

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
CUARTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DEL
CARIBE CENTRAL

(Gran Caimán, Islas Caimanes, 17-20 de mayo del 2000)

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Gestión del Tránsito Aéreo (ATM)

- a) Resumen de las acciones tomadas para enfrentar el problema del Año 2000 (Y2K) y del año bisiesto
- b) Desarrollo de un Plan de Contingencia para la Región CAR

Resumen de las acciones tomadas sobre el problema del Y2K en la región CAR

(presentada por la OACI)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta información sobre las acciones que se tomaron por parte de la OACI, los Estados y los Organismos Internacionales con relación al tema del problema Y2K en la Región CAR. Se incluyen también los resultados de las actividades llevadas a cabo para proteger las operaciones aéreas durante el cambio del milenio y del año bisiesto. Se menciona la necesidad de preservar el grupo de tarea y los trabajos de contingencia Y2K para confeccionar un Plan de Contingencia para la Región CAR.

1. Introducción

1.1 En relación con el problema del año 2000 (Y2K) y del año bisiesto, la OACI, la IATA y los Estados de la región CAR, así como de las otras regiones del mundo se prepararon, corrigieron problemas existentes y tomaron medidas precautorias para enfrentar los posibles fallos de los sistemas de computadoras.

1.2 La Oficina Regional NACC de la OACI creó a principios de 1999 un grupo de tarea sobre planificación de planes de contingencia Y2K para la Región CAR con el propósito de desarrollar un plan de contingencia Y2K para esta región. Este grupo estuvo conformado por representantes de cada Estado/Organismo Internacional responsable de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de la región CAR incluyendo a COCESNA, así como por representantes de Estados Unidos, Canadá, IATA, IFALPA e IFATCA.

1.3 Este grupo de tarea realizó cuatro reuniones (febrero, abril, junio y noviembre de 1999) con el propósito de confeccionar un plan de contingencia Y2K para la región CAR que permitió asegurar las operaciones aéreas del transporte aéreo internacional sobre los flujos principales de tránsito aéreo de la región CAR, y los servicios de navegación aérea durante el período de tiempo del cambio del milenio.

2. **Discusión**

Plan de Contingencia Y2 K para la región CAR

2.1 El Plan de Contingencia Y2K para la región CAR fue terminado por la Tercera Reunión del Grupo de Tarea de Contingencia Y2K del Caribe celebrada en Ciudad de México del 28 al 30 de junio de 1999. Este Plan fue aprobado por el Consejo de la OACI en septiembre de 1999 y fue distribuido posteriormente a los Estados/Organismos Internacionales de la Región CAR en sus correspondientes versiones español/inglés.

2.2 Se terminó igualmente la preparación de un modelo de Plan de Contingencia Nacional, el cual fue distribuido a fines de julio de 1999 a todos los Estados/Organismos Internacionales de la Región CAR. Este modelo fue utilizado por los Estados para la confección de sus Planes de Contingencia Y2K Nacionales.

2.3 El plan de contingencia Y2K de la región CAR fue coordinado con las regiones adyacentes (NAM y SAM) y se logró una armonización de las medidas que se utilizaron en los límites comunes de estas regiones.

2.4 El Plan Regional de Contingencia Y2K para la región CAR estableció una unidad de Coordinación para la contingencia del Y2K de la región CAR (CAR Y2K RCU) en el ARTCC de la FAA en Miami, Estados Unidos, así como también se implantaron Centros Nacionales (Y2K NCIC) en cada FIR de la Región CAR y Unidades Nacionales (Y2K NCIU) en todos los demás Estados/Territorios de la región.

2.5 Los planes de contingencia (regional y los nacionales) fueron publicados por medio de AICs en fecha 07 de octubre de 1999 o posterior, con el propósito de que todos los usuarios estuvieran enterados de las medidas de contingencia que serían aplicadas en la región CAR y en los Estados para el periodo de cambio de milenio.

2.6 Para la fecha de cambio de milenio también se preparó un manual de operaciones estándar que fue utilizado por la CAR Y2K RCU y los Y2K NCIC/NCIU's en las coordinaciones que se llevaron a cabo. De igual manera se prepararon mapas de las rutas de contingencia Y2K que fueron distribuidos a todos los Estados de la región CAR.

