



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/11 — NE/32

07/09/2026

**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 5 del**

**Orden del Día:**

**Modernización de Comunicación, Navegación y Vigilancia/Gestión del Tránsito Aéreo (CNS/ATM), Transformación Digital y Ciberseguridad para los Servicios de Navegación Aérea (ANS).**

**INFORMACIÓN Y REQUISITOS DE TODOS LOS ÁMBITOS RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN PARA EL  
DESARROLLO DE UNA RED OPERATIVA MÍNIMA (MON) QUE GARANTICE LA RESILIENCIA DEL GNSS EN  
LA REGIÓN CAR**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta Nota de Estudio presenta la información y la coordinación que se requieren de todas las áreas relacionadas con la navegación, incluyendo los Aeródromos y las ayudas terrestres (AGA), la Gestión de la información aeronáutica (AIM), la Gestión del tránsito aéreo (ATM), las Comunicaciones, la navegación y la vigilancia (CNS), así como de las autoridades de aeródromos, los operadores aeroportuarios, los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), los Estados y otras partes interesadas, con el fin de apoyar el desarrollo de una Red operativa mínima (MON) para la resiliencia del Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS) en la Región del Caribe (CAR). La MON propuesta para la Región CAR tiene por objeto proporcionar una capacidad regional de contingencia que respalde la continuación y la recuperación seguras de las operaciones de las aeronaves durante interferencias o interrupciones del GNSS. Su desarrollo requiere no solo una evaluación de las Ayudas a la navegación convencionales (NAVAID) y la infraestructura CNS que las respalda, sino también la identificación de los aeropuertos que deben permanecer operativos durante las interrupciones del GNSS, sus capacidades disponibles de aproximación y aterrizaje por instrumentos, las implicaciones en las rutas y procedimientos de ATM, los requisitos de publicación de AIM, las características del tránsito, la capacidad operativa, las funciones de los aeropuertos alternativos, el equipamiento de las aeronaves, las dependencias de infraestructura y los arreglos de contingencia.

**Acción:**

De conformidad con la sección 5

**Objetivos**

**Estratégicos:**

- Todos los vuelos son seguros y protegidos
- La aviación es sostenible en términos medioambientales
- Movilidad fluida, accesible y confiable
- Ningún país se queda atrás

## **1. Introducción**

1.1 La Región CAR ha evolucionado progresivamente hacia las operaciones de navegación basada en el desempeño (PBN), con una dependencia cada vez mayor del GNSS como fuente principal de posicionamiento y navegación. Si bien el GNSS ofrece importantes beneficios operativos, sus señales siguen siendo vulnerables a las interferencias de radiofrecuencia (RFI), incluyendo el bloqueo y la suplantación intencionales, las interferencias no intencionales y otros eventos capaces de degradar o interrumpir la navegación basada en el GNSS.

1.2 Para fortalecer la resiliencia regional en materia de navegación, la OACI ha propuesto el desarrollo de una MON para la resiliencia del GNSS en la Región CAR. El objetivo es elaborar una propuesta técnica que respalde la navegación segura y continua de las aeronaves durante las interferencias o interrupciones del GNSS y fortalezca la resiliencia de la infraestructura regional CNS.

1.3 Se espera que el proyecto evalúe la dependencia regional del GNSS, elabore un inventario de NAVAID, analice escenarios de riesgo de interferencia del GNSS, desarrolle el diseño conceptual de una MON regional CAR, identifique los requisitos de infraestructura de la MON y establezca una hoja de ruta regional para su implementación.

1.4 No se debe considerar que una MON sustituya al GNSS ni que sea una infraestructura destinada a reproducir toda la capacidad disponible durante el funcionamiento normal del GNSS. Por el contrario, se trata de una capacidad de recuperación y contingencia independiente del GNSS, diseñada para mantener un nivel adecuado de seguridad en las operaciones durante una interrupción.

1.5 Aunque la MON cuenta con un componente significativo de CNS, su desarrollo no puede abordarse únicamente como un ejercicio de infraestructura de navegación. El diseño del MON debe tomar en cuenta el espacio aéreo, el equipamiento de las aeronaves, la infraestructura de navegación, los procedimientos de vuelo por instrumentos, los aeropuertos y los requisitos operativos. Esto requiere una estrecha coordinación entre AGA, AIM, ATM, CNS, los operadores de aeronaves, los diseñadores de procedimientos y otras partes interesadas. Los aeropuertos desempeñan un papel clave, ya que el MON regional debe determinar dónde las aeronaves pueden continuar de manera segura una aproximación y un aterrizaje, recuperarse o desviarse tras una interrupción del GNSS.

