



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/4 — NE/32

13/08/18

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones
NAM/CAR (ANI/WG/4)**

Miami, Estados Unidos, 21 – 24 de agosto de 2018

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Desarrollos Mundiales/Regionales de Navegación Aérea

3.4 Otros desarrollos de navegación aérea mundial/regional

ESTRATEGIA DE PLANIFICACIÓN Y RESPUESTA ANTE CONTINGENCIAS DE LA REGIÓN CAR

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio presenta las acciones preliminares emprendidas para desarrollar e implementar una estrategia de planificación y respuesta ante contingencias, a fin de abordar la interrupción o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo y los servicios de apoyo relacionados en la Región CAR.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 5.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación• Desarrollo económico del transporte aéreo
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Doc 7300/9• Anexo 11 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Servicios de Tránsito Aéreo

1. Introducción

1.1 La aviación civil es mucho más que un medio de transporte. En varias regiones, representa un elemento estratégico para la conectividad, así como un apoyo irremplazable para el desarrollo económico de los Estados.

1.2 La región del Caribe se encuentra periódicamente bajo la amenaza de huracanes, lo que hace que la infraestructura y las operaciones de aviación sean vulnerables a su impacto mortal, pero al mismo tiempo, estas mismas infraestructuras son necesarias para una recuperación rápida ante desastres.

1.3 Además, algunos Estados y territorios proveen servicios vitales para la navegación aérea, que no sólo permiten la llegada y salida de vuelos en su territorio, sino que también respaldan las operaciones de transporte aéreo regionales e interregionales. Por lo tanto, el impacto de situaciones no deseadas va más allá de las fronteras de los Estados.

2. Obligaciones asumidas mediante el Convenio de Chicago

2.1 El Anexo 11 al Convenio de Chicago exige a las autoridades de servicios de tránsito aéreo que elaboren y promulguen planes de contingencia para la implementación en caso de interrupción o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo y servicios auxiliares relacionados en el espacio aéreo del que son responsables para la provisión de tales servicios. Dichos planes de contingencia se desarrollarán con la asistencia de la OACI según sea necesario, en estrecha coordinación con las autoridades de los servicios de tránsito aéreo responsables de la prestación de servicios en porciones adyacentes del espacio aéreo y con los usuarios del espacio aéreo en cuestión.

2.2 Al revisar el resultado del PQ del USOAP que aborda este SARP, podemos verificar que actualmente 8 Estados de la Región CAR no cumplan con estos requisitos.

2.3 Algunos otros Estados no han actualizado sus planes de contingencia ATS en años, luego de cambios significativos en su sistema ATS, cambios de autoridades, diferentes contextos operativos, etc.

3. Experiencia Reciente

3.1 Durante los años 2017 y 2018 los Estados y Territorios de la Región CAR enfrentaron situaciones de contingencia, principalmente relacionadas (pero no limitadas) con fenómenos naturales, como huracanes, inundaciones, terremotos, erupciones volcánicas, etc. que representan una amenaza significativa para las operaciones de transporte aéreo.

3.2 El Anexo 11 Adjunto C establece que La OACI estará a disposición para seguir de cerca los acontecimientos que puedan conducir a sucesos que exijan la preparación y aplicación de arreglos de contingencia y, si fuera necesario, asistir en la elaboración y aplicación de tales arreglos. Si se prevé que puede ocurrir una situación crítica, se establecerá en las oficinas regionales y en la Sede de la OACI en Montreal, un equipo coordinador y se dispondrá lo necesario para que se pueda recurrir a personal competente las 24 horas del día, o tener acceso al mismo.

3.3 En línea con los requerimientos antes mencionados, la Oficina Regional NACC de la OACI está jugando un rol proactivo para asistir a los Estados, mediante:

- Monitoreo constante de la región, ante circunstancias no deseadas, tratando de establecer contacto con los puntos de contacto ANS;
- Brindando informes periódicos a la Sede de la OACI y, a través de esta, a otras agencias de la ONU u Organizaciones Internacionales;
- Estableciendo contacto directo con el personal clave de aviación de los Estados y Territorios que sufren situaciones de contingencia; y
- Coordinando vuelos de socorro, cuando sea necesario.

3.4 Se demostró la necesidad crítica y el beneficio de los planes de contingencia. Sin embargo, también se identificó la necesidad de una respuesta de contingencia regional más coherente y alineada. Esta respuesta de contingencia también debe involucrar a la industria, como un aliado clave con recursos estratégicamente desplegados para apoyar el desarrollo de sus operaciones diarias.

3.5 El principal desafío identificado es que la mayoría de las Regiones de Información de Vuelo han planificado su contingencia ATS individualmente. Eso significa que abordaron una visión cerrada de las amenazas potenciales que pueden afectarlos y describieron posibles soluciones, incluido el encaminamiento del tráfico aéreo a través de los Estados vecinos.

4. Planificación y Respuesta del Caribe ante Contingencias

4.1 Experiencias recientes demostraron la necesidad de tomar medidas concretas para abordar situaciones de emergencia y de contingencia desde una perspectiva regional.

4.2 De acuerdo con esto, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Oficina Regional NACC de la OACI tomaron la iniciativa de establecer un Equipo Regional de Coordinación de Contingencias (CCT), que toma en consideración las principales amenazas que periódicamente atacan a la Región y proporciona pasos operacionales para abordarlos. Este equipo debe ser la piedra angular de la planificación y respuesta a contingencias del Caribe.

4.3 En línea con lo anterior, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Oficina Regional NACC de la OACI tomaron la iniciativa para establecer en un Equipo Regional CAR de Coordinación de Contingencia (CCT), mismo que toma en consideración las amenazas principales que periódicamente atacan a la Región, para proporcionar pasos operacionales regionales para tratarlos. Este equipo deberá ser la piedra angular para la planificación y respuesta ante Contingencias de la Región CAR.

5. Acciones sugeridas

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Solicitar a los Estados y Territorios NAM / CAR que actualicen sus planes de contingencia ATS;
- b) Solicitar a los Estados y Territorios NAM / CAR que envíen sus planes de contingencia ATS actualizados a la Oficina Regional NACC de la OACI;
- c) Apoyar y colaborar para desarrollar e implementar el Plan de Contingencia del Caribe; y
- d) Solicitar a cada Estado y territorio que actualice su(s) punto(s) de contacto para situaciones de contingencia.