

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE**

**PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE LA REGIÓN DEL CARIBE (CAR/DCA/1)**

(Gran Caimán, Islas Caimanes 8 al 11 de octubre del 2002)

Cuestión 4 del
Orden del Día:

Navegación Aérea

4.6 Plan de Contingencia para la Región CAR

PLAN DE CONTINGENCIA ATS PARA LA REGIÓN CARIBE (CAR)

(Nota de Estudio presentada por Secretaría)

RESUMEN
Esta nota de estudio tiene por objeto presentar a la reunión de Directores de Aviación Civil de la región CAR la necesidad de que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales desarrollen Planes de Contingencia ATS para las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de la región, coordinándolos con los Estados adyacentes tomando como referencia la planificación de contingencia desarrollada para el evento de Y2K.
REFERENCIAS:
<ul style="list-style-type: none">• Planes de Contingencia ATS de la región CAR para el año 2000 (Y2K)• Informe de la Reunión GREPECAS/10 (Canarias, España, Octubre 2001)• Informe de la Reunión C/CAR WG/2 (Haití, Febrero 2002)• Informe de la Reunión 26ava E/CAR IWG (Barbados, Mayo 2002)

1. Introducción

1.1 La región CAR realizó una planificación de contingencia ATS para el evento del cambio del milenio (Y2K) en un esfuerzo regional e inclusive mundial reflejados en el Plan de Contingencia Y2K para la región CAR y los Planes nacionales de Contingencia Y2K.

1.2 La OACI planteó en diversas reuniones de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, Oriental, y Centroamérica realizadas durante los años 2000 y 2001 la posibilidad de rescatar esta planificación de contingencia ATS para el evento Y2K y convertirla en una planificación actualizada de contingencia ATS para la región CAR.

1.3 La reunión GREPECAS/10 celebrada en Islas Canarias, España, (octubre de 2001) formuló, entre otras, la *Conclusión 10/8*, Planes de Contingencia ATS la cual pide que los Estados/Territorios adyacentes revisen los planes de contingencia ATS nacionales preparados y coordinados para la problemática Y2K y que acuerden las medidas más apropiadas para su adaptación a cualquier evento que pudiera afectar, en forma parcial o total, el suministro de los ATS y servicios de apoyo; y que las Oficinas Regionales de la OACI coadyuven en las gestiones para lograr este propósito.

2. Discusión

2.1 Tomando en cuenta lo expresado por GREPECAS/10 en el párrafo 1.3 arriba, la Oficina NACC propuso a los Estados de la región CAR un curso de acción a seguir a través de las reuniones de los Grupos de Trabajo del Caribe Central, Oriental y de los DCAs de Centroamérica para desarrollar una planificación de Contingencia ATS para la región CAR donde cada Estado/Territorio/Organización Internacional responsable de una Región de Información de Vuelo (FIR) confeccionara un plan de contingencia ATS que pueda ser acordado con los Estados/Territorios/Organización Internacional adyacentes de manera de que se tenga una planificación de contingencia que en su conjunto forme una planificación de contingencia ATS y de los servicios de apoyo conexos para la región CAR.

2.2 Se adjunta como **Apéndice A** a esta nota de estudio, el modelo de plan de contingencia ATS para FIR que fuera presentado a las reuniones de los grupos de trabajo C/CAR WG/2 (Haití, febrero 2002) y 26va E/CAR IWG (Barbados, mayo 2002), también se incluyen algunas consideraciones de los servicios de apoyo tales como Información Aeronáutica, Comunicaciones, Navegación, Vigilancia y Meteorología, que deberán ser tomados en cuenta cuando se confeccionen dichos planes de contingencia.

2.3 En la reuniones mencionadas en el párrafo 2.3 se formularon las Conclusiones 2/4 y 26/4 respectivamente (ver **Apéndice B** a esta nota de estudio), las que avalaron lo propuesto por la Oficina NACC en cuanto a actualizar los planes de contingencia para cada FIR y que se hicieran arreglos con los Estados adyacentes, y que estos planes de contingencia se convirtieran en los elementos básicos de un Proyecto de Acuerdo de Contingencia ATS para la región CAR. En el caso de que hubiera más de un Estado/Territorio dentro de una FIR, los Planes Nacionales de Contingencia ATS de los Estados/Territorios deberían ser tomados en cuenta al confeccionar el plan de contingencia de la FIR.

