



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y  
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y  
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

**Cuestión 8 del  
Orden del Día:**

**Implementación de la Navegación Aérea CAR/SAM**

**ACTUALIZACIÓN DE LOS PLANES DE CONTINGENCIA ATM  
DE LOS ESTADOS CENTROAMERICANOS Y DE COCESNA**

(Presentada por COCESNA)

**RESUMEN EJECUTIVO**

COCESNA y los Estados Centroamericanos disponen de un marco de planificación de contingencias ATM que para asegurar la continuidad de los servicios de tránsito aéreo y mantener la seguridad operacional ante situaciones de degradación o interrupción del servicio. Dicho marco se sustenta en un Plan Regional de Contingencia ATM vigente, complementado por acuerdos y adendas de contingencia ATS con los Estados.

La contingencia experimentada en 2025 en el Centro de Control CENAMER permitió validar este marco y generar lecciones aprendidas que evidencian la necesidad de actualizar los planes de contingencia y los acuerdos asociados, como parte del proceso de mejora continua.

La modernización del Centro de Control CENAMER ha ampliado las capacidades de respaldo disponibles mediante la incorporación del Sistema ATM de Simulación y Contingencia (SIM/CONT), el cual cuenta con una arquitectura técnica independiente y se encuentra ubicado en proximidad inmediata al ACC CENAMER, mejorando los tiempos de respuesta y la transición operativa durante contingencias.

En este contexto, se propone la actualización de los planes de contingencia ATM de los Estados Centroamericanos y de COCESNA, en alineación con el Plan de Contingencia ATM de la Región CAR, mediante la realización de un Taller Regional con el apoyo técnico de la OACI. Complementariamente, se prevé la ejecución de simulaciones de contingencia para validar la eficacia de los planes actualizados y fortalecer la preparación operativa del sistema ATM regional.

**Acción:**

- Tomar nota de la iniciativa para actualizar los planes de contingencia ATM de los Estados Centroamericanos y de COCESNA, mediante un Taller Regional y la ejecución de simulaciones de contingencia.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respaldo la solicitud de apoyo técnico a la OACI y la cooperación de CANSO, IATA y otras partes interesadas.</li> <li>• Alentar a los Estados a participar activamente en el proceso de revisión, armonización y validación de los planes y acuerdos de contingencia.</li> </ul>
<i>Metas estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todos los vuelos son seguros y protegidos</li> <li>• La Aviación es sostenible en términos medioambientales</li> <li>• La Aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo</li> <li>• Ningún país se queda atrás</li> <li>• Marco jurídico integral</li> <li>• Desarrollo económico</li> </ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anexo 11 — Servicios de Tránsito Aéreo</li> <li>• Anexo 19 — Gestión de la Seguridad Operacional</li> <li>• PANS-ATM, Doc 4444</li> <li>• Procedimientos suplementarios regionales, Doc 7030</li> <li>• Plan de Contingencia ATM de la Región CAR</li> </ul>

## 1. Introducción

1.1 La planificación y respuesta ante contingencias ATM constituye un factor fundamental para garantizar la continuidad segura de los servicios de tránsito aéreo ante interrupciones parciales o totales. En este marco, la OACI y GREPECAS han promovido enfoques regionales armonizados que faciliten una respuesta coordinada entre Estados, proveedores de servicios de navegación aérea, dependencias ATS adyacentes y usuarios del espacio aéreo.

1.2 El Plan de Contingencia ATM de la Región CAR proporciona el marco regional de referencia para la planificación y coordinación ante contingencias con potencial impacto transfronterizo, promoviendo la cooperación interestatal y la coherencia en la aplicación de medidas operativas.

1.3 En Centroamérica, la provisión regionalizada de los servicios ATS por parte de COCESNA requiere una planificación de contingencias que integre los arreglos nacionales y regionales, asegurando interoperabilidad, claridad de responsabilidades y capacidad de respuesta ante distintos escenarios.

## 2. Planificación de contingencias ATM de COCESNA

2.1 COCESNA cuenta con un Plan Regional de Contingencia ATM para la UTA/FIR MHCC, el cual establece de forma estructurada los arreglos organizativos, operativos y técnicos necesarios para responder ante contingencias que afecten la provisión de los servicios ATS. El plan define escenarios de contingencia, fases de activación, ejecución y desactivación, medidas ATS y ATFM, y procedimientos de coordinación con autoridades aeronáuticas, dependencias ATS adyacentes y organismos internacionales.

2.2 Al momento de la elaboración del plan, el principal respaldo técnico ante una falla mayor correspondía al Centro de Control de Contingencia ubicado en Ilopango, lo que implicaba que la estrategia predominante de continuidad del servicio se basara en la delegación temporal del ATS, conforme a los acuerdos y adendas de contingencia vigentes con los Estados Centroamericanos.

2.3 Como parte del proceso de modernización del Centro de Control CENAMER, COCESNA dispone actualmente de un centro de control de respaldo adicional ubicado en su sede Honduras, correspondiente al Sistema ATM de Simulación y Contingencia (SIM/CONT). Este sistema cuenta con una

arquitectura técnica independiente del sistema ATM operacional de CENAMER, incluyendo servidores, redes, posiciones operativas y herramientas de supervisión propias, lo que permite su utilización tanto para fines de simulación como para la provisión de servicios ATS en escenarios de contingencia.

