



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NAM/CAR/CONT/4 — NE/03
24/05/24

**Cuarta Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante
Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/4)**
En línea, 28 de mayo de 2024

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Plan de Contingencia de Gestión de Tránsito Aéreo de la Región CAR

**MATERIAL DE ORIENTACIÓN Y TALLER PARA LA GESTIÓN DE CONTINGENCIAS DE GESTIÓN DEL
TRÁNSITO AÉREO (ATM)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio proporciona información sobre el proyecto especial de implementación para desarrollar material de orientación y taller para la gestión de contingencias ATM. Además, fomenta la participación en el grupo asesor del proyecto.	
Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 5.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo• Informe Final de la Decimotercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/13) Plan de Acción del GREPECAS para el Desarrollo de Planes de Contingencia ATM (GREPECAS/13 Apéndice AO al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día)• Plan de Contingencia ATM de la Región CAR• Informe Final de la Tercera Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/3) Ciudad de México, México, del 9 al 11 de mayo de 2023• Informe Final de la Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/21), Santo domingo, República Dominicana, 14 al 17 de noviembre de 2023• Comunicación a los Estados Ref.: NT- N1-15, N1-5 — E.OSG-NACC110769 de fecha 19 de febrero de 2024

1. Introducción

1.1 La gestión de contingencias para los Servicios de navegación aérea (ATS) es una actividad compleja, con muchas variables en juego, que deben abordarse desde la planificación en la prestación de cada servicio y de forma continua.

1.2 La interdependencia de los servicios requiere un análisis integral de las expectativas de los/as usuarios/as y de las acciones requeridas para garantizar la continuidad de las operaciones.

1.3 La seguridad operacional es un componente que se considera intrínseco a la aviación, al igual que la disponibilidad para los ANS.

2. Antecedentes

2.1 La reunión GREPECAS/13, celebrada en Santiago, Chile, del 14 al 18 de noviembre de 2005, decidió aprobar un plan de acción para el desarrollo de planes de contingencia ATM. Este plan de acción estuvo compuesto por tres fases: Fase I - Desarrollo de planes de contingencia ATM; Fase II - Armonización de planes de contingencia ATM con Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales vecinos; y Fase III - Presentación de planes de contingencia ATM a las Oficinas Regionales de la OACI.

2.2 La GREPECAS/13 también aprobó una plantilla para el desarrollo de planes de contingencia ATM, describiendo una jerarquía de planes de contingencia de tres niveles: Nivel 1, para planes internos de los Estados que tratan de acciones de coordinación interna/nacional para los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP); Nivel 2, para planes de contingencia coordinados (entre Estados) que involucran a dos o más Estados; y Nivel 3, para detallar los arreglos de contingencia en caso de interrupción parcial o total de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) diseñados para proporcionar rutas alternativas, utilizando en la mayoría de los casos las vías aéreas existentes, que permitirán a los explotadores de aeronaves volar a través o evitar el espacio aéreo dentro del área pertinente de Regiones de información de vuelo (FIR).

2.3 A partir del GREPECAS/13, las Regiones CAR y SAM se enfocaron en los planes de contingencia Nivel 3, tratando de brindar el mayor apoyo posible a la continuidad de las operaciones de tránsito aéreo en caso de contingencias. Si bien este enfoque tenía sentido debido al marco regional de planificación de contingencias promovido por la OACI, la causa fundamental de muchas de las interrupciones de los ATS no se abordó adecuadamente.

2.4 Durante la Tercera Reunión Regional NAM/CAR de Planificación y Respuesta a Contingencias y Emergencias (NAM/CAR/CONT/3), celebrada en la Ciudad de México, México, del 9 al 11 de mayo de 2023, se llamó la atención sobre la necesidad de fortalecer la resiliencia de los ATS y no sólo en proporcionar instalaciones y servicios o arreglos alternativos en caso de contingencias. Siguiendo este mandato, la Secretaría presentó una Nota de Estudio a la reunión GREPECAS/21, solicitando orientación para atender la solicitud de la reunión NAM/CAR/CONT/3.

