



**OACI**

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

# **Tercera Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia**

## **(NAM/CAR/CONT/3)**

### **Informe Final**

Ciudad de México, México, y en línea, 9 al 11 de mayo de 2023

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice .....	i-1
Reseña .....	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión .....	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural .....	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión .....	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo .....	ii-1
ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-1
ii.6 Orden del Día .....	ii-2
ii.7 Asistencia .....	ii-3
ii.8 Proyectos de Conclusión y Decisiones.....	ii-3
ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones .....	ii-3
Lista de Participantes .....	iii-1
Información de contacto .....	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día.....	1-1
<i>Adopción del Orden del Día Provisional, Horario y Revisión de Conclusiones Pendientes</i>	
Cuestión 2 del Orden del Día.....	2-1
<i>Requerimientos de la OACI para la Planificación de Contingencias de Servicios de Navegación Aérea (ANS) y Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)</i>	
Cuestión 3 del Orden del Día.....	3-1
<i>Iniciativas regionales para la planificación y respuesta ante contingencias</i>	
Cuestión 4 del Orden del Día.....	4-1
<i>Evaluación del Impacto y Respuesta de las Contingencias Enfrentadas en 2022</i>	
Cuestión 5 del Orden del Día.....	5-1
<i>Plan Regional CAR de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) de Contingencias</i>	
Cuestión 6 del Orden del Día.....	6-1
<i>Ejercicio de Simulación de Contingencias para la Región CAR</i>	
Cuestión 7 del Orden del Día.....	7-1
<i>Otros asuntos</i>	

---

## RESEÑA

### ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Tercera Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/3) se llevó a cabo en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México y en línea del 9 al 11 de mayo de 2023.

### ii.2 Ceremonia inaugural

El señor Julio Siu, Director Regional Interino de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pronunció un discurso de inauguración, resaltando los objetivos de la reunión, el alineamiento de los diferentes esfuerzos regionales en favor de los Estados en el manejo de crisis y contingencias, la importancia de la preparación, conciencia y participación activa de los Estados y partes interesadas de la aviación en cuanto a su coordinación y actuación ante las emergencias y el adecuado manejo de las crisis y la recuperación, dio la bienvenida a los/as participantes y finalmente inauguró oficialmente la reunión.

### ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión NAM/CAR/CONT/3 fue dirigida por el Sr. Luis Miranda (Costa Rica), Subdirector General de la Autoridad de Aviación Civil de Costa Rica. El señor Eddian Méndez, Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento de la Oficina Regional NACC actuó como Secretario de la reunión y fue asistido por el Sr. Roberto Sosa, Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento, la Sra. Fabiana Todesco, Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas terrestres, de las Oficinas Regionales SAM y NACC de la OACI respectivamente.

### ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las notas de estudio, las notas de información y el informe de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

### ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 15:00 horas, con períodos de intermedio requeridos.

**ii.6 Orden del Día**

- Cuestión 1 del Orden del Día: Adopción del Orden del Día Provisional, Horario y Revisión de Conclusiones Pendientes**
- Cuestión 2 del Orden del Día: Requerimientos de la OACI para la Planificación de Contingencias de Servicios de Navegación Aérea (ANS) y Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)**
- Cuestión 3 del Orden del Día: Iniciativas regionales para la planificación y respuesta ante contingencias**
- Cuestión 4 del Orden del Día: Evaluación del Impacto y Respuesta de las Contingencias Enfrentadas en 2022**
- Cuestión 5 del Orden del Día: Plan Regional CAR de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) de Contingencias**
- Cuestión 6 del Orden del Día: Ejercicio de Simulación de Contingencias para la Región CAR**
- Cuestión 7 del Orden del Día: Otros asuntos**

## ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 19 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM y 2 Organizaciones Internacionales, con un total de 89 delegados/as como se indica en la lista de participantes.

## ii.8 Proyectos de Conclusión y Decisiones

La Reunión registró sus actividades en la forma de Proyectos de Conclusión y Decisiones de la siguiente manera:

### PROYECTOS DE

**CONCLUSIÓN:** Acciones sugeridas que requieren endoso de los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA).

**DECISIONES:** Acciones internas.

Número	Título	Página
C/1	<b>ESTADO DE LA PLANIFICACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS AEROPORTUARIAS</b>	2-1
C/2	<b>ACTUALIZACIÓN DE LA PLANTILLA REGIONAL PARA PLANES DE CONTINGENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)</b>	3-4
C/3	<b>ARMONIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR E INFERIOR DE LA REGIÓN CAR</b>	4-2
C/4	<b>ORIENTACIÓN MEJORADA PARA LOS PLANES INTERNOS DE CONTINGENCIA DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANSP)</b>	5-2

## ii.9 Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones

**Refiérase a la página de internet de la Reunión:**

<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2023-cont3.aspx>

### NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01	1	Revisión y Aprobación del Orden del día y Horario Provisional de la Reunión	09/02/23	Secretaría
NE/02	1	Revisión de Conclusiones y Decisiones de Reuniones NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia Anteriores	2/05/23	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/03	2	Requisitos de la OACI para la Planificación de Contingencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)	2/05/23	Secretaría
NE/04	2	Planificación y Respuesta a Contingencias de CADENA	27/04/23	CANSO
NE/05	3	Equipo Regional de Coordinación de Respuesta ante Emergencias y Contingencias del Caribe (CAR CERT)	8/05/23	Secretaría
NE/06	4	Revisión de las contingencias ocurridas en la Región CAR en 2022	8/05/23	Secretaría
NE/07	3	Fortalecimiento de los Aspectos Fundamentales de la Preparación de Aeródromos	09/05/23	Estados Unidos

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	--	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	08/05/23	Secretaría
NI/02	3	Plan de Emergencia del Aeropuerto	09/05/23	Estados Unidos

PRESENTACIONES

Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
P/01sp	3	Requisitos de la OACI para la Planificación de Contingencia ATS	Secretaría
P/02	3	CADENA:Contingency Planning and Response ( <i>disponible en inglés únicamente</i> )	CADENA
P/03	6	Briefing on CADENA Annual Hurricane / Tropical Storm Training ( <i>disponible en inglés únicamente</i> )	CADENA
P/04	2	ICAO Annex 11 Mapping to the CADENA AFTM/CDM Procedures Manual ( <i>disponible en inglés únicamente</i> )	CADENA
P/05sp	3	Plan de Emergencia de Aeropuerto	Secretaría

---

**LISTA DE PARTICIPANTES**

**ANTIGUA AND BARBUDA/ANTIGUA Y BARBUDA**

1. Shenneth P Phillips

**ARUBA**

2. Albert Boekhoudt
3. Rino Hermans
4. Willem Angelus Ines Vrolijk

**BAHAMAS**

5. Alexander Berkley Ferguson
6. Michael Fountain

**BARBADOS**

7. Christopher King (V)
8. Donna Archer (V)
9. Gail Clarke (V)
10. Glyne Blanchette (V)
11. John Parris (V)
12. Neil Sarjeant (V)
13. Roderick Oliver (V)

**BELIZE/BELICE**

14. Ellis Stanley Gideon
15. Marvin Polanco

**CANADA/CANADÁ**

16. Andrei Janus (V)

**COSTA RICA**

17. Luis Miranda Muñoz
18. Mario Sequeira Quiros
19. Rolando Richmond (V)

**CUBA**

20. Ramón Arnulfo Ramírez Reyes

**CURAÇAO/CURAZAO**

21. Jacques Lasten
22. Michael Celestijn

**ECCAA**

23. Eloise Denise Silston

**GUYANA**

24. Trevor Daly

**HONDURAS**

25. Consuelo Yalena Bonilla

**JAMAICA**

26. Mark Phillips
27. Troy Blackwood

**MEXICO/MÉXICO**

28. Álvaro Edgar Pérez Galindo (V)
29. Martín Reza Castillo
30. Sandra Fabiola Carrera Peña
31. Alan Munive (V)
32. Alarico Símuta Arriaga (V)
33. Eduardo Alejandro Trujillo Avilés
34. Fernando Landázuri Espinosa
35. Jaime Castelan Trejo (V)
36. Jose Antonio Peña Solis (V)
37. Jose Ramon Alvarez Juarez (V)
38. Juan Liberato Perera Rodriguez (V)
39. Lucila Garcia Jiménez (V)
40. Luis Angel Velarde Vazquez
41. Mario Enrique Morales Garcia (V)
42. Miguel Angel Antonio Escorcía
43. Nuris Sanchez Dias (V)
44. Ohmar Zeferino Martinez Cruz
45. Osiris Antonio González Frias
46. Alexandro Ruiz Ricardez
47. Carlos Ménendez López



