

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE**

**PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE LA REGIÓN DEL CARIBE (CAR/DCA/1)**

(Gran Caimán, Islas Caimanes 8 al 11 de octubre del 2002)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Navegación Aérea
4.2 Desarrollos de CNS**

RESUMEN
Propuesta de acciones para continuar el desarrollo de los sistemas de CNS en la Región CAR
REFERENCIAS: <ul style="list-style-type: none">– Informe de la RAN/CAR/SAM/3.– Volumen I y II ANP CAR/SAM.– Informes de la Octava, Novena y Décima Reunión GREPECAS.– Informes de las reuniones subregionales CAR relacionadas con los sistemas CNS.

(Presentada por la Secretaría)

1. Introducción

1.1 Conforme se expresó en la NE/03 de esta reunión, los lineamientos principales para el desarrollo de los sistemas CNS actualmente son esencialmente los siguientes:

- implementar eficazmente los requerimientos CNS establecidos en el FASID ANP CAR/SAM;
- solucionar las deficiencias existentes en los sistemas CNS; y
- cumplimentar las conclusiones del GREPECAS para continuar el desarrollo de los sistemas CNS.

1.2 También, entre las actividades principales sobre el desarrollo de los sistemas CNS, se encuentran las siguientes:

- a) apoyar la postura OACI en la CMR-2003 de la UIT.
- b) desarrollo e interconexión de las Redes Digitales Regionales.

- c) mejorar y completar la cobertura VHF y HF AMS.
- d) transición de la AFTN a la ATN. Implementación de la porción terrestre de la ATN.
- e) implantación del GNSS.
- f) compartición de datos radar.

2. **Discusión**

2.1 De acuerdo a los antecedentes expresados en los párrafos anteriores, se requiere esencialmente la continuación de los trabajos de desarrollo de los sistemas CNS. A continuación se presenta un análisis ejecutivo sobre la labor referida a cada objetivo principal CNS:

Comunicaciones

a) **Apoyo a la postura OACI en la CMR-2003 de la UIT.**

2.2 Con base en la carta circular Ref. E 3/5-01/79 y en la Conclusión 10/19 de la Reunión GREPECAS/10, se precisa enfatizar la necesidad y gran importancia de apoyar la postura de la OACI en la CMR-2003 de la UIT para defender los intereses y las necesidades de espectro de radiofrecuencias para la aviación civil. Para organizar y optimizar la coordinación y el apoyo a la referida postura, teniendo en cuenta las conclusiones adoptadas por los órganos subregionales, referidos en el Apéndice de la NE/03 de esta reunión, se ha solicitado a los Estados la nominación de un experto en telecomunicaciones aeronáuticas que se encargue de coordinar las acciones con las autoridades nacionales de administración del espectro, así como con los expertos CNS de la OACI y que participe en la CMR-2003. De acuerdo a la información disponible en la Oficina NACC de la OACI, pocos Estados han dado a conocer la nominación de su experto, por lo tanto se reitera la atención de los Estados CAR, que se comunique la nominación mencionada lo antes posible.

2.3 También se exhorta a los Estados a participar en la próxima Reunión de Regional de coordinación para apoyar la postura de la OACI en la CMR-2003, la cual se celebrará en la Ciudad de México del 11 al 12 de diciembre de 2002, así como en otros foros regionales que se organicen con miras a mejorar la comprensión de la postura de la OACI y familiarizarse con los aspectos de gerencia y protección de las frecuencias aeronáuticas.

b) **Desarrollo e interconexión de las Redes Digitales Regionales.**

2.4 Se requieren los esfuerzos para continuar los desarrollos e interconexión de las redes digitales regionales de la Región CAR: CAMSAT, E/CAR y MEVA, así como de esas redes con la red REDDIG de la Región SAM, la cual está en etapa de implementación, con vistas a satisfacer los requerimientos AFS, así como para proporcionar el soporte medular para la implementación de la ATN.