2.4 Para facilitar el proceso de coordinación de los planes de contingencia ATS de cada FIR, se anexa como **Apéndice C** a esta nota de estudio la Carta ATS 2 del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, Volumen I, donde se muestran las FIRs de la Región CAR.

2.5 En relación a este tema de Planes de Contingencias ATS, la sede de la OACI circuló recientemente una carta de estado ref. AN 13/35.1-02/57 del 28 de junio de 2002, donde se anuncia a los Estados una propuesta de enmienda a los Anexos 11 y 15 concerniente a asuntos de contingencia en el tránsito aéreo. Estas enmiendas tienen como fin impulsar oportunamente los planes de contingencia y su aplicación, así como prever una serie de casos que puedan afectar la seguridad y la regularidad de los servicios internacionales de aeronaves civiles. Las propuestas de enmienda al Anexo 11 introducirían una Norma en el Anexo 11 para que los Estados elaboren y promulguen planes de contingencia para su aplicación en el caso de interrupción o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo o de los servicios de apoyo correspondientes, en las operaciones internacionales de aeronaves civiles. También se presentarían textos de orientación correspondientes en un adjunto al Anexo 11.

2.6 La propuesta al Anexo 15 introduciría una disposición en el Capítulo 5 relativa a la promulgación de medidas de contingencia por medio de NOTAM para su aplicación en caso de interrupciones de los servicios de Tránsito Aéreo o de los servicios de apoyo correspondientes. A título informativo se tiene previsto que estas enmiendas sean aplicables a partir del 27 de Noviembre de 2003.

2.7 La reunión sobre planificación de Contingencia ATS para las Regiones NAM/CAR prevista para el mes de Septiembre de 2002 en la Ciudad de México, tuvo que ser cancelada por falta de confirmaciones de asistencia a la misma de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y la Secretaría fue de la opinión que se debería presentar una propuesta a esta primera reunión de Directores de Aviación Civil de la región CAR con el fin de lograr un acuerdo sobre el tema de Planes de Contingencia ATS. De esta manera se podría dar cumplimiento a la Conclusión 10/8 de GREPECAS/10 y a la vez estar la región CAR adelantada al cumplimiento de la norma de los Anexos 11 y 15 según se menciona en los párrafos 2.5 y 2.6 arriba.

2.8 La Secretaría desea proponer a la reunión el siguiente proyecto de conclusión que sirva para que las Administraciones actualicen la planificación de contingencia ATS de la Región CAR y que también sirva como un acuerdo entre los Estados de la región CAR para la puesta en práctica de estos planes de contingencia y puedan apoyarse los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales según sea requerido:

**PROYECTO
DE CONCLUSIÓN 1/XX ACUERDO SOBRE PLANES DE CONTINGENCIA ATS Y
SERVICIOS DE APOYO PARA LA REGIÓN CAR**

Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de la Región Caribe (CAR):

- a) Actualicen a más tardar el **27 de noviembre de 2003** sus planes de contingencia ATS y servicios de apoyo para las Regiones de Información de Vuelo (FIRs), y que dentro de lo posible hagan arreglos bilaterales y/o multilaterales con aquellos Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que son responsables de espacios aéreos vecinos utilizando el modelo que se muestra en el Apéndice.... de este Informe;
- b) consideren a los Planes de Contingencia ATS de las regiones de Información de Vuelo (FIRs) mencionados en a) arriba debidamente coordinados como los elementos básicos de la Planificación de Contingencia ATS para la región CAR;
- c) Envíen una copia de sus planes de Contingencia ATS a la Oficina Regional NACC de la OACI; y
- d) Apoyen en la medida de sus posibilidades a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales vecinos cuando sea necesario aplicar los Planes de Contingencia ATS, en el caso de interrupción o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo o de los servicios de apoyo correspondientes a las operaciones internacionales de aeronaves civiles.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la reunión a tomar nota del planteamiento realizado por la Secretaría dirigido a la elaboración de una planificación de contingencia ATS apropiada para la región CAR y aprobar el proyecto de Conclusión que serviría como Acuerdo marco de referencia para la Planificación de Contingencia ATS en la región Caribe (CAR).