- 48. Mariana Cervantes Abdala (V)
- 49. Sydney Ordóñez (V)
- 50. Alberto Romero Flores
- 51. Jorge Caballero (V)
- 52. Jose Guillermo Manzo Espadas (V)
- 53. José Inés Gil Jiménez
- 54. Jose Pedro Gregorio Pineda Jimenez (V)
- 55. Nancy Medina Velazquez
- 56. Sofía Patricia Manzo Espadas
- 57. Zeldy Elizabeth Flores Rivera

**SAINT KITTS AND NEVIS/SAN KITTS Y NEVIS**

- 58. Kenrick Duncan (V)

**SAINT VINCENT AND THE GRENADINES/SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS**

- 59. Allan Providence (V)
- 60. Andrea Best (V)
- 61. Dilleth Davis
- 62. Eddison Edwards (V)
- 63. Jeronnie Richardson
- 64. Jevon Jackson (V)
- 65. Josette Greaves (V)
- 66. Ravie Francis (V)
- 67. Sarah-Lina Dos Santos (V)
- 68. Shaverne Walker (V)
- 69. Stanton Gomes (V)

**TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO**

- 70. Barry Phirangee

**TURKS AND CAICOS ISLANDS/ISLAS TURCAS Y CAICOS**

- 71. Darrak Williams
- 72. Emanuel Rigby

**UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS**

- 73. Daniel Ayotte
- 74. James Bedow (V)
- 75. James Webb (V)
- 76. Jason Alves
- 77. Jessa Gottlich (V)
- 78. Jorge Chades (V)
- 79. Keanne Vallejo-Huertas (V)
- 80. Kristle Newman (V)
- 81. Maggie Geraghty (V)
- 82. Norma Campos
- 83. Rudolph Lawrence
- 84. Vincent McMenemy (V)

**CANSO**

- 85. Midori Tanino
- 86. Albert Castillo

**COCESNA**

- 87. Pablo Alexander Luna Servellon
- 88. Roger Pérez
- 89. Victor Manuel Andrade Salgado

**ICAO/OACI**

- 90. Eddian Méndez
- 91. Roberto Sosa
- 92. Fabiana Todesco
- 93. Ernie Snyder

**NOTA: (V): PARTICIPACION VIRTUAL**

**INFORMACIÓN DE CONTACTO**

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	E-mail/ Correo-e
<b>Antigua and Barbuda/Antigua y Barbuda</b>		
<b>Shenneth P Phillips</b> Chief Air Traffic Services	VC Bird Air Traffic Services	E-mail Shenneth.phillips@ab.gov.ag; shennethp@yahoo.com
<b>Aruba</b>		
<b>Albert Boekhoudt</b> Air Transport And Facilitation Inspector	DCA	E-mail albert.boekhoudt@dca.gov.aw
<b>Rino Hermans</b> Director Disaster Management Office	DCA	E-mail e.hermans@crisis.aw
<b>Willem Angelus Ines Vrolijk</b> ATS and Aerodrome Inspector	DCA	E-mail willem.vrolijk@dca.gov.aw
<b>Bahamas</b>		
<b>Alexander Berkley Ferguson</b> Director General	CAA	E-mail alexander.ferguson@caabahamas.com
<b>Michael Fountain</b> Director - State Safety Department	CAA	E-mail michael.fountain@caabahamas.com
<b>Barbados</b>		
<b>Christopher King (V)</b> Safety Manager	G.A.I.A. Inc. Grantley Adams Internatiional Airport	E-mail cking@gaiainc.bb
<b>Donna Archer (V)</b> Chief AIS officer	Civil Aviation	E-mail donna.archer@barbados.gov.bb
<b>Gail Clarke (V)</b> Aerodromes and ATS Inspector	Barbados Civil Aviation Department	E-mail gail.clarke@barbados.gov.bb
<b>Glyne Blanchette (V)</b> Chief Air Traffic Officer	Barbados Civil Aviation Dept	E-mail glyne.blanchette@barbados.gov.bb
<b>John Parris (V)</b> Unit Chief Air Traffic Services	Barbados Civil Aviation Department	E-mail Johnhparris@gmail.com
<b>Neil Sarjeant (V)</b> Unit Chief Air Traffic Services	Barbados Civil Aviation Department	E-mail neil.sarjeant@barbados.gov.bb
<b>Roderick Oliver (V)</b> Asst. Aerodromes and Air Traffic Services Inspector	Barbados Civil Aviation Department	E-mail roderick.oliver@barbados.gov.bb

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	E-mail/ Correo-e
<b>Belize/Belice</b>		
<b>Ellis Stanley Gideon</b> Deputy Director Of Belize Department Of Civil Aviation	Belize Department Civil Aviation (BDCA)	E-mail stanley.gideon@civilaviation.gov. bz
<b>Marvin Polanco</b> Chief Air Traffic Control Officer	BDCA	E-mail marvin.polanco@civilaviation.gov .bz
<b>Canada/Canadá</b>		
<b>Andrei Janus</b> (V-vitual attendance) Senior Engineer - Aircraft Certification Standards	Transport Canada	E-mail andrei.janus@tc.gc.ca
<b>Costa Rica</b>		
<b>Luis Miranda Muñoz</b> Subdirector	DGAC	E-mail lmiranda@dgac.go.cr
<b>Mario Sequeira Quirós</b> Jefe FIC-SAR	DGAC	E-mail msequeira@dgac.go.cr
<b>Rolando Richmond (V)</b> Jefe Unidad de Supervisión de Navegación Aérea	DGAC	E-mail rrichmond@dgac.go.cr
<b>Cuba</b>		
<b>Ramón Arnulfo Ramírez Reyes</b> Subdirector De Operaciones Y Seguridad Operacional	IACC	E-mail ramon.ramirez@iacc.avianet.cu
<b>Curaçao/Curazao</b>		
<b>Jacques Lasten</b> Deputy Director	DC-ANSP	E-mail J.Lasten@dc-ansp.org
<b>Michael Celestijn</b> Air Navigation Services Inspector	CCAA	E-mail michael.celestijn@gobiernu.cw
<b>ECCAA</b>		
<b>Eloise Denise Silston</b> Air Traffic Services Inspector	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	E-mail dsilston@eccaa.aero
<b>GUYANA</b>		
<b>Trevor Daly</b> Unit Chief -ACC/APP/TWR	Guyana Civil Aviation Authority	E-mail tdaly@gcaa-gy.org