Actividades del cambio del milenio

2.7 El 28 de diciembre de 1999, diecinueve especialistas de ocho estados y un organismo internacional de la región CAR, diez de la IATA y seis funcionarios de la Oficina Regional NACC de la OACI llegaron a Miami para recibir y/o dictar entrenamiento en la CAR Y2K RCU en relación con procedimientos y equipos. Este entrenamiento continuó hasta el día 30 de diciembre de 1999 y concluyó con una serie de pruebas de procedimientos y comunicaciones entre la CAR Y2K RCU y los NCICs de la región CAR. También se realizaron pruebas con la SAM Y2K RCU de Lima y la Unidad Global de Coordinación Y2K en Montreal.

2.8 El Plan de Contingencia Y2K para la región CAR fue activado en su fase I, a las 1200 UTC del 31 de diciembre de 1999. Al mismo tiempo se activaron la Unidad Regional de Coordinación Y2K (RCU) de Miami y los Centros Nacionales/Unidades de Coordinación Y2K de los Estados de la región CAR.

2.9 La fase II del Plan de Contingencia Y2K para la región CAR, la cual requería el uso de las rutas de Contingencia Y2K y las separaciones longitudinales de 15 minutos a lo largo de la región CAR, se activó a las 2200 UTC del 31 de diciembre de 1999. A partir de la primera fase se emitieron reportes de estado por parte de los NCICs/NCIU que a su vez fueron retransmitidos a la IATA, a la unidad Global de Coordinación Y2K y a las demás Y2K RCUs.

2.10 A la medianoche (0000) UTC y a las medianoches locales de las diferentes FIR de la región CAR, los servicios aeronáuticos no experimentaron problemas significativos relacionados con el Y2K. Basado en este escenario la CAR Y2K RCU, de común acuerdo con los NCICs de la región CAR y la Y2K RCU de la región SAM, acordó desactivar el Plan de Contingencia Y2K de la región CAR a las 0800 UTC del 1 de enero de 2000. A partir de esta hora, las unidades de coordinación siguieron enviando reportes de estado en una forma mas espaciada hasta las 2000 UTC del 1 de enero de 2000 cuando, por directivas de la unidad Global Y2K, se pasó a un modo pasivo hasta el 4 de enero de 2000.

2.11 La aplicación del plan de Contingencia Y2K en la región CAR no afectó adversamente las operaciones aéreas de la región debido al hecho de que las aerolíneas habían reducido significativamente el número de vuelos durante la noche del 31 de diciembre de 1999 y la mañana del 1 de enero de 2000. No fueron notificadas dificultades mayores debido a la aplicación de las medidas del Plan de Contingencia después de las 2200 UTC del 31 de diciembre de 1999 y hasta la desactivación del mismo.

2.12 La coordinación regional trabajó muy bien, existió buena cooperación entre todos los Estados CAR, COCESNA, IATA y OACI durante todo el año 1999 para producir el Plan de Contingencia Y2K y los procedimientos asociados. Este alto nivel de cooperación se logró también de las regiones adyacentes, especialmente de la NAM y SAM, lo que permitió implantar procedimientos de contingencia transparentes entre las regiones.

2.13 El mismo tipo de coordinación estrecha fue observado durante el periodo del cambio de milenio entre la CAR Y2K RCU y las Y2K RCUs adyacentes, la Unidad Global Y2K, los NCICs y la IATA. La CAR Y2K RCU recibió informes de los eventos Y2K de parte de los NCICs de la región CAR a través de un formato único previamente acordado. Resúmenes de los informes de la región fueron entregados en forma horaria a los NCICs de la región CAR, Y2K RCUs de otras regiones de la OACI, a la unidad de coordinación Global Y2K y a la IATA.

Acciones para el Año Bisiesto (28-29 febrero 2000)

2.14 LA OACI y la IATA acordaron, basados en la experiencia obtenida durante el cambio del milenio, no implantar los planes de Contingencia Y2K y solamente abrir las Unidades de Coordinación Global, Regional y Nacionales para vigilar las operaciones aéreas de esa fecha.

2.15 Durante los meses de enero y febrero de 2000 fueron enviados por la Oficina NACC de la OACI las guías y procedimientos a utilizarse durante el periodo del cambio del año bisiesto. Una conferencia telefónica se realizó el día 15 de febrero 2000 con los diferentes NCICs de la región CAR para coordinar los detalles de esta actividad.

2.16 En la región CAR se abrió la CAR Y2K RCU en Miami, con personal mínimo del 28 de febrero al 2 marzo del 2000. Se invitó a los Estados y Organismos a abrir de igual manera los NCICs y NCIUs durante este mismo periodo de tiempo. Estas unidades funcionaron el día 28 febrero 2000 a las 2200 UTC hasta el día 29 de febrero 2000 a las 0730 UTC. Después de esta hora, las unidades pasaron a un modo pasivo hasta el día 2 marzo 2000 a las 0730 UTC.

