dentro de la Región de Información de Vuelo (FIR) de Piarco.

2.3.2 La Reunión examinó el impacto del programa de modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) de las Antillas Francesas (SEAFLIGHT), la migración del intercambio de datos de vigilancia de MAC LLC a UDP/IP y las implicaciones para los Estados y Territorios de E/CAR que actualmente utilizan sistemas IRMA. La Reunión reconoció la necesidad de una estrategia regional coordinada de modernización de ATM para preservar la interoperabilidad operativa y garantizar el acceso continuo a los datos de vigilancia en toda la Región.

2.3.3 Se continuó brindando apoyo a las iniciativas de intercambio de datos de vigilancia, integración de ADS-B e implementación de AIDC que llevan a cabo Trinidad y Tobago, Francia y otros proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de la región.

2.4 Actividades del Comité AIM

2.4.1 Avances relacionados con la transición de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) a la Gestión de Información Aeronáutica (AIM) en la Región E/CAR. Si bien se han logrado avances en varios Estados, la capacitación, el desarrollo de competencias y la implementación de Sistemas de Gestión de la Calidad (QMS) siguen representando desafíos importantes. La reunión alentó a continuar la colaboración con la OACI para abordar las necesidades regionales de capacitación en AIM y apoyar la implementación de las disposiciones del Anexo 15 de la OACI y de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión de Información Aeronáutica (PANS-AIM).

2.5 Actividades del Comité SAR

2.5.1 Se reconocieron los avances logrados por el Comité SAR y se respaldó la continuación de los esfuerzos para fortalecer los mecanismos de coordinación regional, la armonización de procedimientos, los programas de capacitación y la cooperación entre los Centros Coordinadores de Salvamento (RCC), las autoridades nacionales y las partes interesadas en las operaciones. Asimismo, se

fomentó el desarrollo de un marco regional de cooperación SAR alineado con el Anexo 12 (Búsqueda y Salvamento) y con el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR).

2.5.2 En el marco del Plan de Navegación Aérea Regional (RANP) para las regiones CAR y Sudamérica (SAM), los servicios SAR en la región E/CAR se organizan en dos (2) Regiones SAR (SRR): la SRR de San Juan y la SRR de Piarco. Las responsabilidades de coordinación SAR están asignadas al Subcentro Conjunto de Salvamento (JRSC) de San Juan, en Puerto Rico (Estados Unidos), para la SRR de San Juan, y al RCC de Piarco, en Trinidad y Tobago, para la SRR de Piarco. Para apoyar las operaciones SAR dentro de la SRR de Piarco, se han designado seis (6) Subcentros de Salvamento (RSC) en Antigua y Barbuda, Barbados, Francia (Fort-de-France y Point-à-Pitre), Granada y San Vicente y las Granadinas. Además, se exige a cada Estado o Territorio que documente sus capacidades de respuesta SAR en el plan SAR del RCC correspondiente, garantizando que dichos planes se revisen periódicamente y se publiquen en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Estado.

2.6 Actividades MET

2.6.1 La reunión E/CAR/CATG/10 destacó el papel del Grupo de Trabajo sobre Meteorología Aeronáutica (MET/TF) como el principal mecanismo regional para coordinar las actividades de meteorología aeronáutica en toda la Región CAR. Se hizo referencia a la relación complementaria entre el E/CAR/CATG y el MET/TF, mediante la cual el E/CAR/CATG identifica las prioridades regionales de navegación aérea y el MET/TF apoya su implementación a través de la colaboración técnica y la orientación sobre mejores prácticas.

2.6.2 Se presentó un marco práctico para ayudar a los Estados y Territorios de la región E/CAR a identificar y priorizar actividades de implementación de MET que respalden la seguridad, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea internacional. El marco se basó en el concepto de «bloques básicos de servicios» (BBB) de la OACI y en la línea de trabajo sobre información meteorológica de los ASBU, promoviendo un enfoque gradual para la modernización. Se puso énfasis en el establecimiento de capacidades meteorológicas esenciales, incluidas las observaciones, pronósticos y avisos meteorológicos, los servicios de información previa al vuelo, el acceso a productos meteorológicos regionales y mundiales, y la coordinación eficaz con las operaciones de ATM y de aeródromo. Durante la reunión, se identificaron como factores habilitadores críticos elementos de apoyo tales como personal cualificado, sistemas de gestión de la calidad (QMS), supervisión de la seguridad operacional e infraestructura técnica resiliente.

3. Prioridades regionales emergentes

3.1 ATFM y Toma de Decisiones Colaborativa (CDM)

3.1.1 La creciente complejidad de los flujos de tráfico, las perturbaciones meteorológicas, los eventos de contingencia y las operaciones de transporte espacial (STO) ha puesto de manifiesto la necesidad de un marco regional de ATFM más coordinado. La reunión examinó propuestas relacionadas con ATFM y CDM, y convino en que se requiere una mayor cooperación entre las áreas de control terminal (TMA), las regiones de información de vuelo (FIR) y las partes interesadas operativas para mejorar la previsibilidad del tráfico, la conciencia situacional y la eficiencia operativa.