APÉNDICE A

Guía para la elaboración de un Plan de Contingencia

Plan de Contingencia para la FIR XXXX

Efectivo: (día) (mes) (año) a partir de (horas UTC)

1. Introducción

1.1 El presente Plan de Contingencia ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI, contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426, Parte II, Sección I, Capítulo 1, párrafo 1.3).

1.2 El objetivo de este Plan de Contingencia es facilitar y mantener el movimiento ordenado y seguro de la aviación civil internacional a través del espacio aéreo de la FIR XXX (nombre de la/las FIRs que correspondan) en caso de una interrupción parcial de los servicios de tránsito aéreo y/o establecer rutas de contingencia para encaminar el flujo de tránsito entre las FIRs (nombre de la/las FIRs que correspondan y nombre del Estado) en el caso de una interrupción total de los servicios de tránsito aéreo, así como de los correspondientes servicios conexos.

1.3 Este Plan de Contingencia ha sido elaborado por (nombre del Estado), asistido por la Oficina Regional NACC de la OACI (de ser el caso) y aprobado por el Presidente del Consejo.

1.4 La efectiva aplicación del presente plan presupone una estrecha cooperación, colaboración y aceptación de las autoridades aeronáuticas de las FIR involucradas, así como de los usuarios del espacio aéreo de referencia.

2. FIRs afectadas

2.1 Las FIRs directamente afectadas por el presente Plan de contingencia son:

(Identificar nombres de las FIRs afectadas del Estado y Estados limítrofes)

3. Principios básicos

3.1 Las medidas de contingencia que figuran en el presente plan, podrían ser aplicadas en casos de acontecimientos previsibles, ocasionados por paros, conflictos laborales o de interrupción imprevista de los servicios de tránsito aéreo ocasionado por otras circunstancias y que de alguna manera puedan afectar el suministros de los servicios de tránsito aéreo y/o de los servicios de apoyo conexos en la/las FIRs (nombre de la/las FIRs involucradas).

3.2 Para asegurar que las operaciones de la aviación civil internacional continúen desarrollándose en forma segura y ordenada, se establecen los siguientes principios:

- a) Con una anticipación de XXX horas, la autoridad aeronáutica designará un Órgano Central integrado por (nombre de las dependencias que integrarían el Órgano Central) que tendrá como misión evaluar aquellos acontecimientos que exijan la preparación y aplicación de los arreglos de contingencia correspondientes, con facultad para tomar las medidas posteriores consiguientes hasta el momento que el sistema haya vuelto a la normalidad.
- b) El Órgano Central contará además, con un Grupo de Contingencia presidido por (nombre del cargo a quien corresponderá ejercer la presidencia del Órgano Central) quién tendrá la misión de ejecutar y coordinar las actividades durante la situación de contingencia durante las 24 horas. Estará integrado por personal competente de las siguientes áreas especializadas:
 - Servicios de tránsito aéreo (ATS)
 - Telecomunicaciones aeronáuticas (COM)
 - Meteorología aeronáutica (MET)
 - Servicios de información aeronáutica (AIS)
 - Dirección de aeropuertos
 - etc.

La misión de este Grupo será la siguiente:

- a) Revisar y actualizar periódicamente el presente plan,
- b) Estar continuamente al corriente de la situación de contingencia,
- c) Organizar equipos de contingencia en cada una de las áreas especializadas,
- d) Mantener enlace con las líneas aéreas, IATA, IFALPA y OACI,
- e) Intercambiar información actualizada con (nombre de Estados) y coordinar las actividades de contingencia con dichos Estados,
- f) Dar aviso de la situación de contingencia con suficiente antelación y/o tan pronto como sea posible a las siguientes organizaciones:

Nota: Los nombres, direcciones, teléfonos, fax, e-mail, etc. figuran en el **Apéndice XX** a este Plan de Contingencia que deberá ser periódicamente actualizado.