1.6 El análisis sobre los requisitos del MON para todas las áreas de ANS se encuentra en el **apéndice** de esta nota de estudio.

## **2. Conclusiones**

2.1 La MON regional CAR requiere la participación coordinada de AGA, CNS, ATM, AIM, operadores aeroportuarios, ANSP, diseñadores de procedimientos y operadores de aeronaves. La información combinada de aeropuertos, CNS, ATM y AIM es esencial para determinar qué aeródromos pueden garantizar la recuperación segura, el desvío y la continuidad de las operaciones durante las interrupciones del GNSS, así como para identificar las brechas en la infraestructura regional.

## **3. Recomendación**

3.1 El NACC/WG, a través de sus áreas de AGA, AIM, ATM y CNS, debería respaldar un proceso regional estandarizado de recopilación de datos que abarque la infraestructura aeroportuaria, los acercamientos por instrumentos, la dependencia del GNSS, las NAVAID y la infraestructura CNS que las respalda, las implicaciones en las rutas y procedimientos de ATM, los requisitos de publicación de AIM, el tránsito, el equipamiento de las aeronaves, la capacidad de contingencia y los planes futuros de infraestructura. Los Estados también deberían identificar los aeropuertos que podrían servir como aeropuertos MON principales o alternativos.

## **4. Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a respaldar la iniciativa CAR MON, y se propone la siguiente conclusión:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>PROYECTO DE CONCLUSION</b><br><b>NACC/WG/11/XX</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  | <b>PROYECTO DE CONCLUSIÓN NACC/WG/AGA/TF/4/XX — SUMINISTRO DE INFORMACIÓN RELACIONADA CON LA NAVEGACIÓN (AGA, CNS, ATM, AIM) PARA EL DESARROLLO DE LA RED OPERACIONAL MÍNIMA REGIONAL (MON) DE CAR</b>                                                                         |  |
| <b>What:</b><br><br>Que, con el fin de apoyar el desarrollo de una Red Operativa Mínima (MON) armonizada de la Región CAR para la resiliencia del GNSS, los Estados y territorios CAR, en coordinación con los operadores aeroportuarios, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y sus unidades de CNS, ATM y AIM:<br><br>a) Proporcionen a la OACI la información requerida sobre la infraestructura aeroportuaria, las capacidades de aproximación y aterrizaje por instrumentos, la dependencia del GNSS, las ayudas a la navegación convencionales y su infraestructura CNS de apoyo, las implicaciones en las rutas y procedimientos ATM, los requisitos de publicación del AIM, el tráfico, la capacidad operativa, la capacidad de los aeropuertos alternativos, los planes de contingencia y los planes futuros de infraestructura;<br>b) Identifiquen los aeropuertos en los que deben mantenerse las operaciones de aproximación y aterrizaje durante las interrupciones del GNSS, así como la infraestructura y los procedimientos independientes del GNSS que respaldan dichas operaciones;<br>c) Identifiquen los aeropuertos cuyas operaciones por instrumentos dependan sustancialmente del GNSS y las correspondientes brechas de contingencia;<br>d) validen la información en coordinación con las partes interesadas de AGA, AIM, ATM, CNS el diseño de procedimientos PBN y los operadores de aeronaves; y<br>e) apoyen a la OACI en la consolidación de esta información para la evaluación técnica, el diseño conceptual y la hoja de ruta de implementación del MON de la Región CAR. |  | <b>Impacto previsto:</b><br><br><input type="checkbox"/> Político / Global<br><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional<br><input type="checkbox"/> Economico<br><input type="checkbox"/> Medioambiental<br><input checked="" type="checkbox"/> Técnico / Operacional |  |
| <b>Por qué:</b><br><br>Proporcionar la información operativa y sobre aeródromos necesaria para determinar qué aeropuertos e infraestructura de navegación deben formar parte de la MON Regional CAR y garantizar la recuperación, el desvío y la continuación seguros de las operaciones de las aeronaves durante interferencias o interrupciones del GNSS.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |
| <b>Cuando:</b> 30 Noviembre, 2026                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  | <b>Estado:</b> <input type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada                                                                                                                                                     |  |
| <b>Quien:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otro:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |  | Todos los Estados y Territorios CAR                                                                                                                                                                                                                                            |  |

## APÉNDICE

### INFORMACIÓN Y REQUISITOS DE TODOS LOS ÁMBITOS RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN PARA EL DESARROLLO DE UNA RED OPERATIVA MÍNIMA (MON) QUE GARANTICE LA RESILIENCIA DEL GNSS EN LA REGIÓN CAR

#### 1. Análisis

##### 1.1 *Papel de AGA, AIM, ATM y CNS en la MON Regional CAR*

1.1.1 Una MON regional debe ofrecer algo más que la continuidad de la navegación en ruta. En última instancia, debe permitir que las aeronaves afectadas por una interrupción del GNSS continúen su vuelo de manera segura, salgan de la zona afectada, se desvíen cuando sea necesario y aterricen en un aeródromo adecuado.