3.1.2 Se respaldó la continuación del desarrollo de un Grupo de Planificación Operativa ATFM/CDM para la región E/CAR, así como de los procedimientos operativos asociados, en consonancia con el Doc. 9971 de la OACI (Manual sobre ATFM colaborativo).

3.2 Recursos humanos y uso compartido de recursos regionales

3.2.1 Se examinaron los desafíos persistentes que afectan a la contratación, la formación y la retención de personal competente en servicios de navegación aérea (ANS) en la región E/CAR; los Estados y territorios informaron de dificultades para mantener recursos operativos y técnicos suficientes que permitan dar soporte a sistemas de navegación aérea cada vez más complejos.

3.2.2 El E/CAR/CATG acordó seguir desarrollando un mecanismo regional para facilitar el intercambio de competencias especializadas y conocimientos técnicos en materia de ANS, promoviendo al mismo tiempo proyectos de implementación centrados en la sostenibilidad y el desarrollo de capacidades.

4. Iniciativas regionales estratégicas

4.1 Nuevo Aeropuerto Internacional de Dominica

4.1.1 Se examinó y debatió la situación del proyecto del nuevo aeropuerto internacional en Dominica, reconociéndose su importancia estratégica para la región E/CAR. El E/CAR/CATG subrayó la necesidad de una estrecha coordinación entre Dominica, Francia, Trinidad y Tobago, la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA) y la Oficina NACC de la OACI para apoyar el diseño del espacio aéreo, los procedimientos de vuelo por instrumentos (IFP), el desarrollo de infraestructura CNS, las evaluaciones de seguridad y las actividades de preparación operativa.

4.2 Operaciones de transporte espacial (STO)

4.2.1 Se tomó nota del creciente impacto operativo de las STO en la FIR de Piarco y en la región E/CAR en general. Entre los desafíos identificados figuraban la gestión del espacio aéreo, los requisitos de coordinación, la terminología estandarizada, los formatos de avisos a los aviadores (NOTAM), las medidas de gestión del tránsito (TMM) y la planificación regional de contingencias. La reunión reconoció la integración de las STO como una prioridad emergente que requiere armonización regional y una mayor coordinación a través de los mecanismos existentes de la OACI.

5. Elección de nuevos funcionarios del E/CAR/CATG

5.1 La reunión E/CAR/CATG/10 marcó una transición de liderazgo significativa dentro del Grupo. La presidenta saliente, la Sra. Shenneth Phillips (Antigua y Barbuda), concluyó su mandato y fue sucedida por el Sr. Ian Gomez (Trinidad y Tobago), anterior Relator del Comité ATM, quien fue elegido nuevo presidente. La reunión también eligió al Sr. Don Grant (San Cristóbal y Nieves) como nuevo Relator del Comité ATM.

5.2 El E/CAR/CATG reconoció a la Sra. Phillips por sus valiosas contribuciones a la región E/CAR, especialmente en lo relativo al avance y desarrollo de los servicios de navegación aérea (ANS). Asimismo, se reconoció su compromiso constante para mantener el funcionamiento del E/CAR/CATG

como el marco más adecuado para introducir un mecanismo de gestión de proyectos que conduzca a un apoyo sostenible para las actividades de ANS en la región E/CAR. En reconocimiento a su servicio ejemplar y a sus contribuciones al desarrollo de la navegación aérea regional, la Oficina NACC de la OACI le hizo entrega de una placa conmemorativa por sus logros.

6. Conclusiones

6.1 La región E/CAR sigue demostrando una sólida colaboración regional y ha establecido una base firme para la prestación de servicios de navegación aérea (ANS) armonizados. Se han logrado avances significativos en la modernización de las comunicaciones, la implementación de la gestión de información aeronáutica (AIM), el despliegue de sistemas de vigilancia y la coordinación operativa regional.

6.2 No obstante, la Región sigue enfrentando desafíos relacionados con la modernización de la vigilancia, la interoperabilidad ATM, la implementación de ATFM, la sostenibilidad de la fuerza laboral y la integración de conceptos operativos emergentes. Abordar estos desafíos requerirá el apoyo continuo de la Oficina NACC de la OACI, el NACC/WG, los Estados/Territorios de la E/CAR, los socios de la industria y las organizaciones internacionales.

6.3 Por consiguiente, el E/CAR/CATG solicita el apoyo continuo del NACC/WG para la implementación de iniciativas regionales relacionadas con la modernización de la vigilancia, la interoperabilidad ATM, el desarrollo de recursos humanos, la implementación de ATFM/CDM, el apoyo a la transición AIM, la coordinación SAR y la integración segura de conceptos aeronáuticos emergentes.

7. Acciones sugeridas

7.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio;
- b) Solicitar al NACC/WG que continúe apoyando al E/CAR/CATG mediante la sensibilización sobre los desafíos de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (SIDS), particularmente los de la Región E/CAR;
- c) Reconocer la modernización de la vigilancia como una prioridad de implementación principal para la Región E/CAR;
- d) Apoyar el desarrollo continuo de iniciativas regionales de interoperabilidad ATM, ATFM/CDM e integración de la vigilancia;
- e) Fomentar actividades de cooperación que respalden el desarrollo de la fuerza laboral en las áreas de AIM, SAR y ANS; y
- f) Proporcionar orientación adicional según se considere oportuno.