

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA

Segunda Reunión Informal ATM/SAR 02/00 -SAM

(Lima, Perú, 4 al 8 de Setiembre de 2000)

Plan de contingencia ATS nacional y regional

Asunto 3. **Revisión de la planificación sobre los servicios de tránsito aéreo**

Resumen

En esta nota de estudio se presenta información referente a los planes de contingencia ATS nacionales y el plan regional, a efectos de considerar su actualización y permanencia.

1. Introducción

1.1 En cumplimiento de la Resolución A23-12 de la Asamblea y luego del estudio realizado por la Comisión de Aeronavegación y de las consultas con los Estados y organismos internacionales interesados, el Consejo de la OACI aprobó las directrices para las medidas de contingencia que deben aplicarse en caso de interrupción de los servicios de tránsito aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo para que en esas circunstancias, las principales rutas internacionales continúen disponibles.

1.2 Durante el año 1999 y en virtud a la problemática existente por el cambio de milenio, todas las regiones de la OACI desarrollaron un inmenso esfuerzo para elaborar los planes regionales y nacionales Y2K, lo que redundó en una transición del año 1999 al 2000 sin ningún tipo de problemas.

1.3 Las administraciones de aviación civil de la Región SAM trabajaron muy seriamente en la problemática del año 2000 y prepararon medidas de contingencia que permitirían continuar prestando un servicio de control de tránsito aéreo seguro, ordenado y eficiente en las áreas bajo su responsabilidad más allá de las dificultades que se pudieran presentar por el cambio de milenio.

1.4 En virtud de lo anterior, la Oficina SAM de la OACI preparó en esa oportunidad unas guías de orientación para la elaboración de los Planes de Contingencia ATS nacionales. Esas guías de orientación fueron preparadas tomando en consideración lo establecido en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo, Doc. 9426, información proveniente de otras regiones de la OACI y fundamentalmente, la experiencia obtenida en la región en relación a contingencias ATS.

1.5 Como resultado de todo el esfuerzo realizado por el Y2K, la Región SAM cuenta hoy en día con los planes de contingencia nacionales elaborados por cada uno de los Estados de la Región y adicional a lo anterior, con un plan regional que involucra a las regiones CAR y SAM que debería ser actualizado para que los mismos puedan ser utilizados en cualquier momento que las circunstancias así lo ameriten

2 **Discusión**

2.1 El objetivo de los Planes de Contingencia ATS consiste en que funcionen otras instalaciones y servicios cuando se interrumpen temporalmente los previstos en el plan regional de navegación aérea y es responsabilidad de los Estados de instituir las medidas necesarias destinadas a garantizar la seguridad de las operaciones de la aviación civil internacional.

2.2 De acuerdo al concepto que se ha manejado en el ámbito regional, el problema Y2K era un factor más, junto con otras causas tales como problemas de comunicaciones, vigilancia, etc., provocadas por un sinnúmero de factores que podrían generar una disminución parcial o total de los servicios de tránsito aéreo y sistemas conexos, por lo cual se hace necesario estar preparados para enfrentar y superar las contingencias que se presenten.

2.3 La diferencia en este caso en particular, era que los problemas que se pudieran haber generado como consecuencia del virus del milenio, podrían tener un carácter masivo, es decir, podría ser el caso que se presentaran al mismo tiempo más de una dificultad, por lo tanto las soluciones para superar esa dificultad podría ser aún más complicada que lo habitual. Asimismo, podría haberse dado el caso que la falla se presentara en más de una dependencia de control de la región en forma simultánea, creando una combinación de situaciones que propiciarían un ambiente donde pudiera verse afectada la seguridad de la navegación aérea.

2.4 Con relación a lo anterior y como una herramienta para reducir el impacto negativo de cualquier deficiencia y/o problema en la aviación civil internacional, es que la OACI insta a las administraciones de aviación civil a elaborar los planes de contingencia ATS apropiados para superar cualquier situación que afecte la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

2.5 Estos planes de contingencia ATS deberán contemplar la actividad propia en cada FIR, es decir la elaboración de planes de contingencia ATS nacionales donde se tome en consideración no solo la aviación civil internacional sino también la aviación doméstica del Estado, y un plan de

contingencia ATS regional (intra e inter-regional) considerando los flujos principales de tráfico de las Regiones SAM y CAR.

Planes de Contingencia ATS Nacionales

2.6 Los Planes de Contingencia ATS Nacionales para las FIR de cada Estado ya elaborados durante 1999, deberían ser re-examinados por las partes involucradas, es decir el Estado interesado conjuntamente con los Estados vecinos ya que, sin lugar a dudas, estos planes de contingencia afectan directamente a las FIRs adyacentes. Esto es evidentemente así, especialmente en lo que se refiere a los procedimientos operacionales que han de establecerse, las coordinaciones y reencaminamiento del tránsito, de ser el caso, con la finalidad de obtener una precisa armonización de los diferentes planes de contingencia.