2.17 El cambio de año bisiesto se llevó a cabo sin ninguna degradación en la Región CAR. Los Estados/Organismos Internacionales enviaron los reportes solicitados y las operaciones aéreas se condujeron en forma normal (business as usual).

Lecciones aprendidas del cambio de milenio y año bisiesto

2.18 El plan de contingencia Y2K de la región CAR demostró ser satisfactorio al igual que la coordinación y los procedimientos de notificación de los NCICs de la región CAR con la CAR Y2K RCU.

2.19 Los medios de comunicación de la CAR Y2K RCU y de los NCICs (AFTN, Módem, Fax, Teléfono, E-mail, SATCOM -Inmarsat y Skycell de MEVA) trabajaron bien. Los arreglos de los sistemas de navegación aérea en aquellos Estados donde fueron detectados problemas Y2K fueron un factor importante para que el cambio del milenio pasara sin consecuencias negativas en la región CAR.

2.20 No hubo eventos significativos relacionados con el cambio de milenio en la región CAR, excepto unas fallas notificadas en los tableros de información de un aeropuerto y fallas de suministro eléctrico en otro aeropuerto de un Estado de la región. Se presentó un problema de comunicaciones en la red MEVA el día 31 de diciembre de 1999 en horas de la mañana que afectó principalmente circuitos orales ATS y la red AFTN. Este problema de la red MEVA no tuvo su origen en una degradación Y2K, más bien en problemas de mantenimiento propios de esa red que fueron resueltos durante la mañana de ese día y que obligó a los Estados afectados a implantar medidas de contingencia contempladas en sus cartas de acuerdo operacionales. En el cambio del año bisiesto no hubo problemas asociados en toda la Región CAR.

2.21 Como resultado de esta experiencia regional en materia de planes de contingencia, la Oficina Regional NACC de la OACI espera desarrollar un proyecto en conjunto con los Estados de la región CAR, para preparar un plan de contingencia para la región CAR que pueda ser utilizado en situaciones de desastres naturales y otros eventos que puedan afectar la prestación de los servicios de navegación aérea de la región. Con este propósito deseáramos no desintegrar y utilizar el mismo grupo de tarea que llevó a cabo el trabajo de Contingencia Y2K para realizar este Plan de Contingencia para la Región CAR.

2.22 Basado en lo mencionado en 2.21 arriba, deseamos proponer a la Reunión que adopte el proyecto de conclusión que tiene por objetivo aprovechar todo el esfuerzo en materia de Planes de Contingencia realizado para los eventos Y2K y tener un Plan Regional CAR de contingencia:

Proyecto de Conclusión 4/x: Plan de Contingencia para la Región CAR

Que:

- a) La Oficina Regional NACC de la OACI aproveche los trabajos realizados sobre Planes de Contingencia Y2K para aplicarlos a un Plan de Contingencia para la Región CAR que pueda utilizarse en cualquier situación que se presente en la región y que afecte la prestación de los servicios de tránsito aéreo y otros servicios conexos;
- b) se solicite a la Oficina NACC de la OACI que mantenga la membresía del Grupo de Tarea de Contingencia Y2K para la Región CAR, haciéndole los ajustes necesarios en su denominación, términos de referencia y programa de trabajo para cumplir con el proyecto mencionado en a) arriba; y
- c) se informe a los miembros de cada Estado/Organismo internacional los resultados.

2.23 Finalmente, queremos agradecer a todos los Estados/Organismos de la Región CAR por su decidido apoyo durante el año 1999 a las actividades realizadas por la OACI y el Grupo de Tarea de Contingencia Y2K de la región CAR, y luego durante las actividades del año bisiesto, que permitieron que las operaciones aéreas internacionales pudieran ser conducidas en una forma segura, eficiente y expedita en la región CAR.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada por la OACI en esta nota de estudio sobre las acciones adoptadas en materia de planificación de contingencia para solucionar el problema del año 2000 y del año bisiesto en la Región CAR; y
- b) adoptar el Proyecto de Conclusión del párrafo 2.22 arriba que permita desarrollar un Plan de Contingencia para la Región CAR y mantener el grupo de tarea de Contingencia Y2K para hacer esta labor con los cambios respectivos en su programa de trabajo y términos de referencia.