



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NAM/CAR/CONT/3 — NE/06
08/05/23

Tercera Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/3)
Ciudad de México, México, del 9 al 11 de mayo de 2023

Cuestión 4 del Orden del Día: Evaluación del Impacto y Respuesta de las Contingencias Enfrentadas en 2022

REVISIÓN DE LAS CONTINGENCIAS OCURRIDAS EN LA REGIÓN CAR EN 2022

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de Estudio presenta un resumen y revisión de las contingencias relacionadas con los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) ocurridas en la Región CAR en 2022, con un breve análisis de las lecciones aprendidas.	
Acción:	Las acciones sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 6.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional• Objetivo estratégico 2 – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 11 – <i>Servicios de Tránsito Aéreo</i>• Informe Final de la Segunda Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/2) Ciudad de México, México, del 20 al 22 de abril de 2022• Plan de contingencia ATM de la Región CAR

1. Introducción

1.1 El trabajo de evaluación y seguimiento de la respuesta regional ante contingencias es parte fundamental del proceso de mejora de la resiliencia regional.

1.2 La transparencia y apertura para promover una cultura de seguridad operacional más robusta debe ser parte del compromiso de todos los involucrados en el sistema de aviación.

1.3 El análisis sistemático de los eventos, la evaluación objetiva de la respuesta y el compromiso con la resiliencia, son elementos clave fomentados por organizaciones altamente confiables.

2. Antecedentes

2.1 Desde el 2019, la Oficina Regional NACC de la OACI ha impulsado la revisión anual de los eventos de contingencia que ocurren en la Región CAR, con el propósito de mejorar la resiliencia del sistema de aviación de la Región.

2.2 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 presentada a la Oficina Regional NACC de la OACI.

2.3 Además, los ejercicios de simulación realizados por la Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia toman como referencia la información disponible sobre los eventos ocurridos en el período de este análisis.

3. Análisis

3.1 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.

3.2 Desafortunadamente, algunos Estados restringen la información que comparten sobre las contingencias experimentadas en sus sistemas, lo que limita la oportunidad de analizar la efectividad de los controles establecidos y encontrar soluciones sistémicas.

3.3 Huracanes y tormentas tropicales

3.3.1 Los huracanes y tormentas tropicales continúan siendo una de las principales amenazas para el sistema de aviación civil de nuestra Región. Su impacto directo, así como las perturbaciones asociadas, pueden causar daños significativos en la Región.

3.3.2 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.

3.4 Manifestaciones sociales y disturbios civiles

3.4.1 Las manifestaciones y protestas sociales continúan siendo un tema para 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 una situación desfavorable las instalaciones para la provisión de los ANS, debido a que restringen el acceso y cambio de turno del personal clave así como los recursos para el mantenimiento de estas instalaciones.

3.5 Acciones industriales por parte del control de tránsito aéreo (ATC)

3.5.1 Continúan ocurriendo acciones industriales por parte del personal ATC en nuestra región, ya sea abiertamente o a través de acciones para reducir la capacidad y continuidad del servicio. Las causas de estas acciones en ocasiones están vinculadas a cambios o medidas que se toman fuera de nuestra Región, que se considera que afectan las condiciones sociales del personal de control de tránsito aéreo.

3.6 Fallas en los sistemas de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS)

3.6.1 La provisión sostenible de control de tránsito aéreo se ha vuelto cada vez más dependiente de los sistemas de apoyo CNS. La prestación de servicios de forma convencional es simplemente imposible en muchos casos, sin que el flujo de tráfico se detenga por completo o se vea seriamente afectado en niveles mínimos.

3.6.2 La interrupción de la red regional de telecomunicaciones, así como los cortes 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 nuestra Región.

4. Lecciones aprendidas

4.1 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.

4.2 Los acontecimientos sociales y los cambios en las condiciones de trabajo de los Estados deben continuar siendo vigilados de cerca.

4.3 Un aspecto a tener en cuenta es la degradación de la clasificación del espacio aéreo en situaciones de contingencia. La coordinación con los proveedores 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.

4.4 Debido a la importancia que tienen los sistemas CNS en la sostenibilidad de los servicios de navegación aérea, los proveedores de servicios deben continuar trabajando para reducir la posibilidad de falla de estos sistemas y mejorar los tiempos de recuperación.

5. Conclusiones

5.1 Los requisitos y condiciones para la prestación de servicios de tránsito aéreo han evolucionado significativamente en ese período. La Región debería enfocarse en mejorar la resiliencia del sistema de navegación aérea, trabajando para crear conciencia sobre la importancia de una cultura de seguridad operacional positiva y fortaleciendo sus controles internos.

5.2 Los lineamientos para la planificación de contingencias para la Región CAR se establecieron hace casi 20 años. La revisión de estas directrices regionales debería ser la siguiente prioridad.

6. Acciones sugeridas

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta Nota de Estudio, evaluar y dar recomendaciones para mejorar la preparación para contingencias en la Región CAR;
- b) presentar al NACC/WG el análisis de las diferentes contingencias ocurridas y proporcionar recomendaciones para mejorar la resiliencia del sistema ANS de la Región; y
- c) hacer cualquier recomendación adicional que considere necesaria.