1.1.2 La planificación de la MON debe abarcar tanto las operaciones en ruta como las de aproximación, asegurando que las ayudas a la navegación convencionales puedan respaldar los servicios requeridos durante las interrupciones del GNSS. En consecuencia, uno de los resultados clave del estudio de la MON CAR debería ser la identificación de una red de aeródromos que pueda respaldar la recuperación segura de las aeronaves durante interrupciones regionales o localizadas del GNSS. La implementación de esta red depende por igual del CNS (la infraestructura de NAVAID en sí misma), la ATM (el diseño de rutas y procedimientos que hacen que la capacidad recuperada sea utilizable) y el AIM (la publicación oportuna de información de contingencia), por lo tanto, el MON es un resultado multidisciplinario y no un producto exclusivo de la AGA.

1.1.3 La experiencia internacional demuestra la importancia de este componente aeroportuario. Por ejemplo, el concepto MON de Estados Unidos tiene como objetivo, entre otros, permitir que las aeronaves se dirijan de manera segura a los aeropuertos MON designados durante las interrupciones del GNSS. El ejemplo francés va más allá al considerar no solo los aeropuertos que forman parte de un MON de ILS, sino también aeródromos adicionales que puedan ser necesarios para acoger el tráfico desviado si la capacidad de estacionamiento en los aeropuertos MON principales se satura.

1.1.4 Esta consideración es particularmente relevante para la Región CAR debido a su geografía. Los Estados y territorios insulares, las limitadas alternativas aeroportuarias, las extensas áreas oceánicas y las diferencias en la infraestructura aeroportuaria implican que la idoneidad de un aeropuerto como parte de una MON regional no puede evaluarse exclusivamente en función de la presencia de un VOR, un DME o un ILS. Se requiere una evaluación operativa más amplia del aeropuerto.

#### 2. Información requerida de AGA AIM, ATM y CNS, y de los Estados

2.1 Para apoyar el desarrollo de la MON Regional CAR, la Secretaría considera que los Estados, los operadores aeroportuarios, los ANSP y sus unidades de CNS, ATM y AIM deberían proporcionar un conjunto de datos estandarizado para cada aeropuerto internacional y para otros aeródromos que pudieran desempeñar una función de contingencia o alternativa, junto con la información asociada sobre NAVAID, procedimientos y publicaciones procedente de CNS, ATM y AIM. El Apéndice establece la información necesaria de cada una de estas áreas relacionadas con la navegación.

## **2.2                    *Capacidad para realizar aproximaciones por instrumentos y aterrizajes***

2.2.1                Se debe prestar especial atención a los aeropuertos en los que todas o la mayoría de las aproximaciones por instrumentos dependen del GNSS. Los aeropuertos en los que las aproximaciones se basan en el GNSS pueden sufrir graves repercusiones operativas durante una interrupción del servicio del GNSS. También se reconoce el papel continuo del ILS como medida de resiliencia, particularmente para operaciones con baja visibilidad.

2.2.2                Por lo tanto, los Estados deben identificar, para cada aeropuerto relevante:

- qué pistas cuentan con aproximaciones que dependen del GNSS
- qué pistas cuentan con aproximaciones independientes del GNSS
- si el ILS sigue operativo y cuál es su categoría
- si siguen estando disponibles los procedimientos VOR/DME u otros procedimientos convencionales
- qué procedimientos dejarían de estar disponibles inmediatamente después de una interrupción del GNSS
- si los procedimientos de aproximación fallida dependen del GNSS, y
- qué capacidad mínima de aproximación debe mantenerse para respaldar las operaciones de contingencia.

2.2.3                Este análisis es esencial porque la mera presencia de un ILS no garantiza necesariamente una capacidad completa de recuperación independiente del GNSS. Se debe considerar el procedimiento completo, incluyendo la aproximación fallida y la infraestructura de navegación de apoyo.