NAM/CAR/CONT/3  
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 3

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	E-mail/ Correo-e
<b>Honduras</b>		
<b>Consuelo Yalena Bonilla</b> Jefe Nacional ATS	AHAC	E-mail ybonilla@ahac.gob.hn; yalenab@yahoo.com
<b>Jamaica</b>		
<b>Mark Phillips</b> Unit Manager, Norman Manley Int'L Airport	JCAA	E-mail mark.phillips@jcaa.gov.jm
<b>Troy Blackwood</b> Radar Specialist	JCAA	E-mail troy.blackwood@jcaa.gov.jm
<b>Mexico/México</b>		
<b>Álvaro Edgar Pérez Galindo (V)</b> Subdirector de Área	AFAC	E-mail apegal00@gmail.com
<b>Martín Reza Castillo</b> Inspector Verificador Aeronáutico	AFAC	E-mail martin.reza@afac.gob.mx
<b>Sandra Fabiola Carrera Peña</b> Inspector Verificador Aeronáutico - Navegación Aérea	AFAC	E-mail sandra.carrera@afac.gob.mx
<b>Alan Munive (V)</b> Jefe de Seguridad	ASUR	E-mail omunive@asur.com.mx
<b>Alarico Símuta Arriaga (V)</b> COMANDANTE DEL CREI	ASUR	E-mail asesoria.emt@gmail.com
<b>Eduardo Alejandro Trujillo Avilés</b> Gerente De Operaciones Y Seguridad	ASUR	E-mail etrujillo@asur.com.mx
<b>Fernando Landázuri Espinosa</b> Gerente De Operaciones Lado Aire	ASUR	E-mail fespinosa@asur.com.mx
<b>Jaime Castelan Trejo (V)</b> Coordinador SMS	ASUR	E-mail jcastelan@asur.com.mx
<b>Jose Antonio Peña Solis (V)</b> Jefe de Operaciones	ASUR	E-mail jpena@asur.com.mx
<b>Jose Ramon Alvarez Juarez (V)</b> Coordinador de equipaje Documentado	ASUR	E-mail jjuarez@asur.com.mx
<b>Juan Liberato Perera Rodriguez (V)</b> ATO Operaciones	ASUR	E-mail juliper2406@gmail.com

<b>Name / Position Nombre / Puesto</b>	<b>Administration / Organization Administración / Organización</b>	<b>E-mail/ Correo-e</b>
<b>Mexico/México</b>		
<b>Lucila Garcia Jiménez (V)</b> Auxiliar Tecnico Operativo de Mantenimiento.	ASUR	E-mail lucgarcia@asur.com.mx
<b>Luis Angel Velarde Vazquez</b> Coordinador De SMS	ASUR	E-mail lvelarde@asur.com.mx
<b>Mario Enrique Morales Garcia (V)</b> COORDINADOR DE GESTION AMBIENTAL	ASUR	E-mail mgme1274@gmail.com
<b>Miguel Angel Antonio Escorcía</b> Responsable De Sistemas Y Equipos De Seguridad	ASUR	E-mail mescorcia@asur.com.mx
<b>Nuris Sanchez Dias (V)</b> INSPECTOR DE EQUIPAJE DOCUMENTADO	ASUR	E-mail Nsanchez@asur.com.mx
<b>Ohmar Zeferino Martinez Cruz</b> Gerente De Operaciones Y Seguridad	ASUR	E-mail ocruz@asur.com.mx
<b>Osiris Antonio González Frias</b> Jefe De Operaciones Lado Aire	ASUR	E-mail ofrias@asur.com.mx
<b>Alexandro Ruiz Ricardez</b> Subgerente De Gestión De La Seguridad Operacional	GAP	E-mail aruiz@aeropuertosgap.com.mx
<b>Carlos Ménendez López</b> Subdirector De Operaciones, Planificación Y Servicios.	GAP	E-mail cmenendez@aeropuertosgap.com.mx
<b>Mariana Cervantes Abdala (V)</b> Jefe de Gestión de Seguridad Operacional	GAP	E-mail mcervantesa@aeropuertosgap.com.mx
<b>Sydney Ordóñez (V)</b> Coordinadora del Plan de Emergencia	GAP	E-mail sydneyrenata2324@gmail.com
<b>Alberto Romero Flores</b> Coordinador Regional Noroeste Mazatlan	SENEAM	E-mail aromerof@hotmail.com
<b>Jorge Caballero (V)</b> JEFE DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO	SENEAM	E-mail jecfebles@hotmail.com
<b>Jose Guillermo Manzo Espadas (V)</b> ATFM	SENEAM	E-mail manzowaze@gmail.com
<b>José Inés Gil Jiménez</b> Coordinador Área Normativa de la DTA	SENEAM	E-mail jose.gil@sct.gob.mx

NAM/CAR/CONT/3  
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 5

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	E-mail/ Correo-e
<b>Mexico/México</b>		
<b>Nancy Medina Velazquez</b> Coordinador Regional Occidente	SENEAM	E-mail gro.seneam@gmail.com
<b>Sofía Patricia Manzo Espadas</b> Coordinador Regional Sureste	SENEAM	E-mail sptisha@hotmail.com
<b>Zeldy Elizabeth Flores Rivera</b> Coordinadora Regional Noreste	SENEAM	E-mail zeldyflores@hotmail.com
<b>Saint Kitts and Nevis/San Kitts y Nevis</b>		
<b>Kenrick Duncan (V)</b> Civil Aviation Safety officer	Civil Aviation Division, Ministry of Aviation	E-mail kenrick.duncan@gov.kn
<b>Saint Vincent and the Grenadines/San Vicente y las Granadinas</b>		
<b>Allan Providence (V)</b> Operations Officer	Argyle International Airport	E-mail allantheopro@gmail.com
<b>Andrea Best (V)</b> Director, Civil Aviation	Civil Aviation Department/ANSP	E-mail andreabest.airports@gmail.com
<b>Dillett Davis</b> Chief Air Traffic Control Officer		E-mail catcsvg@gmail.com
<b>Eddison Edwards (V)</b> Buildings and Civil maintenance	Argyle International Airport	E-mail E.edwards@svg-airport.com
<b>Jerinnie Richardson</b> Communications Officer		E-mail j.richardson@svg-airport.com
<b>Jevon Jackson (V)</b> Senior Air Traffic Control Officer II	Civil Aviation department	E-mail jevonjackson40@gmail.com
<b>Josette Greaves (V)</b> Engineer	Argyle International Airport	E-mail j.greaves@svg-airport.com
<b>Ravie Francis (V)</b> Operations Assistant	Argyle International Airport	E-mail raviefrancis_@hotmail.com
<b>Sarah-Lina Dos Santos (V)</b> Senior Air Traffic Control Officer II	Civil Aviation Department	E-mail sarah_lina_d@hotmail.com
<b>Shaverne Walker (V)</b> Operations Officer	Argyle International Airport	E-mail s.walker@svg-airport.com
<b>Stanton Gomes (V)</b> Deputy Director	Civil Aviation Department	E-mail ddcasvg@gmail.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	E-mail/ Correo-e
<b>Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago</b>		
<b>Barry Phirangee</b> Air Traffic Management Officer	CAA	E-mail bphirangee@caa.gov.tt
<b>Turks and Caicos Islands/Islas Turcas y Caicos</b>		
<b>Darrak Williams</b> Air Traffic Services Inspector	CAA	E-mail dwilliams@tcicaa.tc
<b>Emanuel Rigby</b> Executive Air Traffic Services Manager	TCI Airports	E-mail emanuelrigby@tciairports.tc
<b>United States/Estados Unidos</b>		
<b>Daniel Ayotte</b> Air Traffic Control Specialist	Federal Aviation Administration (FAA)	E-mail Daniel.ayotte@faa.gov
<b>James Bedow (V)</b> ATC SME	FAA	E-mail james.ctr.bedow@faa.gov
<b>James Webb (V)</b> Subject Matter Specialist	FAA	E-mail james.b-ctr.webb@faa.gov
<b>Jason Alves</b> Airport Certification/Staff Specialist	FAA	E-mail jason.alves@faa.gov
<b>Jessa Gottlich (V)</b> Foreign Affairs Specialist	FAA	E-mail Jessa.S.Gottlich@faa.gov
<b>Jorge Chades (V)</b> ATO International Oceanic/Offshore ATC SME	FAA	E-mail jorge.a-ctr.chades@faa.gov
<b>Keanne Vallejo-Huertas (V)</b> Operational Readiness Policy and Procedures Air Traffic Control Expert	FAA	E-mail keanne.vallejo-huertas@faa.gov
<b>Kristle Newman (V)</b> IGIA Coordinator	FAA	E-mail kristle.ctr.newman@faa.gov
<b>Maggie Geraghty (V)</b> Operational Readiness Policy and Procedures Group Manager	FAA	E-mail maggie.e.geraghty@faa.gov
<b>Norma Campos</b> FAA Senior Representative, Mexico Attaché Office of International Affairs	FAA	E-mail norma.v.campos@faa.gov