- Representantes de las empresas de transporte aéreo regulares,
- ACCs responsables de las FIRs adyacentes y demás ACCs que pudieran verse involucrados por las medidas de contingencia,
- OACI, Oficina Regional NACC,

- IATA, Oficina Regional,
 - IFALPA, Representante Regional,
- g) Tomar las acciones necesarias para emitir el NOTAM correspondiente, de acuerdo a la situación de contingencia correspondiente y que figuran en el Apéndice XXXX de este plan. Si la situación es previsible, se emitirá el NOTAM, por lo menos con 48 horas de antelación.

4. Disposiciones aplicables en caso de una disminución del suministro de los servicios de tránsito aéreo

4.1 Si durante la contingencia es posible contar con servicios de información de vuelo (FIS) y alerta y Control de Aeródromo en el Aeropuerto (nombre del o los aeropuertos involucrados), se utilizará un sistema simplificado de rutas ATS que conforman la estructura de la red de rutas de la FIR (nombre de la/las FIRs involucradas), de acuerdo a lo siguiente:

4.1.1 Aeronaves que se dirigen al Área Terminal XXX desde la FIR XXX

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves desde cada FIR involucrada al área terminal correspondiente)

4.1.2 Aeronaves que se dirigen desde el Área Terminal XXX a la FIR XXX

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves desde el área terminal hacia cada FIR involucrada)

4.1.6 Aeronaves que sobrevuelan la FIR XXX desde la FIR AAA a la FIR ZZZ.

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves que sobrevuelan la/las FIRs involucradas)

4.1.7 Aeronaves que sobrevuelan la FIR XXX desde la FIR ZZZ a la FIR AAA

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves que sobrevuelan la/las FIRs involucradas).

4.2 Procedimientos aplicables a las Dependencias ATS involucradas

4.2.1 Las dependencias ATS involucradas deberán seguir los siguientes procedimientos:

- a) Los mensajes de Plan de Vuelo se deberán transmitir al ACC XXX a través de la AFTN de acuerdo a los procedimientos normales.
- b) Deberán autorizar el ingreso a la FIR XXX de una aeronave cada XX minutos (separación longitudinal mínima a ser establecida de acuerdo a las circunstancias), tanto en el espacio aéreo superior como en el inferior, independientemente de los niveles de vuelo utilizados.

- c) Deberán comunicar vía los circuitos de coordinación ATS y con no menos de 30 minutos de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso a la siguiente FIR una vez sobrevolada la FIR XXX.
- d) Instruirán a los pilotos al mando de las aeronaves que deberán mantener el último nivel asignado y velocidad (número MACH de ser el caso) mientras sobrevuele la FIR XXX.
- e) No autorizarán ningún cambio de nivel o de velocidad (número MACH de ser el caso) dentro de los 10 minutos anteriores que la aeronave ingrese a la FIR XXX.
- f) Las aeronaves que así lo prefieran, podrán ser encaminadas a través de las rutas ATS de contingencia que figuran en el para. 5.3 de este Plan de Contingencia.
- g) El FIC XXX indicará a las aeronaves que deberán comunicar con las dependencias ATC adyacentes 5 minutos antes de la hora prevista de ingreso a la FIR correspondiente.

