



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACCWG10 — NI/07  
05/09/25

**Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/10)**  
Tulum, México, del 8 al 12 de septiembre de 2025

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Sesión de trabajo colaborativa de Grupos de Tarea NACC/WG**

**Respuesta de la FAA a la solicitud de la OACI: Compartir 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 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 documento informativo proporciona la respuesta de la FAA a la NACC de la OACI con respecto al intercambio de rutas de contingencia y el uso de rutas de contingencia sin capacidades de vigilancia y comunicación durante las reuniones anteriores de GREPECAS y NAM/CAR/CONT

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conclusión 13/68 del Informe Final de la 13ª Reunión del Grupo de Planificación y Ejecución Regional CAR/SAM (GREPECAS/13)</li><li>• Informe NAM/CAR/CONT 2 de la OACI</li><li>• Informe NAM/CAR/CONT 3 de la OACI</li><li>• Informe NAM/CAR/CONT 4 de la OACI</li><li>• Informe NAM/CAR/CONT 5 de la OACI</li></ul>

## 1. Introducción

1.1 Durante la 13ª reunión de GREPECAS, la reunión acordó la Conclusión 13/68, PLANES DE CONTINGENCIA DE CAJEROS AUTOMÁTICOS PARA LAS REGIONES CAR/SAM, que estableció que los Estados/Territorios de la CAR/SAM:

- a) Desarrollar sus planes de contingencia ATM para su 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, a fin de elaborar un plan de contingencia contra la ATM, utilizando las orientaciones del Apéndice AO de esta parte del Informe; y
- c) Enviar 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 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 el documento NAM/CAR/CONT/2, algunos Estados compartieron que la falta de una planificación y aplicación adecuadas de los procedimientos de contingencia por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea regionales (y entre ellos) era el principal impedimento para proporcionar respuestas armonizadas de control del tráfico aéreo a situaciones de emergencia para varios Estados/Territorios y proveedores de servicios de la región CAR.

2.2 Durante el documento NAM/CAR/CONT/3, algunos Estados destacaron los desafíos a los que se enfrentan con el uso de rutas de contingencia en las que no se prestan servicios de vigilancia y comunicación. Dado que el uso de estas rutas debe ser acordado por los ANSP que utilizarán estas rutas, se necesitará una Carta de Acuerdo (LOA) para documentar la aprobación de todos los ANSP involucrados. La mayoría de los Estados y territorios de la región CAR que han utilizado rutas de contingencia en las que no se disponía de servicios de vigilancia y comunicación han establecido un sistema de rutas de contingencia ATS que se utilizará en caso de interrupción total de los ATS, lo que hace 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 unidades ATS adyacentes y normalmente se refleja en LOA bilaterales.

2.3 Durante el documento 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 (CCA) adyacentes.

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

2.5 Durante cada una de las reuniones anteriores de la CONT, la FAA se comprometió y volvió a comprometerse a revisar todos sus planes de contingencia operacionales (OCP) y LOA que contenían procedimientos de contingencia. El objetivo siempre ha sido garantizar que los procedimientos de las instalaciones de apoyo fueran claros y no incluyeran rutas que no fueran de vigilancia y que también carecieran de capacidades de comunicación.

### **3. Actualización**

3.1 Después de completar la revisión mencionada anteriormente de nuestros OCP y LOA que contenían OCP, y una colaboración interna exhaustiva e integral con respecto a la solicitud de la OACI de desarrollar rutas de contingencia que redirijan las aeronaves alrededor del espacio aéreo afectado, así como de poder compartir estas rutas con anticipación, nos complace informar que la FAA actualizará su política existente (JO 1900.47H, Preparación operativa y planificación de contingencias para el control del tránsito aéreo) para incluir los procedimientos de contingencia operacional 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 promover este esfuerzo, al tiempo que cumple 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 Tráfico Aéreo de la FAA que estén adyacentes a las instalaciones de Control de Tráfico Aéreo de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) internacionales colaborarán con esas instalaciones adyacentes, y cualquier instalación de apoyo, para desarrollar rutas de contingencia que redirigirán 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 tráfico aéreo de la FAA deben considerar rutas y procedimientos de contingencia de vigilancia (radar, etc.) antes del uso de rutas que no sean de radar. Cuando no se disponga de alternativas de vigilancia viables, solo se debe usar un dispositivo que no sea un radar cuando se establezcan, estén disponibles y se completen los procedimientos y la capacitación de la instalación. Las instalaciones de tráfico aéreo de la FAA no deben usar ni apoyar rutas de contingencia que no tengan una vigilancia viable y un nivel de comunicación aceptable / aprobado con ATC.

3.2.3 Si un ANSP internacional vecino incluye este tipo de rutas en apoyo de sus operaciones de contingencia, entonces las instalaciones de la FAA deben cumplir con estos estándares y colaborar para desarrollar opciones viables en apoyo de cualquier acuerdo.

3.3 Si bien esta actualización de la política está pendiente, debe tenerse en cuenta que nada en nuestra política actual prohíbe que las instalaciones de ATC de la FAA inicien este tipo de coordinación o compartan su información de contingencia con las partes interesadas relevantes, si así lo solicitan.

**4. Conclusión**

4.1 Como se mencionó anteriormente, estos procedimientos de contingencia operativa se incorporarán a una política existente 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 la región CAR y SAM.

**5. Recomendación**

- a) se invita a la Reunión a tomar nota del contenido de este documento.