NAM/CAR/CONT/3  
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 7

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	E-mail/ Correo-e
<b>United States/Estados Unidos</b>		
<b>Rudolph Lawrence</b> ATO International Air Traffic Control Specialist	FAA	E-mail Rudolph.lawrence@faa.gov
<b>Vincent McMenemy (V)</b> ATCS	FAA	E-mail vincent.mcmenemy@faa.gov
<b>CANSO</b>		
<b>Midori Tanino</b> ATO International, Global ATM and CADENA PM		E-mail Midori.Tanino@faa.gov
<b>Albert Castillo</b> Senior ATFM Specialist		E-mail acastillo@cghitech.com
<b>COCESNA</b>		
<b>Pablo Alexander Luna Servellon</b> Coordinador SMS	COCESNA	E-mail Pablo.luna@cocesna.org
<b>Roger Pérez</b> ACNA senior manager	COCESNA	E-mail roger.perez@cocesna.org
<b>Victor Manuel Andrade Salgado</b> Gerente Operativo	COCESNA	E-mail victor.andrade@cocesna.org
<b>ICAO/OACI</b>		
<b>Eddian Méndez</b> Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue/Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail emendez@icao.int
<b>Roberto Sosa</b> Regional Officer, Air Traffic Management /Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo	South American Office (SAM) / Oficina para Sudamérica	E-mail rsosa@icao.int
<b>Fabiana Todesco</b> Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids/Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail ftodesco@icao.int
<b>Ernie Snyder</b> Regional Officer, Air Traffic Management /Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail esnyder@icao.int



**Cuestión 1 del  
Orden del Día**

**Adopción del Orden del Día Provisional, del Horario y Revisión de Conclusiones  
Pendientes**

1.1 La Reunión eligió como Presidente al Sr. Luis Miranda, Subdirector General de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Costa Rica.

1.2 La Secretaría presentó la NE/01 e invitó a la Reunión a aprobar el Orden del día provisional y el horario. La Reunión aprobó el Orden del Día y el horario tal como se presentaron.

1.3 La Secretaría presentó la NE/02 con la lista actualizada de Conclusiones de las reuniones anteriores de Planificación y Respuesta Regional NAM/CAR para Contingencias y Emergencias. Se revisaron el estado y los comentarios de seguimiento de cada Conclusión y todos permanecieron sin cambios.”

1.4 Con respecto a la Conclusión NAM/CAR/CONT/1/1 *PUBLICACIÓN Y REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS PLANES DE CONTINGENCIA ATS*, esta tarea sigue válida, ya que algunos Estados todavía no han remitido a la Oficina Regional NACC de la OACI sus planes de contingencia ATS, la Conclusión NAM/CAR/CONT/2/01 sigue pendiente y será presentada a la reunión NACC/WG/08 para su atención. Asimismo, la Conclusión NAM/CAR/CONT/2/2 *PROPUESTAS PARA MEJORAR LA EFICACIA DE LOS PLANES REGIONALES DE CONTINGENCIA*, será presentada a la reunión NACC/WG/08 y posteriormente al GREPECAS para solicitar la actualización del formato regional de planes de contingencia ATS.

**Cuestión 2 del  
Orden del Día**

**Requerimientos de la OACI para la Planificación de Contingencias de Servicios de Navegación Aérea (ANS) y Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)**

2.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día la Secretaría, a través de la P/05, presentó las Normas y Recomendaciones Prácticas (SARPS) de la OACI para el plan de emergencia aeroportuaria previsto en el Anexo 14 Vol. 1 Doc 9981 Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) *Aeródromos* y en el Doc 9137 - *Manual de Servicios Aeroportuarios Emergencia Aeroportuaria Planificación*, Parte 7.

2.2 Asimismo, la Secretaría informó sobre el proceso de actualización de documentos de la OACI a través del Panel de Diseño y Operaciones de Aeródromos (ADOP), que se espera incluir los siguientes temas en el Doc 9137 Parte 7: preparación y respuesta ante emergencias de salud pública; gestión de desastres y continuidad del negocio; asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias; e interrupción no autorizada de Sistemas de aeronave no tripuladas (UAS) en aeródromos.

2.3 La Secretaría también informó sobre el bajo nivel de cumplimiento de las Preguntas de Protocolo (PQ) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) relacionadas con el plan de emergencia del aeropuerto (PQ 8291, 8293, 8297, 8299 y 8301), las cuales tienen un promedio de 50% no satisfactorio para los Estados de la Región CAR.

2.4 En este sentido, con el objetivo de identificar las principales necesidades de apoyo a los Estados para que sus aeropuertos respondan a situaciones de emergencia, se propuso, mediante una decisión, la elaboración y aplicación de un cuestionario a los Estados y aeropuertos de la Región CAR. La Reunión tomó nota de la información arriba citada y formuló la siguiente Conclusión:

<b>CONCLUSIÓN</b>	
<b>NAM/CAR/CONT/3/1</b>	<b>ESTADO DE LA PLANIFICACIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS AEROPORTUARIAS</b>
<p><b>Qué:</b></p> <p>Que, la Oficina Regional NACC de la OACI envíe un cuestionario electrónico a las autoridades de aviación civil de los Estados de la Región CAR para informar sobre la planificación y respuesta ante emergencias aeroportuarias a más tardar en junio de 2023. Los datos y la información recibida de los Estados serán importantes para identificar proyectos y actividades, como el desarrollo de materiales de guía e instrucción, para apoyar a los aeropuertos y Estados a responder a una emergencia.</p>	<p><b>Impacto esperado:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p><b>Por qué:</b></p> <p>Para recopilar la información sobre el plan de emergencia del aeropuerto (considerando: planificación previa ANTES de una emergencia; operaciones durante la emergencia; y apoyo y documentación DESPUÉS de la emergencia) para identificar los principales apoyos y necesidades en la Región CAR.</p>	

<b>Cuándo:</b> Junio 2023	<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
<b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

2.5 La Secretaría presentó la NE/03, apoyada con la P/01, para detallar los requisitos de la OACI para los arreglos de contingencia por parte del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), proporcionar información sobre los acuerdos regionales para la planificación de contingencia y delinear el papel de las Oficinas Regionales para responder a las contingencias.

2.6 El Anexo 11 requiere que las autoridades ATS desarrollen y promulguen planes de contingencia para la implementación en caso de interrupción, o posible interrupción, del ATS y los servicios de apoyo conexos en el espacio aéreo del cual son responsables de la prestación de dichos servicios. El Adjunto C al Anexo 11 proporciona material complementario a los SARPS de arreglos de contingencia, para orientar su aplicación, objetivos y definir responsabilidades. También se explica el papel de la OACI y de las Oficinas Regionales de la OACI.

2.7 La Secretaría también explicó los acuerdos regionales para la planificación y respuesta a contingencias y su estado de cumplimiento. Actualmente, el 66% de los Estados de la Región CAR han cumplido con el acuerdo de remitir a la Oficina Regional NACC de la OACI una copia actualizada de su plan de contingencia ATS.