4.3 **Procedimientos aplicables a las aeronaves**

4.3.1 Las aeronaves que sobrevuelen la FIR XXX o que procedan desde o hacia el Area Terminal XXX, deberán ajustarse a los siguientes procedimientos:

- a) Todas las aeronaves que procedan por las Rutas ATS establecidas en este Plan de contingencia se ajustarán a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y se le asignará un nivel de vuelo de acuerdo a la tabla de niveles de crucero que figura en el Anexo 2, Apéndice 3.
- b) Volar en la ruta o lo más cerca posible del eje de ruta de contingencia asignada.
- c) Mantener escucha permanente en la frecuencia VHF XXX y transmitir, preferentemente en inglés en dicha frecuencia la posición real o estimada a los puntos de notificación.
- d) Emitir en la frecuencia VHF XXX cualquier maniobra de ascenso o descenso que las circunstancias así lo exigieran, preferentemente de 2 a 5 minutos de antelación. Las maniobras de ascenso y descenso deberán realizarse claramente a la derecha del eje de la ruta. El mensaje deberá contener: identificación de la aeronave, posición, nivel abandonado, nivel que se cruza, etc.
- e) Mantener las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas mientras se sobrevuele la FIR XXX.
- f) Mantener último transpondedor SSR asignado y si no se le ha asignado transpondedor, mantener código 2000.

5. Disposiciones aplicables en caso de una interrupción total del suministro de los servicios de tránsito aéreo

5.1 En el caso de una interrupción total del suministro de los servicios de tránsito aéreo y se determine que las operaciones de la aviación civil internacional no pueden tener lugar en el espacio aéreo de la/las FIR XXX, se procederá a encaminar el tránsito aéreo internacional que resulte afectado por las siguientes rutas:

5.2 Aeronaves que se dirijan de la FIR ZZZ a la FIR XXX

5.2.1 Las aeronaves que se dirijan de la FIR ZZZ a la FIR XXX serán encaminadas por la red de rutas ATS de las FIRs, de acuerdo a lo siguiente:

- **Ruta de Contingencia 1 (RC 1):**
- **Ruta de Contingencia 2 (RC 2):**
- **etc.**

5.3 Aeronaves que se dirijan de la FIR XXX a la FIR ZZZ

5.3.1 Las aeronaves que se dirijan de la FIR XXX a la FIR ZZZ serán encaminadas por la red de rutas ATS de las FIRs, de acuerdo a lo siguiente:

- **Ruta de Contingencia 3 (RC 3):.**
- **Ruta de Contingencia 4 (RC 4):**
- **etc.**

6. Procedimientos aplicables a las dependencias ATS involucradas

6.1 Los ACCs XXX, ZZZ, etc:

- a) Aplicarán los procedimientos establecidos en las Cartas de Acuerdo Operacionales vigentes.
- b) Adicionalmente, encaminarán el tránsito que procede desde y hacia los aeropuertos XXX, de acuerdo a lo siguiente: (encaminamiento adicional, de ser necesario).

7. Procedimientos aplicables a las aeronaves

7.1 Las aeronaves seguirán los siguientes procedimientos:

- a) Planificarán su vuelo y procederán de acuerdo a su aeropuerto de origen y destino por las rutas ATS que se especifican en los para. 5.2 y 5.3.

- b) De ser el caso, se ajustarán a los procedimientos indicados en el para. 4.3.

8. Consideraciones adicionales

8.1 Los arreglos de contingencia aquí previstos son provisionales y estarán vigentes hasta el momento en que los servicios e instalaciones del plan reanuden sus actividades y, por consiguiente, no constituyen enmiendas del plan regional que hay que tramitar de conformidad con el procedimiento para la enmienda de planes regionales aprobados.

8.2 La preparación de este plan se llevó a cabo previa consulta con los Estados que se verían afectados por las medidas de contingencia a aplicarse y con la Oficina Regional NACC de la OACI, quien ha tenido a su cargo la coordinación del plan con los Estados y los organismos internacionales interesados.

CONSIDERACIONES SOBRE LOS SERVICIOS DE APOYO A LOS PLANES DE CONTINGENCIA FIR ATS

AIS

El Plan de Contingencia NOTAM será desarrollado para detallar las medidas que permitirán un apoyo al Plan de Contingencia de los Servicios de Tránsito Aéreo, mediante el eficiente intercambio de información NOTAM a nivel Nacional e Internacional, y asegurar que las operaciones continuarán aún si estas están afectadas por diversas fallas en los sistemas. De tal manera que el Plan de Contingencia NOTAM permita establecer las acciones a seguir para reducir el impacto de dichas fallas en el suministro del servicio NOTAM, proporcionando las medidas técnicas (en las Bases de Datos y de comunicación AFTN) y administrativas, estableciendo los procedimientos de coordinación y operación necesarios, que se deberán establecer antes, durante y después de cualquier fase de Contingencia