2.5 Los requisitos AFS que están pendientes de mejoría e implementación de circuitos digitales se muestran con flechas en la gráfica del **Apéndice A**.

c) **Mejoría y cumplimiento de las coberturas VHF y HF AMS.**

2.6 Con respecto a la cobertura de comunicaciones VHF AMS requeridas en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de la Región CAR, basada en la Conclusión 10/29 del GREPECAS que trata sobre las deficiencias debidas a la falta de cobertura VHF aeroterrestre, es importante revisar, mejorar y completar dicha cobertura con respecto a los requisitos establecidos en la Tabla CNS 2A del FASID,

teniendo en cuenta que las comunicaciones orales aeroterrestres VHF en ruta para fines de control de área deberían cubrir, en lo posible, todas las rutas aéreas controladas por la correspondiente dependencia ATS, garantizando el nivel de intensidad de campo de la señal establecido en el Anexo 10, Volumen III, Parte II, Capítulo II, para proporcionar una cobertura de comunicaciones como se especifica en el Anexo 11. Además, debería tenerse en cuenta que la falta de comunicación aeroterrestre VHF en ruta se considera una deficiencia de prioridad urgente (U) si no hay otro medio de comunicación disponible. Con relación a este asunto, se reitera la necesidad de que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales de la Región CAR acuerden y continúen acciones para proceder a un completo análisis sobre la cobertura VHF de comunicaciones aeroterrestres en las FIRS de la Región CAR. Asimismo, se espera que Antillas Neerlandesas, Jamaica, y COCESNA informen a la Reunión sobre el estado de la implementación de sus respectivos planes para mejorar y completar la cobertura VHF AMS.

2.7 Con relación a la cobertura de comunicaciones HF AMS se requiere principalmente la continuación y finalización del plan de acción que está implementando Trinidad y Tabago para mejorar y completar esta cobertura y el servicio ATC a través de este medio de comunicación en la FIR Piarco.

d) **Transición de la AFTN a la ATN. Implementación de la porción terrestre de ATN**

2.8 También, conforme a la Conclusión 10/22 inciso b) del GREPECAS, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, con base en los SARPS sobre ATN/AMHS, deberían establecer tan pronto como sea posible, planes para la transición de la AFTN hacia el AMHS; entre las acciones principales, se consideran de gran importancia la capacitación del personal técnico y el desarrollo de la planificación adecuada conforme a las orientaciones del GREPECAS.

Navegación

a) **Implantación del GNSS**

2.9 Conforme a la Conclusión 10/32 de la Reunión GREPECAS/10, los Estados / Territorios /Organismos Internacionales deberían continuar publicando y actualizando las legislaciones/regulaciones, autorizando el uso del GNSS en sus respectivos espacios aéreos en área terminal y en ruta. De acuerdo a la información disponible en la Secretaría, el estado de las publicaciones en la Región CAR se muestra en el **Apéndice B**, en el cual se aprecia que algunos Estados CAR requerirían publicar y actualizar sus respectivas publicaciones.

Vigilancia

b) **Compartición de datos radar.**

2.10 Con base en la información contenida en la Tabla CNS 4A, se requeriría actualizar el plan de vigilancia correspondiente a la Región CAR, especialmente sobre la implantación del Radar Primario de Vigilancia (PSR), y Radar Secundario de Vigilancia (SSR).

2.11 Además, se debería continuar trabajando sobre la planificación e implantación de compartición de datos radar entre dependencias ATM, teniendo en cuenta las “*Directrices Regionales Iniciales para la Compartición de Datos Radar en las Regiones CAR/SAM*” que fueron aprobadas por la Reunión GREPECAS/10, mediante la Conclusión 10/33, así como las nuevas recomendaciones que se espera sean emitidas por el GREPECAS próximamente. En este sentido, la Reunión podría acordar

acciones para que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales establezcan acuerdos bilaterales y multilaterales para implantar la compartición de datos radar.

3. **Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión a examinar la información de esta nota de estudio y acordar acciones para apoyar la continuación de los trabajos para:

- a) la implementación y el desarrollo de los sistemas de comunicaciones, conforme a las consideraciones que se expresan en esta nota, especialmente en los párrafos 2.2 al 2.6;
- b) la implementación y el desarrollo de los sistemas de navegación, conforme a las consideraciones que se expresan en esta nota, en el párrafo 2.7;
- c) la implementación y el desarrollo de los sistemas de vigilancia, conforme a las orientaciones que se expresan en los párrafos 2.8 y 2.9 de esta nota; y
- d) establecer consideraciones y acuerdos de cooperación sobre la implantación y el desarrollo de los sistemas CNS.

- - - - -