2.8 CANSO presentó la P/04 para proporcionar un mapeo entre el Anexo 11 de la OACI, Adjunto C, Material relacionado con la planificación de contingencia, al Manual de Procedimientos AFTM/CDM de La Red de intercambio de información de gestión de la afluencia del tránsito aéreo de CANSO para las Américas (CADENA). La presentación pasó por cada sección del Anexo 11 de la OACI, Adjunto C y lo asignó a las secciones correspondientes del Manual de Procedimientos de Gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)/Toma de decisiones en colaboración (CDM) de CADENA. El cuerpo de la presentación incluyó al menos un mapeo al Manual de Procedimientos de CADENA. Al final de la presentación, se mostró una tabla que incluía un mapeo más completo del Manual de Procedimientos de CADENA (es decir, se incluyeron todas las secciones de mapeo aplicables). La tabla se incluye en el Apéndice A de la presentación. *Nota: consulte el informe titulado "Mapeo del Anexo 11 de la OACI al manual de Procedimientos ATFM/CDM de CADENA" para obtener más detalles.*

2.9 CADENA ha desarrollado Listas de verificación de contingencia en colaboración con los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), las aerolíneas y otras partes interesadas. Cada lista de verificación contiene acciones de contingencia iniciales y de seguimiento.

**Cuestión 3 del  
Orden del Día**

**Iniciativas regionales para la planificación y respuesta ante contingencias**

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, CANSO presentó la NE/04, apoyada por la P/02, para brindar información clave sobre cómo CADENA se ha preparado para, manejar, comunicar durante, capturar beneficios y rastreado las lecciones aprendidas de los eventos de contingencia en la Región de América Latina y el Caribe (LAC).

3.2 Al inicio de CADENA, muchos ANSP de la región no contaban con una Dependencia de gestión de la afluencia (FMU) ni con un conocimiento sólido de la función ATFM. CADENA apoyó a estos ANSP en la construcción de sus FMU y brindó orientación para el establecimiento de funciones ATFM. CADENA preparó el Manual de Procedimientos ATFM/CDM de CADENA basado en el Doc - 9971 de la OACI y lo adaptó para la región LAC. CADENA desarrolló múltiples formularios (p. ej., lista de verificación de contingencia) y plantillas (p. ej., Plan Diario ATFM, Proceso de aprobación de Circular de Información Aeronáutica (AIC)/Publicación de Información Aeronáutica (AIP)) y los puso a disposición de las partes interesadas para garantizar una operación armonizada y eficiente. CADENA continúa ofreciendo muchos tipos de instrucción, incluida la instrucción anual sobre huracanes y la instrucción de contingencia trimestral.

3.3 CADENA reconoció la importancia del manejo de eventos de contingencia y el desarrollo de capacidades entre los ANSP participantes de CADENA para enfrentar dichos eventos. Las capacidades construidas para gestionar eventos de contingencia incluyen: instrucción del personal de la UMF, establecimiento de métodos de comunicación (por ejemplo, conferencias web, CADENA OIS, correos electrónicos a través de listas de grupos, WhatsApp Chat Group); desarrollar procedimientos (p. ej., Manual de Procedimientos ATFM/CDM de CADENA), documentos (p. ej., plantillas y manuales de instrucciones), formularios (p. ej., formulario de contingencia y listas de verificación de contingencia) y establecer el Equipo de Apoyo Virtual de CADENA.

3.4 El Manual de Procedimientos ATFM/CDM de CADENA proporciona detalles de los procesos y procedimientos ATFM/CDM acordados en la región LAC. Este manual es sin duda uno de los documentos clave que hace que la ATFM/CDM de la región LAC funcione. Los procedimientos de manejo de contingencias de la región LAC y la información relacionada se describen en este manual (Sección 6, CADENA y planificación de contingencias).

3.5 Para el manejo de eventos de contingencia, es fundamental que cada ANSP cuente con una FMU con personal instruido. CADENA identificó los requisitos mínimos para que los ANSP establezcan una FMU funcional y las calificaciones del personal de la FMU. Con la orientación e instrucción adecuadas, casi todos los ANSP en la Región CAR han establecido con éxito sus FMU y continúan mejorando sus habilidades de manejo de contingencias. Es oportuno comentar que el cuadro de mando NACC (dashboard) muestra este indicador de cumplimiento con respecto a la implementación de los FMU en la Región CAR, con un avance del 40%.

3.6 CADENA preparó el Formulario de contingencia ANSP (ver a continuación del Manual de Procedimientos ATFM/CDM de CADENA, Sección 6.4) para ayudar a recopilar información pertinente sobre eventos de contingencia, poner toda la información disponible en un solo formulario y mostrarlo en el OIS de CADENA para las partes interesadas. conciencia situacional. Este formulario es completado y cargado en el OIS de CADENA por el ANSP participante que ha tomado la iniciativa para un evento de contingencia.

**CANSO** **CADENA**  
**ANSP CONTINGENCY FORM**

Impacted Facility / Sector: \_\_\_\_\_  
REF #: \_\_\_\_\_

**Type of Contingency**  
 Communication  Facility  Surveillance  Staffing  Other

**Detail**  
[Click here to enter text.](#)

**Traffic Management measures**  
 Miles-in-trail (MIT)  Minutes-in-trail (MINIT)  Re-routing  
 Fix Balancing  Level Capping  Tunnelling  
 Airborne Holding  Ground Delay Program (GDP)  Ground Stop (GS)  
 Airspace Flow Program (AFP)

**Detail**  
[Click here to enter text.](#)

**FIRs Affected**  
 TTZP  TJZS  SVZM  TNCF  MDGS  
 MTEG  KZMA  KZWY  KZHU  MUFH  
 MKJK  MMFR  MHCC  MPZL  SKEC  
 SKED  SARR  SACF  SAEF  SAVF  
 \_\_\_\_\_  \_\_\_\_\_

**Start Time**  
[Click here to enter text.](#)

**End Time**  
[Click here to enter text.](#)

3.7 En colaboración con los ANSP y las aerolíneas participantes, en agosto de 2017, CADENA lanzó el CADENA OIS, que permite a los ANSP compartir fácilmente eventos especiales, eventos de contingencia e información operativa a través de la aplicación web. Desde entonces, el OIS de CADENA se ha mejorado varias veces para brindar más capacidades para intercambiar información relacionada con ATFM/CDM y para impulsar las oportunidades de coordinación. El OIS de CADENA juega un papel fundamental durante un evento de contingencia al ofrecer a los ANSP participantes una capacidad básica para compartir información, que incluye: el formulario de contingencia ANSP; sesiones informativas sobre el evento; avisos de CADENA; Listas de verificación de eventos de contingencia; y la base de datos de rutas alternativas del sistema de vías aéreas planificadas (PASA). El OIS de CADENA brinda funciones para emitir avisos de CADENA y solicitudes de ruta PASA de extremo a extremo (E2E).

3.8 Las rutas PASA son rutas de contingencia que se pueden utilizar temporalmente para eludir el espacio aéreo afectado por un evento significativo (p. ej., un huracán importante, corte total de energía, corte de satélite, etc.). Hay dos tipos de rutas de contingencia PASA: rutas predeterminadas almacenadas en la base de datos de CADENA y rutas dinámicas de extremo a extremo (E2E) que se pueden crear y solicitar según sea necesario.

3.9 Las rutas PASA predeterminadas fueron motivadas por un evento Control de tránsito aéreo (ATC) Zero en septiembre de 2017. Algunas rutas PASA fueron identificadas y utilizadas en respuesta a la pérdida de las capacidades de vigilancia de un ANSP y el cierre de un gran volumen de espacio aéreo en la Región CAR. Reconociendo la utilidad de las rutas de contingencia predeterminadas por PASA para cada Región de información de vuelo (FIR), CADENA creó la base de datos de rutas de PASA con base en rutas que ya estaban en uso por las aerolíneas y que han sido aprobadas por los ANSP participantes. La implementación de rutas PASA debe coordinarse con los ANSP apropiados a través de su FMU antes de su uso.

3.10 Las aerolíneas pueden solicitar una ruta táctica PASA E2E “según sea necesario” a través del OIS de CADENA. Los ejemplos notables del uso de la ruta PASA E2E incluyen: la creación de Delta Airlines de una ruta especial para evitar un huracán mientras viaja de México a Estados Unidos en octubre de 2020; y, el transporte exitoso de vacunas contra el COVID-19 de American Airlines desde los EE. UU. a Chile a través de los esfuerzos coordinados de los ANSP, lo que resultó en la llegada oportuna y la entrega segura de la vacuna en diciembre de 2020.

