



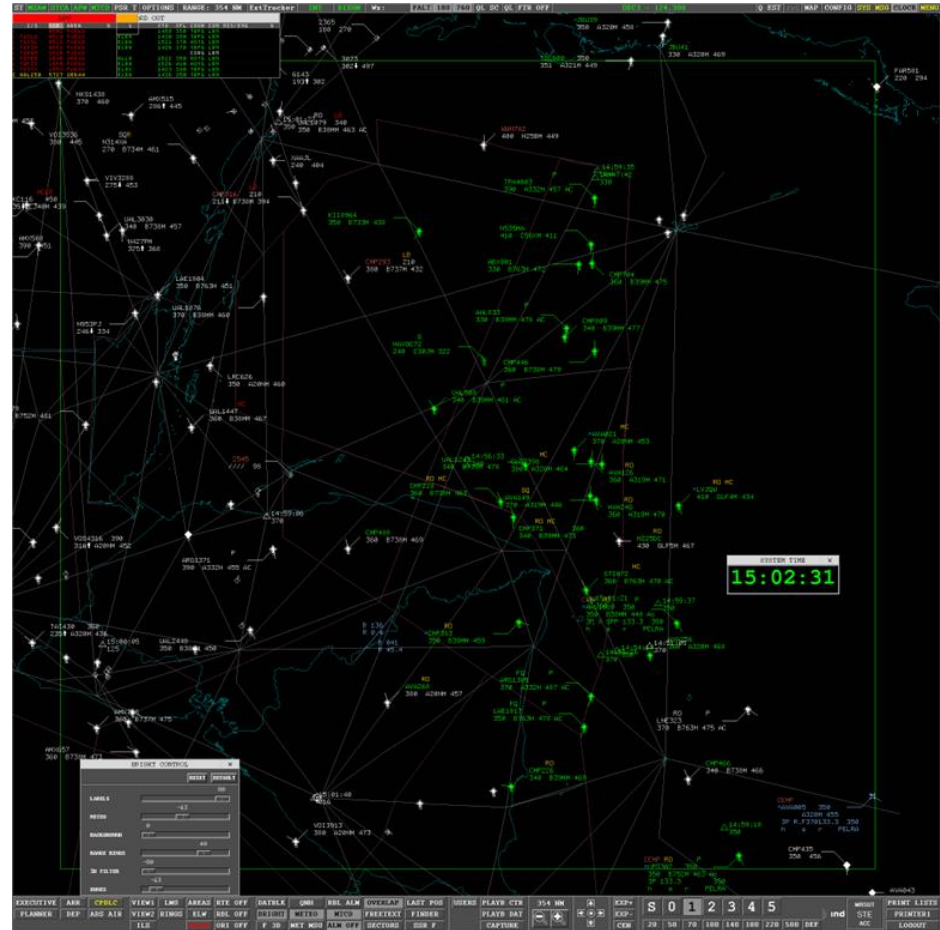
Contingencia ATC ZERO KINGSTON Huracan Melisa



RESILENCIA

ANTECEDENTES

El de 3 julio del 2024, el huracán Beryl cruzo el área de Kingston obligando al transito a desviarse hacia nuestro espacio.



CONTINGENCIA ATC ZERO KINGSTON

ANTECEDENTES



ANTECEDENTES

Dicho evento dejo varias lecciones aprendidas analizadas por SMS, que derivaron en acciones para afrontar posibles nuevos eventos ante un posible cierre de Kingston (Post Contingencia realizada ACG)