2.4 La disponibilidad del SIM/CONT como centro de control de contingencia proporciona una capacidad adicional de continuidad del servicio, permitiendo aplicar estrategias basadas en instalaciones colocalizadas/compartidas y modelos híbridos, en complemento a la delegación ATS. Adicionalmente, al encontrarse ubicado en proximidad inmediata al Centro de Control CENAMER, este centro de respaldo ofrece mejores tiempos de respuesta y transición operativa, facilitando la activación de medidas de contingencia y la recuperación del servicio.

### 3. Acuerdos y adendas de contingencia ATS con los Estados

3.1 Como complemento al plan regional, COCESNA ha suscrito acuerdos y adendas de contingencia ATS con los Estados Centroamericanos, en los cuales se establecen arreglos específicos aplicables durante contingencias, tales como la delegación temporal de servicios ATS, la definición de rutas y niveles de vuelo, los procedimientos de coordinación y las responsabilidades de las autoridades aeronáuticas y dependencias ATS involucradas.

3.2 La evolución de la infraestructura y de las estrategias de contingencia disponibles hace necesario revisar y actualizar dichas adendas, con el fin de asegurar su coherencia con las capacidades técnicas y operativas actuales.

### 4. Estrategias de contingencia consideradas

4.1 La planificación de contingencias ATM puede apoyarse en distintas estrategias de tratamiento, las cuales pueden aplicarse de manera individual o combinada, según el tipo y alcance de la contingencia. Entre las principales estrategias se incluyen:

- **Delegación ATS**, que implica la transferencia temporal de la provisión de servicios ATS a otra dependencia o proveedor externo mediante acuerdos formales.
- **Instalaciones colocalizadas**, compartidas o conjuntas, que permiten continuar la provisión de servicios ATS desde instalaciones alternativas de la misma organización, utilizando sistemas replicados.
- **Modelos híbridos**, que combinan dos o más estrategias, permitiendo una respuesta flexible y escalonada ante distintos escenarios.

4.2 La modernización de CENAMER y la disponibilidad del SIM/CONT permiten ahora aplicar esquemas basados en instalaciones colocalizadas y modelos híbridos, reduciendo la dependencia exclusiva de la delegación ATS.

## 5 Contingencia experimentada en 2025

5.1 Durante 2025, el Centro de Control CENAMER experimentó una contingencia operativa relevante asociada a una falla general de los sistemas de comunicaciones, vigilancia y automatización, que impactó temporalmente la provisión normal de los servicios ATS en la UTA/FIR MHCC.

5.2 Ante esta situación, se activaron de manera inmediata los procedimientos establecidos en el Plan Regional de Contingencia ATM, incluyendo la coordinación con autoridades aeronáuticas, dependencias ATS adyacentes y usuarios del espacio aéreo. La gestión del evento permitió mantener la

seguridad operacional de las aeronaves bajo responsabilidad de COCESNA, aplicar arreglos operativos temporales y emitir la información aeronáutica correspondiente.

5.3 El análisis posterior del evento evidenció que el marco de planificación existente permitió una respuesta coordinada, validando los mecanismos de toma de decisiones y coordinación regional. Asimismo, se identificaron lecciones aprendidas orientadas a fortalecer la resiliencia de la infraestructura técnica y a actualizar los planes y acuerdos de contingencia para reflejar las capacidades actualmente disponibles.

## **6 Taller Regional para la actualización de los planes de contingencia**

6.1 La actualización de los planes de contingencia ATM de los Estados Centroamericanos y de COCESNA se llevará a cabo mediante un Taller Regional para la Actualización de los Planes de Contingencia, previsto para el segundo trimestre de 2026, en cumplimiento de las recomendaciones emanadas de la Reunión NAM/CAR/CONT/5.

6.2 El taller contará con la participación de los Estados Centroamericanos, COCESNA, Estados y ANSP adyacentes, así como organismos internacionales y otras partes interesadas, y tendrá como objetivo revisar y armonizar los planes nacionales y regionales, los acuerdos y adendas de contingencia ATS, y las estrategias de contingencia aplicables. Para este proceso se ha solicitado el apoyo técnico de la Oficina Regional NACC de la OACI.

## **7 Simulaciones de contingencia como parte del fortalecimiento de la planificación**

7.1 Adicionalmente a la actualización de los planes de contingencia ATM, COCESNA tiene previsto en 2026 la elaboración y ejecución de simulaciones de contingencia como una herramienta para validar la viabilidad y eficacia de los procedimientos establecidos.

7.2 Las simulaciones permitirán evaluar, en un entorno controlado, la aplicación práctica de los planes actualizados, las estrategias de contingencia definidas, los mecanismos de coordinación y los procesos de toma de decisiones, incluyendo la transición entre modos de operación normal, degradado, continuidad del servicio y recuperación.

## **8 Conclusiones**

- a) El marco actual de planificación de contingencias ATM en Centroamérica ha demostrado ser funcional para mantener la seguridad operacional y la continuidad del servicio.
- b) La contingencia experimentada en 2025 permitió validar dicho marco e identificar oportunidades de mejora como parte del proceso de mejora continua.
- c) La modernización del Centro de Control CENAMER y la disponibilidad del sistema SIM/CONT han ampliado las capacidades de respaldo disponibles, permitiendo la aplicación de estrategias de contingencia adicionales.
- d) La actualización de los planes de contingencia ATM y de los acuerdos asociados es necesaria para reflejar estas nuevas capacidades y asegurar la coherencia regional.

- e) La realización de un Taller Regional y la ejecución de simulaciones de contingencia, con el apoyo técnico de la OACI, constituyen mecanismos complementarios para validar la eficacia de los planes actualizados y fortalecer la resiliencia del sistema ATM regional.