2.5 La Conclusión GREPECAS/21/09, ACCIONES PARA FORTALECER LA PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIAS EN LAS REGIONES CAR/SAM, encargó a la Secretaría trabajar con los Estados y la IATA para desarrollar y promover una estrategia integral para mejorar la planificación de contingencias en los servicios de navegación aérea de las Regiones CAR/SAM, incluyendo lineamientos para el establecimiento de planes de contingencia de nivel 1 y nivel 2 antes de la reunión GREPECAS/22.

3. Situación actual

3.1 Para dar cumplimiento a la Decisión GREPECAS/21/09 – ACCIONES PARA FORTALECER LA PLANIFICACIÓN DE CONTINGENCIAS EN LAS REGIONES CAR/SAM, y poder fortalecer la planificación y preparación de los Estados en la gestión de contingencias y crisis, se aprobó un Proyecto Especial de Implementación (SIP) por la Dirección de Navegación Aérea de la OACI para desarrollar material de orientación para la planificación de contingencias de la ATM, para mejorar la orientación regional para el Nivel 1 (planes internos de los Estados que tratan con acciones de coordinación interna/nacional para los ANSP) y el Nivel 2 (planes de contingencia bilaterales que involucran (dos o más Estados) planes de contingencia).

3.2 Los principales resultados entregables de este proyecto serán los siguientes:

- 1) Material de orientación para apoyar la disponibilidad de los ATS proporcionando recomendaciones de planificación para mejorar la resiliencia de los ATS.
- 2) Material de orientación para apoyar la redacción de cartas de acuerdo de contingencia bilaterales entre dependencias ATS, incluyendo consideraciones de planificación técnica y procedimientos operativos para responder a contingencias.
- 3) Tomando como referencia los productos de los puntos 1 y 2 anteriores, desarrollar material de capacitación y brindar un taller de 5 días sobre contingencia ATM.

3.3 El principal desafío para este proyecto es la disponibilidad de expertos en la materia (SME) con las competencias adecuadas y la experiencia suficiente para poder brindar recomendaciones que sean aplicables a diferentes dependencias ATS en la Región CAR.

3.4 Gracias al apoyo de la Empresa Cubana de Navegación Aérea (ECNA) y la coordinación del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), el primer resultado entregable del proyecto está casi completo. Este primer resultado entregable incluye recomendaciones para mejorar la resiliencia de los ATS, abordando varios temas clave para garantizar la disponibilidad de los ATS, como infraestructura, Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y otros aspectos (disponibilidad de personal, manifestaciones sociales, etc.).

3.5 En julio se iniciará el Resultado Entregable 2 del proyecto, con el apoyo de una persona Experta en la Materia (SME) de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), para atender necesidades de material de orientación para cartas acuerdo bilaterales de contingencia y complementar algunas partes del Resultado Entregable 1.

3.6 Para difundir este material de orientación se propone realizar un Taller sobre gestión de contingencias ATM en la Oficina Regional NACC de la OACI en noviembre de 2024.

3.7 En febrero de 2024, la Oficina Regional NACC de la OACI remitió una Comunicación a los Estados solicitando nominar expertos/as ATM y CNS para colaborar con este proyecto. La idea es que después de que se complete cada resultado entregable del proyecto, los/as expertos/as designados/as por los Estados puedan revisar el material y proporcionar comentarios para mejorarlo antes de la realización del Taller y la finalización del proyecto. Varios Estados respondieron a esta solicitud y contamos con su apoyo como se explicó anteriormente.

4. Conclusiones

4.1 El enfoque de trabajar en mejorar la resiliencia de los ANS es una decisión muy acertada, cuya necesidad se muestra al analizar las causas de las principales fallas o interrupciones de los ANS en la región.

4.2 Sin embargo, más que un producto terminado, es evidente que esto sería más bien un proceso evolutivo, en el que los tomadores de decisiones de la región deben adentrarse en una cultura de planificación de contingencias.

4.3 La reunión anual NAM/CAR/CONT, puede ser el foro donde la Región CAR dé seguimiento y se mantenga actualizada sobre el progreso de este proceso evolutivo.

5. Acciones sugeridas

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta Nota;
- b) alentar a los Estados nominar expertos/as para unirse al equipo que trabaja en el Proyecto de desarrollo de material de orientación y taller para la gestión de contingencias ATM; y
- c) sugerir cualquier otra acción que estime conveniente.