## **2.3                    *Identificación de posibles aeropuertos CAR MON***

2.3.1                Con base en la información recopilada, el estudio CAR MON debe clasificar los aeropuertos según su papel potencial durante las operaciones de contingencia del GNSS. Una posible clasificación para un análisis más detallado podría incluir:

- Categoría A – Aeropuertos MON primarios
- Aeródromos considerados esenciales para la continuidad de las operaciones regionales y capaces de proporcionar capacidad de aproximación y aterrizaje independiente del GNSS
- Categoría B – Aeropuertos MON de recuperación/alternativos
- Aeródromos capaces de recibir aeronaves desviadas y de proporcionar la capacidad de recuperación adecuada durante interrupciones del GNSS
- Categoría C – Aeropuertos dependientes del GNSS
- Aeródromos en los que las operaciones por instrumentos dependen sustancialmente del GNSS y en los que, por lo tanto, se requerirían medidas alternativas de contingencia
- Categoría D – Aeródromos de apoyo:
- Aeródromos que pueden proporcionar capacidad regional adicional para situaciones de contingencia en función de su ubicación geográfica, la infraestructura disponible o los requisitos operativos.

## **2.4 *Tráfico y equipamiento de las aeronaves***

2.4.1 La planificación de los MON debe tomar en cuenta el tipo y el volumen de tráfico, así como las capacidades de navegación de las aeronaves que operan en cada aeropuerto. Esta información es necesaria para determinar si los sistemas DME/DME, VOR/DME u otras capacidades de navegación convencionales pueden respaldar de manera efectiva las operaciones de contingencia durante las interrupciones del GNSS.

## **2.5 *Capacidad aeroportuaria durante una interrupción del GNSS***

2.5.1 Los aeropuertos potenciales de la red MON deben evaluarse no solo en cuanto a su capacidad de navegación, sino también en cuanto a su capacidad para recibir tráfico desviado. Se deben considerar la capacidad de las pistas, la disponibilidad de plataformas y estacionamientos, el combustible, la asistencia en tierra y otras limitaciones operativas, particularmente durante interrupciones del GNSS a gran escala.

## **2.6 *Consideraciones transfronterizas y regionales***

2.6.1 La red CAR MON debe desarrollarse como una red regional. Los Estados deben considerar el uso de NAVAID y aeropuertos en Estados vecinos cuando ello mejore la cobertura de contingencia, la continuidad operativa y la eficiencia de costos, con el respaldo, cuando sea necesario, de acuerdos bilaterales o regionales.

## **2.7 *Protección de las NAVAID críticas y de la infraestructura aeroportuaria***

2.7.1 Los Estados deben identificar las NAVAID y la infraestructura aeroportuaria que sean esenciales para mantener las operaciones durante las interrupciones del GNSS. Cualquier sustitución, modernización o desactivación planificada debe tener en cuenta los requisitos de la MON y el posible impacto en las rutas, los procedimientos y la accesibilidad de los aeropuertos.

## **2.8 *Suministro de información relacionada con la navegación (AGA, CNS, ATM, AIM) para el desarrollo de la MON CAR***

2.1 La siguiente información presenta el marco propuesto para recopilar y validar la información relacionada con la navegación necesaria para respaldar el desarrollo de la MON CAR para la resiliencia del GNSS, que abarca todas las áreas relevantes —AGA, CNS, ATM y AIM— y no solo los datos de aeródromos. Su objetivo es orientar a los Estados y territorios de la CAR, en coordinación con los operadores aeroportuarios, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y sus partes interesadas en CNS, ATM y AIM, para identificar los aeropuertos capaces de mantener operaciones continuas de aproximación, aterrizaje, recuperación y desvío durante interrupciones del GNSS. La información recopilada debe abarcar la infraestructura aeroportuaria, los procedimientos de vuelo por instrumentos, las capacidades de navegación convencional y la infraestructura de CNS que las respalda, las consideraciones sobre rutas y procedimientos de ATM, los arreglos de publicación de AIM, las características del tráfico, el equipamiento de las aeronaves, la capacidad operativa, los planes de contingencia y las deficiencias identificadas en la infraestructura o en las operaciones. Una vez validada, esta información se presentará a la OACI para su incorporación al análisis técnico regional y al desarrollo de la propuesta para la MON CAR.