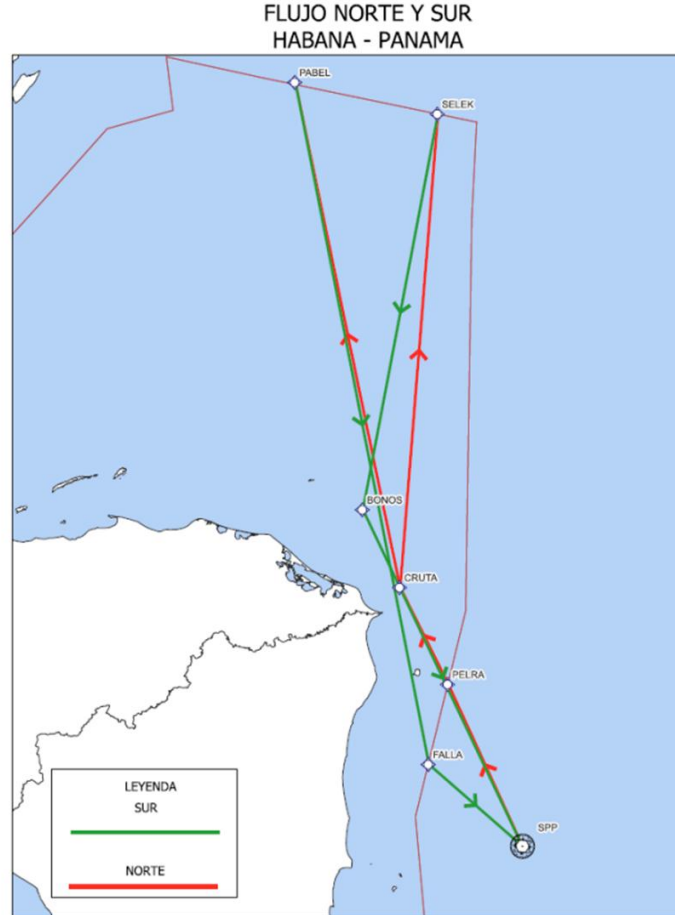
PREVISION

Se concertó reunión tripartita con Panamá y Cuba (LEVEL 3) para afrontar dichos cierres, lo que resulto en Anexos de contingencia para establecer los procedimientos de coordinación y control del tránsito aéreo entre CENAMER y Panamá y Habana, ante un futuro cierre temporal de Kingston. (ATS ZERO , Espacio Limitado)

Contingencia gestionada por el SAG (ACG)

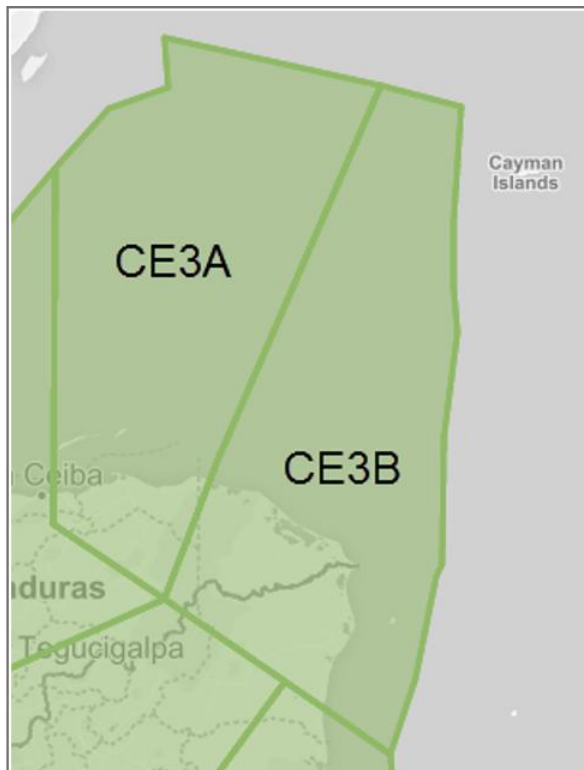
Tratada como CCC aunque no hay un CCT pre establecido

**SE ESTABLECIO FLUJO
NORTE Y SUR
PARA REENRUTAR
TODO EL TRANSITO
DE KINGSTON**

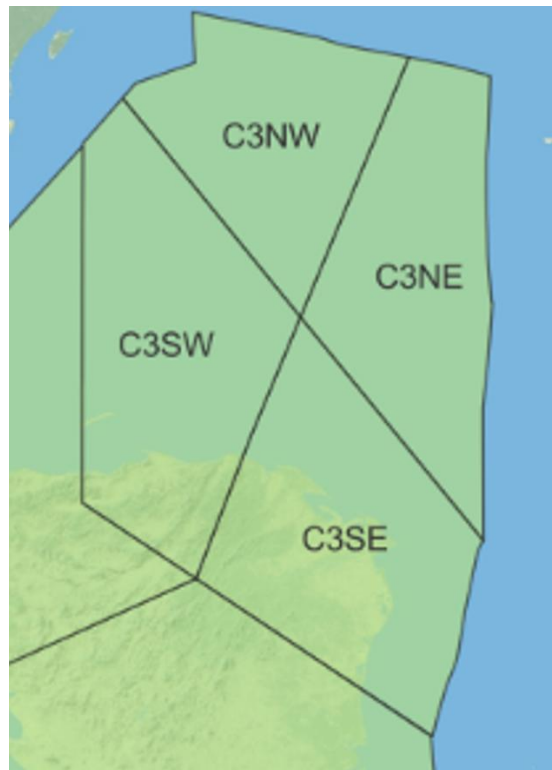


Asimismo, en reunión de SMS se identificó la necesidad de REDISEÑO DEL ESPACIO AÉREO DEL SECTOR 3 (Caribe), el cual originalmente estaba configurado con una división Este-Oeste, incorporando ahora una subdivisión Norte-Sur. Esta modificación surgió como una de las lecciones aprendidas a partir de los flujos de tránsito que ingresaban en oleadas, lo que evidenció la necesidad de una gestión más eficiente del espacio aéreo

