



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/RAP/03 — NE/05  
03/03/25

**Tercera reunión de relatores/as del Grupo de Trabajo de Norteamérica,  
Centroamérica y Caribe (NACC/WG/RAP/03)**  
(Oficina Regional NACC de la OACI, del 24 al 27 de marzo 2025)

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**NACC/WG: Actualización de las necesidades regionales de NAM/CAR y los  
objetivos del NACC/WG, su estructura y los mecanismos de revisión y reporte  
(Dashboard)**

**Estrategia revisada del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECAR/CATG)**  
(Presentada por la Presidenta del ECAR/CATG)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta Nota de Estudio presenta el informe de progreso del Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECAR/CATG) y solicita apoyo para su estrategia revisada.	
<b>Acción:</b>	Las Acciones sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 6.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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)</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 La aviación civil constituye un elemento de vital importancia para el desarrollo sostenible de los Estados, especialmente para aquellos que tienen al turismo como su principal fuente de aporte a su Producto Interno Bruto (PIB).

1.2 La subregión del Caribe Oriental está conformada por Estados insulares relativamente pequeños, en los cuales los aeropuertos representan su principal puerta de entrada y salida de pasajeros.

1.3 En este contexto, la prestación de servicios de navegación aérea y servicios aeroportuarios requiere especial atención para asegurar la sostenibilidad de las principales actividades económicas de esta región, así como su conectividad en términos logísticos.

**2. Antecedentes**

2.1 El Grupo Técnico de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECAR/CATG) fue establecido en octubre de 2012 por los Directores de Aviación Civil del Caribe Oriental en su 24ª Reunión (E/CAR/DCA/24). El propósito de la creación del grupo fue continuar el programa de trabajo basado en el desempeño para la implementación y mejora en todos los campos de la navegación aérea en el Caribe Oriental.

2.2 Las actividades del ECAR/CATG fueron realizadas originalmente por el Grupo de Trabajo del Caribe Oriental (E/CAR/WG), que fue creado a partir del Acuerdo No. 2/1 de la Reunión Informal ATS CAR/SAM 1/75 celebrada en Bridgetown, Barbados, del 14 al 17 de octubre de 1975, con el propósito de examinar los problemas que afectan la organización y utilización del espacio aéreo en el área del Caribe Oriental para los Estados y Territorios en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) PIARCO y San Juan.

2.3 La composición del ECAR/CATG es la siguiente: Antigua y Barbuda, Barbados, Francia, Granada, Países Bajos (Saba y San Eustaquio), San Martín, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago, Reino Unido, Estados Unidos y la Autoridad de Aviación Civil del Caribe del Este (ECCAA). Otras organizaciones internacionales podrán ser incluidas como observadoras.

### **3. Discusión**

3.1 Durante varios años, la OACI ha implementado un ambicioso programa de apoyo para el Caribe Oriental, haciendo hincapié en iniciativas regionales como el fortalecimiento de la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental (ECCAA), para mejorar la supervisión dentro de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS). Este apoyo, dirigido principalmente al desarrollo de capacidades de supervisión de la seguridad operacional, facilitó el establecimiento del Programa de Supervisión de la Seguridad Operacional de los Servicios de Navegación Aérea para los Estados miembros de la ECCAA.

3.2 Los Estados del Caribe Oriental siguen encontrando desafíos para lograr el pleno cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en varios dominios. Además, las organizaciones relativamente pequeñas responsables de los servicios de navegación aérea enfrentan limitaciones para mantener los niveles de servicio esperados por los usuarios. En este contexto, el ECAR/CATG ha sido identificado como el marco más apropiado para sostener y mejorar el apoyo a esta subregión. Al abordar sus necesidades específicas y su entorno operativo, este marco tiene como objetivo desarrollar las capacidades necesarias para lograr un cumplimiento sostenible de las SARPS de la OACI y las mejores prácticas de la industria.

3.3 La Octava Reunión del ECAR/CATG (E/CAR/CATG/8) se celebró en Miami, Estados Unidos, del 22 al 24 de octubre de 2024. Asistieron a la Reunión 60 participantes en representación de 9 Estados y 3 organizaciones internacionales. El objetivo principal de la reunión fue identificar las principales prioridades para la prestación sostenible de servicios de navegación aérea y de aeródromos en el Caribe Oriental, para discutir y acordar acciones de apoyo.

### **4. Principales prioridades del ECAR/CATG**

4.1 Tras revisar la documentación presentada, recibir el informe de los Comités de Grupo 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 al E/CAR ANS y AGA.

4.2 A continuación se presenta una lista de las áreas en las que se requieren cambios, incluidas recomendaciones para acciones específicas:

#### **4.2.1 *Apoyo de alto nivel***

Mantener un apoyo de alto nivel para las iniciativas de aviación civil sigue siendo un desafío continuo para los Estados de la región E/CAR. A pesar de que el turismo es un motor económico primario en la región, los encargados de adoptar decisiones a nivel ministerial requieren contacto regular para reforzar el papel crítico de los servicios de navegación aérea en el mantenimiento de la seguridad operacional y la eficiencia, algo esencial para facilitar la llegada de visitantes. Para abordar esto, se recomiendan sesiones periódicas de sensibilización para los encargados de adoptar decisiones de alto nivel de los gobiernos de la región E/CAR.