| Area                                          | Information required                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Identificación del aeropuerto              | Estado/Territorio; nombre del aeropuerto; indicador de ubicación de la OACI; coordenadas/altitud; operador del aeropuerto, ANSP, horarios de operación.                                                                 |
| 2. Infraestructura de la pista                | Designaciones de pistas; dimensiones de las pistas; distancias declaradas; restricciones operativas; disponibilidad de pistas; limitaciones relevantes para las aeronaves previstas durante operaciones de contingencia |
| 3. Capacidad de aproximación por instrumentos | Disponibles: ILS CAT I/II/III, LOC, VOR/DME, VOR, RNP APCH, RNP AR, GBAS/GLS y otros procedimientos de aproximación por instrumentos                                                                                    |
| 4. Dependencia del GNSS                       | Identificación de aproximaciones, llegadas, salidas y otras operaciones aeroportuarias que dependen principal o exclusivamente del GNSS                                                                                 |
| 5. Aproximaciones independientes del GNSS     | Identificación de pistas con capacidad para aproximaciones y aterrizajes por instrumentos que puedan seguir estando disponibles tras una pérdida del GNSS                                                               |
| 6. NAVAID convencionales                      | VOR, DME, VOR/DME, ILS/DME, NDB u otras instalaciones pertinentes que presten apoyo al aeropuerto; ubicación; propiedad; cobertura; estado operativo                                                                    |
| 7. Confiabilidad de las NAVAID                | Disponibilidad, aptitud para el servicio, redundancia, disposiciones de mantenimiento, estado de las inspecciones en vuelo y limitaciones conocidas                                                                     |
| 8. Información de tráfico                     | Movimientos anuales; tráfico en horas pico; movimientos IFR; principales categorías y tipos de aeronaves; operaciones comerciales regulares; actividad de carga y de aviación general                                   |
| 9. Equipamiento de la aeronave                | En la medida de lo posible, información sobre las capacidades típicas de las aeronaves, tales como DME/DME, VOR/DME, INS/IRS y las capacidades PBN pertinentes                                                          |
| 10. Capacidad del aeropuerto                  | Capacidad para recibir aeronaves desviadas; limitaciones de la plataforma de estacionamiento; restricciones de la terminal; disponibilidad de combustible; consideraciones relativas a la asistencia en tierra          |
| 11. Función de aeropuerto alternativo         | Funciones alternativas designadas actualmente y capacidad potencial para servir como aeropuerto de recuperación o desvío de MON                                                                                         |
| 12. Procedimientos de contingencia            | Procedimientos vigentes de los aeropuertos y los ANSP en caso de degradación o pérdida del GNSS, incluyendo las disposiciones relativas a la aproximación, el aterrizaje, el desvío y la recuperación                   |
| 13. Historial de interferencias en el GNSS    | Casos conocidos de GNSS, solicitudes de información (RFI), interferencias o suplantaciones que afecten las operaciones aeroportuarias y sus posibles consecuencias operativas                                           |



| Area                                                    | Information required                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14. Planes futuros de infraestructura                   | Instalación, sustitución, modernización o desactivación programadas de ILS, VOR, DME, NDB, GBAS u otra infraestructura de navegación                                                                                                                                                                                                             |
| 15. Dependencias                                        | Identificación de los procedimientos aeroportuarios que dependen de ayudas a la navegación específicas, incluidas las instalaciones ubicadas fuera del aeropuerto o en otro estado                                                                                                                                                               |
| 16. Criticidad                                          | Evaluación por parte del estado o del aeropuerto sobre si este debe mantener sus operaciones durante una interrupción localizada o regional del GNSS y el nivel operativo mínimo requerido                                                                                                                                                       |
| 17. Infraestructura del CNS                             | Inventario de la red CNS que da servicio al aeropuerto y a la zona más amplia de ruta y terminal (VOR, DME, NDB, estaciones terrestres GBAS/GLS, transmisores ILS); propiedad, ubicación, resiliencia del suministro eléctrico, disposiciones de monitoreo y mantenimiento; cambios previstos en la red CNS relevantes para la cobertura de MON. |
| 18. Consideraciones sobre rutas y procedimientos ATM    | Rutas convencionales (sin GNSS), circuitos de espera y procedimientos de vuelo por instrumentos disponibles para respaldar operaciones de contingencia; implicaciones para el sector de control de tráfico aéreo (ATC) y el espacio aéreo al volver a la navegación convencional; requisitos de coordinación con las FIR adyacentes.             |
| 19. Disposiciones relativas a las publicaciones del AIM | Disponibilidad de productos AIP, NOTAM y cartográficos para procedimientos independientes del GNSS y aeropuertos MON; medidas para la publicación y difusión oportunas de información de contingencia durante una interrupción del GNSS.                                                                                                         |