



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/WG/10 — NI/06

04/09/25

**Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/10)**

Tulum, Quintana Roo, México, del 8 al 12 de septiembre de 2025

**Cuestión 4 del**

**Orden del Día:**

**Presentación de las Grupos de Tareas integrantes del NACC/WG**

**RESPUESTA DE LA FAA A LA SOLICITUD DE LA OACI: COMPARTICIÓN DE RUTAS DE CONTINGENCIA Y USO DE RUTAS SIN CAPACIDADES DE VIGILANCIA Y COMUNICACIÓN**

(Presentada por Estados Unidos)

**RESUMEN EJECUTIVO**

La Administración Federal de Aviación (FAA) ha demostrado su 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. Esta Nota Informativa presenta la respuesta de la FAA a la Oficina NACC de la OACI con respecto a la compartición de rutas de contingencia y el uso de rutas de contingencia sin capacidades de vigilancia ni comunicación realizadas durante reuniones anteriores del GREPECAS y NAM/CAR/CONT.

*Objetivos*

*Estratégicos:*

- Seguridad Operacional
- Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

*Referencias:*

- Conclusión 13/68 del Informe Final de la Décimo Tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/13)
- 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, 20 al 22 de abril de 2022
- Informe Final de la 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
- Informe Final de la Cuarta Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/4), En-Línea, 28 de mayo de 2024
- Informe Final de la Quinta Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/5), Ciudad de México, México, del 13 al 16 de mayo de 2025

**1. Antecedentes**

1.1 Durante la Décimo Tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/13), la reunión acordó la Conclusión 13/68, *PLANES DE CONTINGENCIA ATM PARA LAS REGIONES CAR/SAM*, que establece que los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM:

- a) Desarrollen sus planes de contingencia ATM para el espacio aéreo bajo su jurisdicción;
- b) Establezcan acuerdos bilaterales o multilaterales con los Estados, Territorios y 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) Envíen a la Oficina Regional de la OACI correspondiente una copia de su Plan de Contingencia ATM.

1.2 En respuesta a la Conclusión anterior, la FAA ha cumplido -durante muchos años- con el punto a) de esta Conclusión, 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 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, 20 al 22 de abril de 2022, algunos Estados indicaron que la falta de planificación e implementación adecuadas de procedimientos de contingencia por parte de (y entre) los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) regionales era el principal impedimento para proporcionar respuestas ATC armonizadas ante situaciones de emergencia en varios Estados/Territorios y Proveedores de Servicios de la Región CAR.

2.2 Durante la 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, algunos Estados destacaron los desafíos que enfrentan con el uso de rutas de contingencia donde no se prestan servicios de vigilancia y comunicación. Dado que el uso de estas rutas debe ser acordado por los ANSP que las utilizarán, se necesitarán Cartas de Acuerdo (LoA) para documentar la aprobación de todos los ANSP involucrados. La mayoría de los Estados/Territorios de la Región CAR que han utilizado rutas de contingencia sin servicios de vigilancia y comunicación han establecido un esquema de rutas de contingencia ATS para su uso en caso de una interrupción total del ATS, lo que provoca que los operadores naveguen por el espacio aéreo afectado sin vigilancia ATS ni comunicaciones bidireccionales. Este esquema de rutas de contingencia ATS requiere coordinación con las dependencias ATS adyacentes y normalmente se refleja en las LoA bilaterales.

2.3 Durante la Cuarta Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/4), En-Línea, 28 de mayo de 2024, algunos Estados expresaron dificultades para armonizar sus planes de contingencia, así como el desconocimiento de los planes de contingencia de los Centros de Control de Área (ACC) adyacentes.

2.4 Durante la Quinta Reunión Regional NAM/CAR para la Planificación y Respuesta ante Contingencias y Situaciones de Emergencia (NAM/CAR/CONT/5), Ciudad de México, México, del 13 al 16 de mayo de 2025, los participantes, incluida la Secretaría de la OACI, enfatizaron la necesidad de un mayor compromiso de los Estados para armonizar los planes de contingencia, compartir información relacionada con la seguridad operacional y, en consecuencia, actualizar las LoA.

2.5 Durante cada una de las reuniones CONT anteriores, la FAA se comprometió y reiteró su compromiso de revisar todos sus Planes de Contingencia Operacional (OCP) y LoA que contenían procedimientos de contingencia. El objetivo siempre ha sido garantizar que los procedimientos de las instalaciones de apoyo sean claros y no incluyan rutas no vigiladas que, además, carezcan de capacidad de comunicación.

### **3. Actualización**

3.1 Tras la revisión de nuestros OCP y LoA, que ya se mencionaron anteriormente, y tras una exhaustiva colaboración interna respecto a la solicitud de la OACI de desarrollar rutas de contingencia que redirijan a las aeronaves alrededor del espacio aéreo afectado, además de poder compartir estas rutas con antelación, nos complace informar que la FAA actualizará su política vigente (JO 1900.47H, *Preparación Operacional y Planificación de Contingencias del Control de Tránsito Aéreo*) para incluir los procedimientos operativos de contingencia en la sección 3.2 a continuación.

3.2 La FAA refuerza su compromiso con sus socios internacionales para garantizar la continuidad de los servicios mediante procedimientos seguros y ordenados durante las operaciones de contingencia. Para impulsar este esfuerzo, cumpliendo con los requisitos reglamentarios y las necesidades de los clientes, la FAA ha determinado lo siguiente:

3.2.1 Todos los Centros de Control de Tránsito Aéreo de la FAA adyacentes a las instalaciones de Control de Tránsito Aéreo de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) internacionales colaborarán con dichas 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 deben compartirse con todos los ANSP adyacentes para garantizar que se puedan tomar medidas estratégicas cuando una instalación de la FAA se vea afectada por un evento de contingencia.

b. Todos los procedimientos deben documentarse formalmente en una LoA e incluirse en su OCP.

3.2.2 Todas las Instalaciones de Tránsito Aéreo de la FAA deben considerar rutas y procedimientos de contingencia de vigilancia (radar, etc.) antes de utilizar rutas no radar. Cuando no haya alternativas viables de vigilancia, las rutas no radar solo se utilizarán cuando los procedimientos y la capacitación de la instalación estén establecidos, disponibles y completados. Las instalaciones de Tránsito Aéreo de la FAA no deben utilizar ni apoyar rutas de contingencia que no cuenten con una vigilancia viable y un nivel de comunicación aceptable/aprobado con el ATC.

3.2.3 Si un proveedor de servicios de navegación aérea internacional vecino incluye este tipo de rutas para apoyar sus operaciones de contingencia, las instalaciones de la FAA deben adherirse a estas normas y colaborar para desarrollar opciones viables que respalden cualquier acuerdo.

3.3 A pesar de que esta actualización de la política esté pendiente, cabe señalar que ninguna disposición de nuestra política actual prohíbe a las instalaciones de ATC de la FAA iniciar este tipo de coordinación o compartir su información de contingencia con las partes interesadas pertinentes, si así se solicita.

**4. Conclusión**

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

**5. Recomendación**

- a) Se invita a la Reunión a tomar nota del contenido de este Documento.