2.7 Estos planes de contingencia ATS deberán estar debidamente revisados por las partes interesadas, inclusive los explotadores de aeronaves y difundidos con la suficiente antelación para que los usuarios y personal de los servicios de tránsito aéreo estén en conocimiento del referido plan.

Plan de Contingencia ATS Regional

2.8 De acuerdo al análisis realizado en la región SAM, durante la elaboración del Plan CAR/SAM para la implantación de los sistemas CNS/ATM los principales flujos de tráfico internacionales identificados se desarrollan de norte a sur y viceversa. De una revisión de estos flujos de tráfico se concluye que este movimiento de aeronaves afecta también a otras regiones de la OACI, como ser las Regiones CAR, NAT, AFI y EUR. De las regiones antes citadas, las más afectadas de producirse un problema serían indudablemente las regiones CAR y NAT por un lado y la Región AFI por otro, considerando el tráfico que se desarrolla en el Atlántico Sur (Sur de Sudamérica hacia Europa y viceversa).

2.9 Por otro lado y como hemos visto anteriormente, a pesar que las administraciones hayan tomado las providencias necesarias para superar sus problemas con la debida anticipación, podrían darse las circunstancias que en un momento o un período determinado una o varias dependencias a nivel regional se vieran afectadas, por lo cual sería sumamente conveniente que se contara con un Plan de Contingencia Regional que contemple cualquier eventualidad.

2.10 Estos planes de contingencia regional e inter-regional fueron elaborados durante 1999, por lo que los Estados deberían examinar la posibilidad de adecuar éstos a cualquier problema que pudiera generar la interrupción total o parcial de alguno de los servicios ATS y/o servicios conexos y finalmente coordinarlos, a través de las Oficinas Regionales correspondientes, con las regiones adyacentes que pudieran verse afectadas.

Personal técnico/operativo involucrado

2.11 Sobre este punto debe subrayarse la importancia que tiene el conocimiento y debido entrenamiento del personal operativo y técnico de las dependencias ATS involucradas para la aplicación de un plan de contingencia ATS ya sea nacional o regional.

2.12 Se deberá reconocer que, si en un sistema aeronáutico que funcione normalmente el ser humano es el centro del sistema, en una situación de contingencia de ésta índole todo el sistema se basará en gran parte en la pericia y competencia demostrada por parte del personal. Por lo antes expuesto, es imprescindible que las administraciones establezcan programas de concientización y de capacitación sobre los planes de contingencia respectivos.

2.13 Debemos recordar que eventualmente podrían verse afectados los sistemas de vigilancia radar, lo que implicaría continuar con el suministro de control no radar (procedural), razón por la cual, de ser el caso, se deberá entrenar a los CTA en esta metodología de control. Se deberá tomar en cuenta también que la aplicación del plan de contingencia podría generar el reencaminamiento del tránsito así como una modificación en los procedimientos a aplicar.

3. Conclusiones

3.1 A la luz de todo lo antes expuesto, se deberá reconocer que es imprescindible contar con medidas de contingencia que deberían aplicarse en caso de interrupción parcial o total de los servicios de tránsito aéreo y servicios de apoyo para que, en esas circunstancias, las principales rutas internacionales continúen disponibles.

3.2 Durante el año 1999 las administraciones de aviación civil de la Región SAM trabajaron muy seriamente en la problemática del año 2000 y prepararon medidas de contingencia que permitirían continuar prestando un servicio de control de tránsito aéreo seguro, ordenado y eficiente en las áreas bajo su responsabilidad más allá de las dificultades que se pudieran presentar por el cambio de milenio. Este esfuerzo se tradujo en la elaboración de los Planes Nacionales de Contingencia y el Plan de Contingencia Regional CAR/SAM.

3.3 De acuerdo al concepto que se ha manejado en el ámbito regional, el problema Y2K era un factor más, junto con otras causas tales como problemas de comunicaciones, vigilancia, etc., provocadas por un sinnúmero de factores que podrían generar una disminución parcial o total de los servicios de tránsito aéreo y sistemas conexos, por lo cual se hace necesario estar preparados para enfrentar y superar las contingencias que se presenten. Este concepto fue volcado en los planes de contingencia tanto nacionales como regional, lo que permitiría, con poco esfuerzo adicional, actualizar y adecuar los planes de contingencia Y2K en planes de contingencia nacionales y regional que pudieran ser utilizados cuando cualquier circunstancia así lo amerite.

4 Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- 5 -

- a) tomar nota de la información proporcionada y reconocer que en cualquiera de las dependencias ATS, independientemente del grado de sofisticación tecnológica que dispongan, podrían ocurrir fallas que afecten el suministro normal de los servicios de protección al vuelo;
- b) revisar con sus Estados vecinos los planes de contingencia ATS nacionales y acordar las medidas más apropiadas con el fin de armonizarlos; y
- c) que en virtud de los acuerdos alcanzados por los Estados de la Región para su armonización, la Oficina Regional SAM de la OACI tome las medidas pertinentes para actualizar el Plan de Contingencia Regional y coordine el mismo con las demás regiones que pudieran verse afectadas por dicho Plan.

* * * * *