CNS

El Plan de Contingencia CNS de apoyo al ATS, requiere de un plan nacional/multinacional de los Estados/Territorios/Organismo Internacional de la Región CAR en el que se identifiquen los proveedores de servicios CNS, el sistema primario que proporciona esos servicios, así como las medidas de contingencia acordada con cada proveedor de servicios que se aplicará en caso de interrupción del servicio primario producto de las causas que podrían provocar las fallas. En la Tabla que se muestra a continuación se presenta la propuesta información preliminar sobre los sistemas/servicios de un Plan de contingencia CNS.

Tabla CNS/1: Información preliminar sobre el Plan de contingencia CNS de apoyo al ATS

No.	Sistema/Servicio	Proveedor de Servicio	Medio primario	Alternativa de Contingencia
1	<i>Sistemas de Comunicaciones:</i>			
1.2	Circuitos orales ATS			
1.2.1	Sistema de soporte del circuito			
1.2.2	Equipamiento central			
1.2.3	Equipo terminal			
1.3	Sistema AFTN			
1.3.1	Sistema de soporte del circuito			
1.3.2	Hardware/software central			
1.3.3	Equipo terminal			
1.4	Sistemas de radiocomunicaciones del servicio móvil aeronáutico.			
1.4.1	Sistema de soporte de comunicaciones entre la estación VHF/HF y el Centro.			
1.4.2	Equipamiento de la Estación VHF/HF			
1.4.3	Equipamiento de la dependencia ATS			

No.	Sistema/Servicio	Proveedor de Servicio	Medio primario	Alternativa de Contingencia
1.5	Sistema ATIS			
1.6	Sistemas de grabación de comunicaciones			
2	Sistemas de Navegación :			
2.1	VOR "Identificación"			
2.2	DME "Identificación"			
2.3	ILS "Identificación"			
3	Sistemas de vigilancia:			
3.1	Radar Primario			
3.1.1	Sistema de soporte de comunicación entre el radar y el Centro			
3.1.2	Equipamiento de la estación radar			
3.1.3	Equipo terminal			
3.2	Radar Secundario			
3.2.1	Sistema de soporte de comunicación entre el radar y el Centro			
3.2.2	Equipamiento de la estación radar			
3.2.3	Equipo terminal			
3.3	Procesamiento de planes de vuelos			
3.4	Procesamiento de datos radar.			
4	Sistemas de alimentación de energía eléctrica:			
4.1	Sistemas de suministro eléctrico de la red pública.			
4.2	Sistema de suministro eléctrico local.			

MET

La información OPMET en formato alfanumérico (METAR, SPECI, TAF, TAF AMD, SIGMET, AIRMET, avisos de ceniza volcánica y de ciclones tropicales), recibido por la AFTN en los centros mundiales de pronóstico de área (WAFCs) de Washington y Londres son enviados por enlaces de subida a las tres transmisiones satelitales de la OACI (ISCS (1), ISCS (2) y el SADIS) para la diseminación global a los Estados que cuentan con el equipo receptor VSAT de una vía.

Otro medio alternativo para la transmisión de la información OPMET a los dos WAFCs (Londres y Washington) que ofrece una contingencia valiosa para la diseminación global de la información OPMET podría ser el uso de las redes de comunicación de los proveedores de servicio (ARINC y SITA). Sin embargo, hay que hacer notar que una falla en el suministro de la PTT o la corriente comercial podría

impactar estos servicios. Si por algún motivo no fuera posible aprovechar la ventaja de los circuitos ARINC y SITA para proveer el apoyo al plan de contingencia de la AFTN globalmente, aun existiría la posibilidad de realizar arreglos específicos al plan de contingencia regional para recibir la información OPMET.

