



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y
Vigésima Tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación e Implementación de la
CAR/SAM (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asíncrona, del 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**

**COMPARTICIÓN DE RUTAS DE CONTINGENCIA Y USO DE RUTAS SIN CAPACIDADES
DE VIGILANCIA Y COMUNICACIÓN**

(Presentado por los Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO	
<p>La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) ha demostrado un compromiso con nuestros socios internacionales para garantizar la continuidad de los servicios y la seguridad de los procedimientos de aviación durante las operaciones de contingencia. Este WP contiene la respuesta de la FAA a solicitudes de la OACI y los Estados sobre el intercambio de rutas de contingencia y el uso de rutas sin capacidades de vigilancia y comunicación durante reuniones pasadas de GREPECAS, NACC, WG y NAM/CAR/CONT.</p>	
Acciones:	<p>a) Los Centros de Control de Área (ACCs) de los Estados/Región de la RCA colaboran con las instalaciones de ATC de la FAA para actualizar las cartas de acuerdo existentes y los planes de contingencia operativa, según sea necesario, con el fin de mejorar y armonizar los planes regionales de contingencia.</p> <p>b) Recomendar cualquier acción adicional que se considere apropiada.</p>
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La Aviación es sostenible en términos medioambientales• Movilidad fluida, accesible y confiable• Ningún país se queda atrás• Marco jurídico integral• Desarrollo económico
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• NACC OACI WG/10, IP06• NACC WG/10, Conclusión 14/10• GREPECAS/22, Conclusión 22/5 b• GREPECAS/13, Conclusión 13/68• Informe de la OACI NAM/CAR/CONT 2, 3, 4 y 5

1. Introducción

1.1 Durante la 13 reunión de GREPECAS, la reunión acordó la Conclusión 13/68, PLANES DE CONTINGENCIA ATM PARA LAS REGIONES CAR/SAM, que establecía que los Estados/Territorios de CAR/SAM deben:

- a) Desarrollar sus planes de contingencia ATM para el espacio aéreo bajo su jurisdicción;
- b) Establecer acuerdos bilaterales o multilaterales con los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales responsables del espacio aéreo adyacente, en coordinación con las Oficinas Regionales de la OACI, para desarrollar un Plan de Contingencia ATM, utilizando la orientación del Apéndice AO de esta parte del Informe; y
- c) Enviar a la Oficina Regional correspondiente de la OACI una copia de su Plan de Contingencia ATM.

1.2 En respuesta a la conclusión anterior de GREPECAS/13, la FAA ha cumplido durante muchos años con a) sin embargo, las políticas internas de la FAA han limitado nuestra capacidad para cumplir plenamente con las acciones b) y c).

2. Discusión

2.1 Durante NAM/CAR/CONT/2, algunos Estados compartieron que la falta de planificación e implementación adecuada de procedimientos de contingencia por parte (y entre) los ANSP regionales era el principal impedimento para proporcionar respuestas ATC armonizadas a situaciones de emergencia para varios Estados/Territorios y proveedores de servicios en la región del CAR.

2.2 Durante NAM/CAR/CONT/3, algunos Estados enfatizaron los desafíos que enfrentan con el uso de rutas de contingencia donde no se proporcionan servicios de vigilancia y comunicación. Dado que el uso de estas rutas debe ser acordado por los ANSP que las utilizarán, será necesario una Carta de Acuerdo (LOA) para documentar la aprobación de todos los ANSP implicados. La mayoría de los Estados/Territorios de la región del CAR que han utilizado rutas de contingencia donde no había servicios de vigilancia y comunicación disponibles han establecido un esquema de rutas de ATS para usar en caso de interrupción total del ATS. Este esquema de rutas de contingencia ATS requiere coordinación con unidades ATS adyacentes y normalmente se refleja en las LOA bilaterales.

2.3 Durante NAM/CAR/CONT/4, algunos Estados expresaron dificultades para armonizar sus planes de contingencia, así como la falta de conocimiento de los planes de contingencia de los Centros de Control de Área (ACCs) adyacentes.