3.11 La Secretaría presentó la NE/05 para brindar información sobre el Equipo de Coordinación de Respuesta a Contingencias y Emergencias CAR (CAR CERT) como el mecanismo en el que se apoya la OACI para el cumplimiento de sus responsabilidades en cuanto a la planificación y respuesta a las contingencias que impactan a la Región CAR.

3.12 Luego de la aprobación del Plan de Contingencia ATM de la Región CAR, el establecimiento del CAR CERT y las reuniones periódicas de la OACI para la planificación y respuesta de contingencia, el cumplimiento de los requisitos de la OACI con respecto a los arreglos de contingencia de Servicios del tránsito aéreo (ATS) ha mejorado significativamente. También ha aumentado el número de Estados/Territorios que presentaron a la OACI información actualizada sobre planes de contingencia.

3.13 La atención de los Estados/Territorios en cuanto a la planificación y respuesta a contingencias ha mejorado, sin embargo, aún queda pendiente un importante trabajo de sensibilización, para mejorar la transparencia y el intercambio de información operativa actualizada. De la misma manera, el trabajo para fortalecer la resiliencia de los sistemas de navegación aérea merece más atención, comenzando con los tomadores de decisiones de alto nivel en la región.

3.14 La Reunión solicitó más información sobre el Plan de Contingencia de la Región CAR y su Plantilla de Plan de Contingencia Apéndice C, acordado por el GREPECAS.

3.15 La plantilla del plan de contingencia contiene arreglos para garantizar la seguridad continua de la navegación aérea en caso de interrupción parcial o total de los ATS y está relacionada con el Anexo 11 de la OACI - *Servicios de tránsito aéreo*. La plantilla del plan de contingencia propone proporcionar rutas alternativas, utilizando las vías aéreas existentes en la mayoría de los casos, lo que permitirá a los explotadores de aeronaves volar a través o evitar el espacio aéreo afectado.

3.16 La mayoría de los Estados/Territorios de la Región CAR que han utilizado esta plantilla han establecido un esquema de rutas de contingencia ATS para ser utilizado en caso de interrupción total de los ATS, donde los explotadores aéreos volarían a través del espacio aéreo afectado sin vigilancia ATS o comunicaciones bidireccionales. Este esquema de rutas de contingencia ATS requiere la coordinación con dependencias ATS adyacentes. Esta coordinación normalmente se refleja en la Carta de Acuerdo (LoA) bilateral.

3.17 Algunos Estados llamaron la atención acerca de los desafíos que enfrentan con el uso de rutas de contingencia donde no se están brindando servicios de vigilancia y comunicación. Dado que el uso de estas rutas debe ser acordado por los ANSP que utilizarán estas rutas, se necesitarán LoA para documentar la aprobación de todos los ANSP involucrados.

3.18 Estados Unidos hizo una declaración sobre las actividades dentro de su Sistema Nacional de Espacio Aéreo. Instalación por instalación, la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos está identificando la solución más segura y eficiente para brindar la continuidad de los servicios ATC durante un evento de contingencia. Actualmente, la FAA está revisando sus LoA y procedimientos existentes, además de trabajar en colaboración con las partes interesadas para encontrar opciones adecuadas que cumplan con los requisitos reglamentarios y las necesidades de la clientela, como un nivel aceptable/aprobado de comunicaciones con ATC. Además, la FAA tiene la intención de coordinar estos planes con los ANSP vecinos, cuando corresponda, para brindar mejores operaciones de contingencia.

3.19 Dado el tiempo transcurrido desde que se publicaron los procedimientos de contingencia aprobados por el GREPECAS, la Reunión consideró apropiado presentar al NACC/WG y posteriormente al GREPECAS, las dificultades con respecto a los procedimientos de contingencia adoptados regionalmente, así como hacer recomendaciones que promuevan su actualización en el actual contexto de operaciones. Esto garantizará que se tengan en cuenta las expectativas de las partes interesadas, a fin de garantizar mejores niveles de servicios, en la medida de lo posible.

3.20 Se adoptó la siguiente Conclusión:

<b>CONCLUSIÓN</b>	
<b>NAM/CAR/CONT/3/02</b>	<b>ACTUALIZACIÓN DE LA PLANTILLA REGIONAL PARA PLANES DE CONTINGENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)</b>
<p><b>Qué:</b></p> <p>Que, para verificar que los procedimientos de contingencia adoptados regionalmente mantengan su pertinencia y respondan adecuadamente a las expectativas de los interesados en casos de contingencia ATS la Secretaría:</p> <p>a) presente a la Reunión NACC/WG/08 las consideraciones con respecto a los procedimientos de contingencia adoptados regionalmente y las dificultades que enfrentan algunos Estados con respecto al uso de rutas de contingencia ATS donde no se cuenta con vigilancia y comunicaciones ATS; y</p> <p>b) recomiende al NACC/WG que presente al GREPECAS una solicitud para revisar los procedimientos de contingencia ATS</p>	<p><b>Impacto esperado:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>

acordados, para garantizar que sigan siendo válidos, permitiendo una aplicación y uso regional continuo.	
<b>Por qué:</b> Para asegurar la efectividad de los procedimientos de contingencia establecidos por el GREPECAS	
<b>Cuándo:</b> NACC/WG/8	<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	NACC/WG, GREPECAS

3.21 A través de la NE/07, Estados Unidos presentó información sobre el Grupo sobre Recuperación y Resiliencia de la Aviación en el Caribe (CARRG). Este grupo se está comprometiendo con ICAO NACC y ACI-LAC, para abordar aspectos fundamentales que permitirían a los explotadores de aeropuertos responder a una emergencia. Este documento también detalla los planes para el “Programa piloto asistencia mutua de Especialistas en la materia (SME)” que los explotadores aeroportuarios pueden contactar para obtener asistencia relacionada con un evento de emergencia.

3.22 En 2019, Estados Unidos y 16 Estados del Caribe firmaron una Declaración de Intención (DoI) creando el CARRG que busca fortalecer la coordinación sobre la resiliencia de la aviación y la recuperación de eventos de emergencia. Desde Estados Unidos, la Oficina de Asuntos Internacionales de la FAA se ha desempeñado como coordinador de facto del CARRG. Desde entonces, la Oficina Regional NACC de la OACI y ACI-LAC han comenzado a coordinar la mejor manera de colaborar en el área de resiliencia y preparación ante desastres en el Caribe.

3.23 Durante la Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/10) celebrada en Fort de France, Martinica, Francia, del 21 al 23 de junio de 2022, el equipo CARRG de la FAA informó sobre el concepto de asistencia mutua aeropuerto-a-aeropuerto. La asistencia mutua de aeropuerto-a-aeropuerto es un programa de asistencia voluntaria en el que un aeropuerto(s) fuera de un área afectada por un desastre envían voluntariamente ayuda a un aeropuerto(s) afectados por un desastre que aprovecha la experiencia de otros aeropuertos calificados en el Estado y/o la región para brindar servicios tales como realizar inspecciones de aeródromos, ayudar en la restauración de instalaciones, brindar servicios de apoyo de emergencia y otras actividades según lo requiera la situación. Un programa de asistencia mutua puede ser tan simple como un grupo de expertos que están "de guardia" durante una emergencia para brindar apoyo y asesoramiento a un aeropuerto afectado. Por el contrario, la asistencia mutua puede ser tan compleja como enviar un equipo a un aeropuerto afectado con suministros para brindar asistencia en el terreno. También permite que el personal del aeropuerto potencialmente afectado se complemente con expertos externos en caso de que necesiten cuidar de su hogar y/o familia afectados. La premisa fundamental es que nadie sabe ayudar mejor a un aeropuerto que alguien de otro aeropuerto.