DIVISION ANTERIOR ESTE/OESTE



DIVISION ACTUAL NORTE/SUR

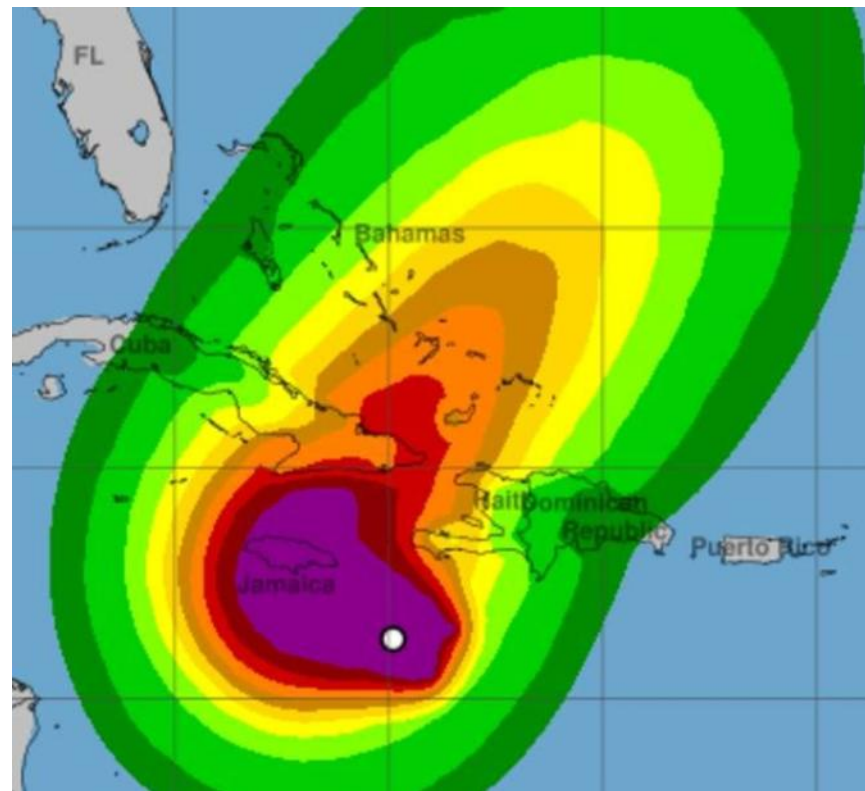


Se incorporo frecuencias adicionales en los sitios de Gran Caimán y Puerto Cabezas, con el fin de garantizar una cobertura adecuada orientada tanto al norte como al sur del sector.

HURACÁN MELISSA

La tormenta tropical Melisa se convirtió en huracán el 25 de octubre con trayectoria hacia Jamaica.

Dicho fenómeno obligo a Jamaica a la preparación para el impacto en tierra firme cerrando inicialmente sus aeropuertos y restringiendo el servicio de control el 26 de octubre a partir de las 1800 UTC y pasando a ATC ZERO el 27, dejando de brindar el servicio de control aéreo por un espacio de 5 días, resumiendo operaciones con restricciones la tarde del 30 de octubre



HURACÁN MELISSA

La tormenta tropical Melisa se convirtió en huracán el 25 de octubre con trayectoria hacia Jamaica.

Dicho fenómeno obligo a Jamaica a la preparación para el impacto en tierra firme cerrando inicialmente sus aeropuertos y restringiendo el servicio de control el 26 de octubre a partir de las 1800 UTC y pasando a ATC ZERO el 27, dejando de brindar el servicio de control aéreo por un espacio de 5 días, resumiendo operaciones con restricciones la tarde del 30 de octubre

A0313/25 NOTAMN

Q)

MKJK/QAFXX/IV/NBO/E/000/999/1713N07808
W999

A) MKJK

B) 2510270400

C) 2510291200

**E) NO ATS AVBL IN KINGSTON FIR DUE
HURRICANE MELISSA. ATS CONTINGENCY
ROUTING PROC NOT IN EFFECT. CAYMAN
TMA NOT AFFECTED.**

RESPUESTA

Ante tal panorama, el plan de contingencia con Panamá y Habana fue puesto en marcha (NIVEL 3) ACTIVACION CCT

CATEGORIA E (ATS ZERO, ESPACIO AEREO LIMITADO)

- **Se distribuyo el sector 3 de norte y sur**
- **Se asigno personal extra para enfrentar la demanda y mantener el sector 3 abierto.**
- **Se coordino los flujos previamente acordados con Panamá y Cuba**
- **Se evaluó de cerca el aumento del tránsito, que aumentó un 30% el flujo normal de toda el área y mas del 200% del sector 3**

RESPUESTA

Difusión del plan de contingencia y rutas alternas con usuarios y proveedores de servicio por medio de CERT/CADENA/CANSO



RESULTADO

Flujos ordenados capaz de absorber la gran demanda sin necesidad de medidas restrictivas de ATFM



CONCLUSIONES

- La preparación Pre - táctica, basada en las lecciones aprendidas del huracán Beryl, permitió enfrentar de manera efectiva un escenario similar, aplicando acciones derivadas de los análisis de riesgo del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).
- Se demostró la resiliencia operativa y de continuidad del servicio, al implementarse planes de contingencia que permitieron gestionar un mayor flujo de tránsito aéreo sin necesidad de aplicar medidas ATFM restrictivas.
- La nueva división del Sector 3 (Caribe) fue puesta a prueba exitosamente, identificándose únicamente observaciones menores de mejora para su optimización futura.



¿Preguntas?