#### 4.2.2 ***Mecanismos de comunicación***

La OACI difunde información sobre sus actividades y reuniones a través de canales de comunicación formales. En la región, varios Estados han reestructurado sus marcos, distinguiendo o separando las funciones relacionadas con la supervisión de la seguridad operacional y la prestación de servicios de los servicios de navegación aérea (ANS). Sin embargo, estos cambios estructurales no se reflejan en los procedimientos de comunicación de la OACI, lo que da como resultado que la información crítica no llegue de manera constante a las instituciones apropiadas responsables de la supervisión y la prestación de servicios de los ANS. Para abordar esto, se recomienda un plan de comunicación revisado para la región E/CAR para asegurar que la información relevante se distribuya de manera efectiva a los puntos de contacto apropiados.

#### 4.2.3 ***Planificación de los servicios de navegación aérea***

La prestación y supervisión de los servicios de navegación aérea siguen siendo prioridades fundamentales en la región. La falta de actualizaciones de los planes de navegación aérea elaborados por los Estados de la subregión E/CAR ha dado lugar a una falta de alineación en las iniciativas de implementación y ha obstaculizado el análisis estratégico de los proyectos de mejora en curso. El establecimiento de un proyecto de apoyo dedicado a actualizar los planes de navegación aérea de la subregión E/CAR mejorará el cumplimiento de las normas y métodos recomendados relacionados con los servicios de navegación aérea, garantizará la alineación estratégica y optimizará el uso de los recursos disponibles.

#### 4.2.4 ***Implementación del sistema de vigilancia para la provisión de los servicios de tránsito aéreo***

Varios Estados de la subregión E/CAR están en proceso de implementar sistemas de vigilancia para la provisión de los servicios de tránsito aéreo para mejorar la prestación del control del tránsito aéreo. Estas iniciativas requieren apoyo para garantizar una implementación adecuada y la actualización de los procedimientos operacionales de los servicios de tránsito aéreo. Además, la falta de coordinación entre estas iniciativas ejecutadas de forma independiente impide el análisis de la cobertura combinada y el posible uso compartido de recursos. Se recomienda que la OACI brinde apoyo para garantizar el cumplimiento de los requisitos técnicos y la implementación eficaz de los procedimientos operacionales.

#### 4.2.5 ***Diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos***

La supervisión del diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos (IFPD) tiene la implementación más baja del 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 el diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos debido a la limitación de recursos humanos y capacitación. La implementación del Programa de diseño de procedimientos de vuelo por instrumentos (FPP) de la OACI se ha recibido como una solución viable para los Estados de la región E/CAR, para mejorar la supervisión del IFPDS. Se insta a la OACI a implementar el FPP.

#### 4.2.6 **Servicios SAR**

La coordinación SAR es una de las principales deficiencias identificadas en la región, con un 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 están operativos. El RSC de Antigua y Barbuda tiene una gran oportunidad de funcionar como un subcentro de coordinación de salvamento conjunto. Para cumplir estas funciones, el RSC de Antigua y Barbuda requiere la capacitación de los Coordinadores de Misión SAR y la finalización de los acuerdos SAR con el RSC de Pointe-a-Pitre. Se recomienda que se solicite la cooperación internacional para brindar capacitación a los coordinadores de misión SAR para el personal de Antigua y Barbuda. De igual forma, se recomienda el desarrollo de proyectos específicos de apoyo a la implementación para establecer el funcionamiento de los RSC de Barbados, Granada y San Vicente y las Granadinas. El apoyo de alto nivel de la OACI es esencial para facilitar la firma de acuerdos de Búsqueda y Salvamento (SAR) entre Antigua y Barbuda y Francia.

### 5. **Conclusiones**

5.1 Existe una disparidad significativa en términos de tamaño organizacional, complejidad y gama de servicios, entre la mayoría de los proveedores de servicios de los Estados del Caribe Oriental y el resto de los Estados NAM/CAR. Si bien los niveles esperados de servicios son los mismos, los desafíos que se enfrentan para garantizar el cumplimiento de las SARPS de la OACI y las mejores prácticas de la industria son significativamente mayores. En consecuencia, los mecanismos de apoyo necesarios para promover el cumplimiento de las SARPS de la OACI a fin de permitir el desarrollo sostenible de los sistemas de navegación aérea y de aeródromos de estos Estados deben adaptarse a sus circunstancias específicas, brindando asistencia y orientación según sea necesario.

5.2 Las prioridades y actividades del NACC/WG no están necesariamente al mismo nivel que las del ECAR/CATG. Sin embargo, los Grupos de Trabajo del NACC/WG tienen la experiencia que puede brindar un apoyo invaluable al ECAR/CATG. Es necesario establecer el vínculo entre el ECAR/CATG y los Grupos de Trabajo del NACC/WG.

### 6. **Acciones sugeridas**

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta Nota de Estudio y brindar recomendaciones para abordar las Prioridades Principales del ECAR/CATG detalladas en la Sección 4.

— 5 —

- b) Respalda las Conclusiones detalladas en la Sección 5 e identifica los mecanismos mediante los cuales el Grupo de Trabajo del NACC/WG puede brindar apoyo al ECAR/CATG.
- c) Sugerir cualquier otra acción que se considere apropiada.

— FIN —