3.24 En ese momento, el equipo CARRG de la FAA buscó el apoyo de los Estados miembros de la OACI para formar un Grupo de tarea (TF) para desarrollar un marco propuesto para la asistencia mutua de aeropuerto-a-aeropuerto en el Caribe.



3.25 En febrero de 2023, el TF comenzó a reunirse para determinar la viabilidad y los próximos pasos para apoyar a los aeropuertos del Caribe antes de la temporada de huracanes del Atlántico de 2023. El grupo acordó buscar dos flujos de trabajo simultáneos para apoyar los esfuerzos de resiliencia específicos para las necesidades de los aeródromos:

- 1) Esfuerzo fundamental de la Fase 1: El objetivo de la Fase 1 es identificar qué orientación y capacitación se necesitan para permitir que los explotadores de aeropuertos respondan a una emergencia. Además, este esfuerzo puede identificar dónde las Autoridades de Aviación Civil (AAC) podrían necesitar aumentar la orientación y/o la supervisión de sus aeródromos.
- 2) Esfuerzo operativo de la Fase 2: El objetivo de la Fase 2 es lanzar un "Programa Piloto de Asistencia Mutua de Expertos en la Materia " con el que los explotadores del aeropuerto pueden contactar virtualmente para obtener asistencia/consejos relacionados con un evento de emergencia.

3.25 Para la Fase 1, el TF planea enviar un "Cuestionario de preparación de aeródromos" a los aeropuertos y AAC en la región del Caribe para identificar qué orientación y capacitación se necesitan para permitir que los explotadores de aeropuertos respondan a una emergencia. Este cuestionario está siendo coordinado con la Oficina Regional NACC de la OACI, que está proponiendo el proyecto de Decisión a través de la P/05.

3.26 Actualmente, no existen organizaciones a las que un aeropuerto pueda llamar para solicitar asesoramiento antes o inmediatamente después de un desastre natural. A través del desarrollo y ejecución del Programa de Excelencia de aeropuertos en seguridad operacional (APEX), ACI-LAC ya cuenta con una lista de expertos en aeródromos de la región con experiencia basada en diferentes tipos de eventos (huracanes, inundaciones, terremotos, etc.). ACI-LAC planea poner a prueba un grupo de asistencia virtual donde los explotadores de aeropuertos pueden llamar con preguntas y ser emparejados con un experto para brindar asistencia. En la Fase Piloto, el Grupo de Pares de Asistencia Mutua tiene la intención de operar virtualmente. Estados Unidos tiene la intención de apoyar a este grupo proporcionando expertos en respuesta a huracanes. Una vez que el grupo esté operativo, la FAA tiene la intención de apoyar.

3.27 A través de la NI/02, Estados Unidos brindó información sobre el Plan de Emergencia Aeroportuario. Estados Unidos informó que el Anexo 14 de la OACI, volumen 1, requiere que cada explotador de aeropuerto establezca y mantenga un Plan de Emergencia de Aeródromo (AEP), por lo que para Estados Unidos se requiere el desarrollo de un AEP bajo el Plan de Emergencia de Aeropuerto 14 CFR Parte 139.325 de Estados Unidos. El AEP aborda acciones metódicas y relacionadas con emergencias esenciales planificadas para garantizar la seguridad operacional y los servicios de emergencia para la población y la comunidad en las que el aeropuerto se ubica.

3.28 El documento AEP debe tener una orientación funcional, integral en la asignación de responsabilidades y coordinado en todos los niveles. Como mínimo, y en su nivel más básico, el AEP es un documento que:

- a) asigna responsabilidad a organizaciones e individuos para llevar a cabo acciones específicas en tiempos y lugares proyectados para responder a una emergencia

- b) establece líneas de autoridad y relaciones organizacionales y muestra cómo deben coordinarse todas las acciones
- c) describe cómo se protegerán las personas y la propiedad en emergencias y desastres
- d) identifica el personal, equipo, instalaciones, suministros y otros recursos disponibles, dentro del aeropuerto o por acuerdo con las comunidades, para su uso durante las operaciones de respuesta y recuperación
- e) como documento público, cita su base legal, expresa sus objetivos y reconoce supuestos
- f) facilita la respuesta y la recuperación a corto plazo para preparar el escenario para una recuperación exitosa a largo plazo.

**Cuestión 4 del  
Orden del Día**

**Evaluación del Impacto y Respuesta de las Contingencias Enfrentadas en 2022**

4.1 La Secretaría presentó la NE/06 con un resumen y revisión de las contingencias relacionadas con los ATS ocurridas en la Región CAR en 2022, y un análisis de las lecciones aprendidas.

4.2 Desde 2019, la Oficina Regional NACC de la OACI viene impulsando la revisión anual de los eventos de contingencia que ocurren en la Región CAR, con el objetivo de mejorar la resiliencia del sistema de aviación de la región. Esta revisión se basa en la información disponible para el Equipo de Coordinación de Respuesta a Emergencias y Contingencias CAR (CAR CERT) y otra información enviada a la Oficina Regional NACC de la OACI.

4.3 La naturaleza de las contingencias enfrentadas en la Región CAR durante 2022 fue la misma que en años anteriores. El número de operaciones aéreas en la Región CAR ha tenido una buena recuperación luego de la reducción por la pandemia del COVID-19. Desafortunadamente, algunos Estados restringen la información que comparten sobre contingencias experimentadas en sus sistemas, lo que limita la oportunidad de analizar la efectividad de los controles establecidos y encontrar soluciones sistémicas.

4.4 Los huracanes y tormentas tropicales continúan siendo una de las principales amenazas para el sistema de aviación civil de nuestra Región. La mayoría de los eventos siguen su forma tradicional de evolución, comenzando su formación cerca de las islas del Caribe oriental. Sin embargo, algunos eventos comenzaron como perturbaciones climáticas que se vuelven más activas en la parte sur del Caribe central o en las costas de Centroamérica.

4.5 Las manifestaciones y protestas sociales continúan siendo un tema a tomar en consideración por parte de la Región CAR debido a su tendencia a afectar no solo las operaciones aeroportuarias locales sino también la continuidad de las operaciones en el espacio aéreo superior, ya que ponen en peligro las facilidades para la prestación de ANS. una situación difícil, ya que restringen el acceso y cambio de turno del personal clave, así como los recursos para el mantenimiento de estas instalaciones.

4.6 Las huelgas del personal ATC continúan ocurriendo en esta región, ya sea abiertamente o mediante acciones para reducir la capacidad y continuidad del servicio. Las causas de estas acciones en ocasiones están relacionadas con cambios o medidas que se toman fuera de nuestra Región, que se considera que afectan las condiciones sociales del personal de ATC.

4.7 La interrupción de la red regional de telecomunicaciones, así como las fallas o falta de confiabilidad en los sistemas de vigilancia ATS son las fallas que más afectan la continuidad de las operaciones. Las fallas en los sistemas de procesamiento de planes de vuelo también continúan afectando los servicios en la región.

4.8 La actualización y revisión periódica de los procedimientos de contingencia debe continuar siendo una prioridad para los ATS en la región. El ensayo e inclusión de planes de contingencia

como parte de la instrucción recurrente del personal ATC debe asumirse como una norma regional para asegurar una respuesta efectiva ante contingencias.

4.9 Los acontecimientos sociales y los cambios en las condiciones de trabajo de los Estados deben continuar siendo monitoreados de cerca. Un aspecto a tener en cuenta es la degradación de la clasificación del espacio aéreo en situaciones de contingencia. La coordinación con los/as prestadores/as de servicios ATS de espacios aéreos adyacentes puede ayudar a mantener mejores niveles de servicio, así como la aplicación de rutas de contingencia para llegadas y salidas.

4.10 Debido a la importancia que tienen los sistemas de Comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) en la sostenibilidad de los ANS, los/as prestadores/as de servicios deben continuar trabajando para reducir la posibilidad de falla de estos sistemas y mejorar los tiempos de recuperación.