Esto podría ocasionar que se tenga que insertar la información OPMET en las oficinas de las compañías de aviación en los aeródromos por intervención de la oficina meteorológica de aeródromo y la oficina de vigilancia meteorológica (MWO) para su posterior envío a los WAFCs de Londres y Washington y los centros de conmutación de la AFTN.

Al menos en teoría, la información OPMET podría concentrarse en cualquiera de los dos WAFCs para ser enviada posteriormente vía enlace GTS dedicado entre Londres y Washington.

Otra alternativa podría ser el uso de la Internet con todas sus limitaciones. Washington permite el acceso de información OPMET y otros productos vía Internet, pero no permite la entrada de datos vía Internet. Sin embargo, se debe tener en mente que la Internet no necesariamente pueda satisfacer los requisitos de tiempo tan sensibles que demandan los servicios críticos de tránsito aéreo en cuanto a los mensajes ATS/AIS/MET.

A pesar de estas limitaciones, se podrían considerar algunos criterios específicos que puedan ser alcanzados por un proveedor de confianza en términos de confiabilidad, accesibilidad y seguridad y sea considerado únicamente como un medio de apoyo por acuerdo internacional para obtener datos e información meteorológicos aeronáuticos en apoyo a la navegación aérea internacional.

APÉNDICE B

CONCLUSIÓN 2/4

PLANES DE CONTINGENCIA ATS PARA EL CARIBE CENTRAL

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales del Caribe Central:

- a) actualicen lo antes posible sus planes de contingencia para las Regiones de Información de Vuelo (FIRs) del Caribe Central, y que dentro de lo posible hagan arreglos bilaterales y/o multilaterales con aquellos Estados/Territorios/Organismos Internacionales que son responsables de espacios aéreos vecinos utilizando el modelo que se muestra en el **Apéndice D** de este Informe;
- b) presenten los Planes de Contingencia ATS para FIR a la Reunión Extraoficial NAM/CAR de Contingencia ATS, que se llevará a cabo en la Oficina Regional NACC de la OACI en septiembre de 2002;
- c) que los Planes de Contingencia ATS de las regiones de información de vuelo (FIRs) del Caribe Central se conviertan en los elementos básicos de un Proyecto de Acuerdo de Contingencia ATS para la Región CAR, el cual sería preparado por la Reunión Extraoficial mencionada en b) para ser entregado posteriormente a la Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de la Región Caribe (octubre 2002); y
- d) preparen una tabla de referencia rápida que incluirá las FIRs, las personas que deben contactarse en caso de una contingencia, y la lista de verificación de las acciones a tomar en cada caso.

Nota: En caso de que haya más de un Territorio dentro de una FIR, el Plan de Contingencia ATS de dicha FIR debería contemplar los Planes de Contingencia Nacionales de dichos Territorios.

Referencia: *Segunda Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR WG/2)
(Pétion Ville, Haití, 18 al 22 de febrero de 2002)*

CONCLUSIÓN 26/4

PLANES DE CONTINGENCIA ATS PARA EL CARIBE ORIENTAL

Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales del Caribe Oriental:

- a) actualicen lo antes posible sus planes de contingencia para la Región de Información de Vuelo (FIR) de Piarco, y que dentro de lo posible hagan arreglos bilaterales y/o multilaterales con aquellos Estados/Territorios/Organismos Internacionales que son responsables de espacios aéreos vecinos utilizando el modelo que se muestra en el **Apéndice B** a esta parte del Informe;
- b) Trinidad y Tabago presente los Planes de Contingencia ATS de la FIR Piarco a la Reunión Extraoficial NAM/CAR de Contingencia ATS, que se llevará a cabo en la Oficina Regional NACC de la OACI en septiembre de 2002; y
- c) los planes de contingencia ATS bilaterales y/o multilaterales se conviertan en los elementos básicos de un Proyecto de Acuerdo de Contingencia ATS para la Región CAR, el cual sería preparado por la Reunión Extraoficial mencionada en b) para ser entregado posteriormente a la Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de la Región Caribe (octubre 2002).

Referencia: *26^{ava} Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Oriental (26th E/CAR IWG)
(Barbados, 3 al 7 de junio de 2002)*