2.4 Durante el NAM/CAR/CONT/5, los participantes, incluida la Secretaría de la OACI, subrayaron la necesidad de un mayor compromiso por parte de los Estados para armonizar los planes de contingencia, compartir información relacionada con la seguridad operacional y actualizar las LOA en consecuencia.

2.5 Durante cada una de las reuniones anteriores del CONT, la FAA se comprometió y volvió a comprometerse a revisar todos sus Planes de Contingencia Operativa (OCPs) y LOAs que contenían procedimientos de contingencia. El objetivo siempre ha sido asegurar que los procedimientos fueran claros y no incluyeran rutas sin vigilancia que también carezcan de capacidades de comunicación.

3. Actualización

3.1 Tras completar la revisión mencionada anteriormente de nuestros OCPs y LOAs que contenían OCPs, y una colaboración interna exhaustiva con respecto a la solicitud de la OACI para desarrollar rutas de contingencia que redirijan aeronaves alrededor del espacio aéreo afectado, así como compartir estas rutas con antelación, nos complace informar que la FAA actualizará su política existente (JO 1900.47H, Preparación Operativa y Planificación de Contingencias del Control de Tráfico Aéreo) para incluir los procedimientos de contingencia operativa en la sección 3.2 a continuación.

3.2 La FAA está reforzando su compromiso con nuestros socios internacionales para garantizar la continuidad de los servicios utilizando procedimientos seguros y ordenados durante las operaciones de contingencia. Para avanzar en este esfuerzo, cumpliendo con los requisitos regulatorios y las necesidades de los clientes, la FAA ha determinado lo siguiente:

3.2.1 Todos los Centros de Control de Tráfico Aéreo de la FAA que estén adyacentes a las instalaciones de Control de Tráfico Aéreo de Proveedores Internacionales de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) colaborarán con esas instalaciones adyacentes, y con cualquier instalación de apoyo, para desarrollar rutas de contingencia que redirijan a las aeronaves alrededor del espacio aéreo afectado cuando declaren un Nivel de Contingencia Operacional (ATC-Limitado o ATC-Cero).

a. Estas rutas de contingencia deben compartirse con todos los ANSP adyacentes para garantizar que se puedan tomar acciones estratégicas cuando una instalación de la FAA se vea afectada por un evento de contingencia.

b. Todos los procedimientos deben estar formalmente documentados en una LOA e incluidos en su OCP.

3.2.2 Cuando no existan alternativas viables de vigilancia, las rutas sin radar solo deben utilizarse si se pueden mantener las comunicaciones con aeronaves y cuando se hayan establecido los procedimientos de la instalación y se haya completado el adecuado entrenamiento.

3.2.3 Sin embargo, si un ANSP internacional vecino incluye rutas sin radar con capacidades de comunicación nulas o limitadas en sus propios planes operativos de contingencia, las instalaciones de la FAA seguirán colaborando para desarrollar opciones viables en apoyo de cualquier acuerdo, asegurando el cumplimiento de nuestras normas establecidas en 3.2.2.

3.3 Mientras esta actualización de política está pendiente, debe señalarse que nada en nuestra política actual prohíbe a las instalaciones ATC de la FAA iniciar este tipo de coordinación ni compartir su información de contingencia con las partes interesadas relevantes, si se solicita.

4. Conclusión

4.1 Como se mencionó anteriormente, estos procedimientos operativos de contingencia se incorporarán a una política existente de la FAA para asegurar que las instalaciones colaboren en el desarrollo de estas rutas. Esperamos que esto nos permita fortalecer nuestra colaboración regional con la OACI y los Estados miembros de la región CAR/SAM.

5. Acciones sugeridas

5.1 Se invita a la reunión a considerar las siguientes Acciones:

a) Los Centros de Control de Área (ACCs) de los Estados/Región de la CAR colaboren con las instalaciones de ATC de la FAA para actualizar las cartas de acuerdo existentes y los planes de contingencia operativa, según sea necesario, con el fin de mejorar y armonizar los planes regionales de contingencia.

b) Recomendar cualquier acción adicional que se considere apropiada.