4.11 En el marco de la evaluación de las contingencias ocurridas en 2022, la reunión identificó los desafíos derivados de las contingencias ocurridas en las FIR en las que la responsabilidad de la prestación de ATS en el espacio aéreo superior e inferior está asignada a diferentes prestadores de servicios. En este contexto, se señalaron eventos en los que se evidenció la falta de armonización de los procedimientos de contingencia en el espacio aéreo superior e inferior, así como la falta de procedimientos para la asignación de rutas y niveles de vuelo que permitan la transición entre estos espacios aéreos. La Reunión solicitó a la OACI evaluar estos planes de contingencia y tomar acciones para asegurar su armonización. También se reconoció que se requería una colaboración más estrecha entre los Estados para garantizar la eficiencia de las operaciones de contingencia, así la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

<b>CONCLUSIÓN</b>	
<b>NAM/CAR/CONT/3/3</b>	<b>ARMONIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA EN EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR E INFERIOR DE LA REGIÓN CAR</b>
<b>Qué:</b>  Que, para abordar los desafíos identificados con respecto a las FIR donde la responsabilidad de la prestación de ATS en los espacios aéreos superior e inferior se asigna a diferentes Estados/Territorios/Prestadores/as de Servicios. La OACI  a) en consulta con los Estados/Territorios/Proveedores/as de Servicios relevantes, evalúe los planes de contingencia para la Región CAR, para verificar la armonización de los procedimientos de contingencia del espacio aéreo superior e inferior; y  b) presente el resultado de esta evaluación a la Reunión NAM/CAR/CONT/3, con alguna recomendación de mejora.	<b>Impacto esperado:</b>  <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
<b>Por qué:</b>	

Para asegurar la armonización de los procedimientos de contingencia en el espacio aéreo superior e inferior de la Región CAR	
<b>Cuándo:</b> NAM/CAR/CONT4	<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

**Cuestión 5 del  
Orden del Día**

**Plan Regional CAR de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) de Contingencias**

5.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión revisó el estado de los planes de contingencia ATM para los Estados/Territorios/Proveedores de Servicios de la Región CAR.

5.2 La Reunión tomó nota de las actualizaciones de Anguila, Antigua y Barbuda, Barbados, Costa Rica, Cuba, Guatemala y Honduras.

5.3 La Reunión alentó a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales que brindan servicios ATS en la Región CAR a cumplir con los requisitos de la OACI y acuerdos regionales para presentar y/o actualizar sus planes de contingencia ATM.

5.4 Se revisaron los planes de contingencia de varios de los Estados/Territorios y Prestadores de Servicios participantes.

5.5 El Plan de Contingencia ATM de la Región CAR establece una jerarquía de tres niveles para los planes de contingencia.

- Nivel 1, para planes internos del Estado que traten acciones de coordinación interna/nacional para los ANSP;
- Nivel 2, para planes de contingencia coordinados (interestatales) que involucran a dos o más Estados; y el
- Nivel 3, para detallar los arreglos de contingencia en caso de interrupción parcial o total de los ATS diseñados para proporcionar rutas alternativas, utilizando las vías aéreas existentes en la mayoría de los casos, lo que permitirá a los operadores de aeronaves volar a través o evitar el espacio aéreo dentro de la FIR pertinente.

5.6 Los Planes de Contingencia de Nivel 1 y los Acuerdos de Contingencia de Nivel 2 se mencionan, pero no se incluyen en el Plan. Los Planes de Contingencia de Nivel 3 son publicados por los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales que brindan ATS en la Región CAR para proporcionar información y acciones esperadas en caso de interrupción parcial o total de los ATS.

5.7 En seguimiento a las discusiones sostenidas en la NAM/CAR/CONT/2, la Reunión consideró necesario actualizar el Plan de Contingencia ATM de la Región CAR, para incluir más orientación con respecto a los Planes de Contingencia de Nivel 1. Se aprobó la siguiente Conclusión:

<b>CONCLUSIÓN</b> <b>NAM/CAR/CONT/3/04</b>		<b>ORIENTACIÓN MEJORADA PARA LOS PLANES INTERNOS DE CONTINGENCIA DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (ANSP)</b>	
<b>Qué:</b> Que, con el fin de mejorar la orientación brindada a los Estados para el desarrollo de planes internos de contingencia la Secretaría:  a) recopile información relevante que apoye el desarrollo de planes de contingencia internos para los ANSP en la Región CAR; y  b) presente dicha información a la Reunión NAM/CAR/CONT/4 como una propuesta para actualizar el plan de contingencia ATM de la Región CAR.		<b>Impacto esperado:</b> <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
<b>Por qué:</b> Para incluir mayor orientación en el Plan de Contingencia ATM de la Región CAR			
<b>Cuándo:</b> NAM/CAR/CONT/4		<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
<b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:			

**Cuestión 6 del  
Orden del Día**

**Ejercicio de Simulación de Contingencias para la Región CAR**

6.1 Con la P/03 CADENA presentó cómo realizan su instrucción anual de huracanes/tormentas tropicales. La presentación repasó las dos secciones principales del curso de huracanes de CADENA, la sección de instrucción de actualización y el ejercicio de huracanes. La presentación también incluyó los materiales que utilizan para llevar a cabo la instrucción.

6.2 CADENA llevó a cabo su primera instrucción sobre huracanes para la región LAC en la primavera de 2017. CADENA ha seguido brindando anualmente instrucción sobre huracanes para la región LAC. Los participantes de la instrucción sobre huracanes incluyen ANSP de la región de LAC, aerolíneas y otras partes interesadas.

6.3 La instrucción de actualización de Huracanes/Tormentas Tropicales consiste en una revisión de la filosofía de instrucción de CADENA y la sección de Huracanes/Tormentas Tropicales del Manual de Procedimientos ATFM/CDM de CADENA.

6.4 Varios días antes del ejercicio de huracán/tormenta tropical, los ANSP participantes reciben los detalles de la simulación de huracán/tormenta tropical: nivel del huracán, trayectoria proyectada, pronósticos (cronología), etc. Los detalles del huracán se basan en eventos históricos de huracanes. Cada año, la trayectoria del huracán varía para brindar una oportunidad para que otros ANSP participen. Los anfitriones de *Hurricane Web Planning* también se alternan de un año a otro. Los ANSP participantes preparan las diapositivas de la Conferencia Web sobre Huracanes (Manual de Procedimientos ATFM/CDM de CADENA – Apéndice E) con base en la información proporcionada. Uno o dos días antes del ejercicio, los ANSP participantes envían las diapositivas a la Sede de CADENA.

6.5 La Secretaría presentó la siguiente lista de contingencias ocurridas en 2022:

- Falta de personal en un Centro de Control de Tránsito Aéreo (ATC cero)
- Falla de RADAR en un Centro de Control de Tránsito Aéreo (espacio aéreo restringido).
- Falla RADAR en una Oficina de Control de Aproximación (espacio aéreo restringido/procedimientos convencionales)
- Evacuación de una Dependencia de Control de Tránsito Aéreo.
- Falla de la red MEVA.
- Malestar social.
- Huracán, efecto tormenta tropical.

6.6 La Reunión analizó cada uno de los escenarios y los participantes brindaron información sobre cómo sus planes de contingencia abordaron cada uno de los eventos señalados, brindando oportunidades para comparar y asumir buenas prácticas.

6.7 La principal recomendación de mejora resultante de este análisis lo constituye la necesidad de armonizar los procedimientos de contingencia ATS entre los proveedores de servicio en espacio aéreo superior e inferior. Esta recomendación quedó reseñada como Decisión en la Cuestión 4 del Orden del día.



**Cuestión 7 del  
Orden del Día**

**Otros asuntos**

7.1 No se discutió ningún asunto bajo esta Cuestión del orden del día.