



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/4 — NE/20

27/06/2018

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones
NAM/CAR (ANI/WG/4)**

Miami, Estados Unidos, 20 – 24 de Agosto 2018

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Seguimiento, evaluación de desempeño y monitoreo del Plan de
Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para la
Región CAR**

4.1 Informes de avance de los Grupos de Tarea del ANI/WG

**AVANCES EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA VIGILANCIA DEPENDIENTE
AUTOMÁTICA – RADIODIFUSIÓN (ADS-B)**

(Presentada por la Secretaria)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota presenta información actualizada sobre el avance de la implementación del ADS-B en las regiones NAM/CAR y alguna información importante de la Región SAM que afecta a las Regiones NAM/CAR.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Taller-Seminario para la implantación ADS B, Lima, Perú, del 13 al 16 de noviembre del 2017.

1. Introducción

1.1 Como resultado del Programa de Automatización y Comprensión Situacional ATM, se dio seguimiento al avance de implementación regional de ADS-B, la implementación de datos radar en la región y se buscó impulsar a que los Estados para que compartan datos de vigilancia (radar secundario, ADS-B, Multilateración (MLAT)).

1.2 Durante la reunión, se discutió acerca del cumplimiento por las diferentes aerolíneas en cuanto a su aviónica asociada a la implementación del ADS-B. La FAA mantiene una base de datos de soluciones de aviónica ADS-B proporcionadas por los fabricantes de aeronaves comerciales y de aviación general http://www.faa.gov/nextgen/equipadsb/adsb_ready.

1.3 La FAA publica los niveles de equipamiento de ADS-B OUT por tipo de enlace (1090ES, UAT, dual) y el segmento industrial (GA, compañía aérea, etc.) que muestran la cantidad de aeronaves equipadas para cumplir con los requisitos de ADS-B encontrados en el siguiente enlace: <http://www.faa.gov/nextgen/equipadsb/levels>. Ambos enlaces contienen información de interés y uso por los diferentes Estados.

1.4 Los participantes indicaron la necesidad de contar con los datos de la capacidad de la flota de las líneas aéreas que viajan a sus Estados. Por esta razón, la ICAO está coordinando con NAV Canadá, FAA, IATA y AIREON la posibilidad de compartir esta información con los Estados.

1.5 La reunión identificó la necesidad de una visión de ADS-B que permita a los Estados incluir la actualización de los planes nacionales a corto, mediano y largo plazo, teniendo en cuenta los siguientes factores: requisitos de infraestructura de la vigilancia, de sus propias necesidades operativas, de las necesidades del usuario y de los requisitos de interconexión con los Estados adyacentes. La integración de todas las partes interesadas beneficia la implementación regional.

1.6 Los Estados deberían asegurarse de que al momento de realizar la gestión de sus proyectos, integren sus análisis de factibilidad y de riesgos a la infraestructura aeronáutica y de operaciones con cada una de las FIR adyacentes con los cuales tienen interacción operativa en común, esto con el objetivo de asegurar la estandarización, armonización y eficiencia de sus coordinaciones.

1.7 Los Estados deberían asegurarse que las inversiones que realizarán en los próximos años contemplan y den amplia cobertura a sus necesidades actuales y futuras, minimizando el riesgo de tener que realizar nuevas inversiones a corto plazo que no estaban contempladas.

1.8 Compartir datos radar es impulsar la seguridad operacional de la región. La Reunión solicitó que los Estados compartan la información de sus sistemas de vigilancia con los Estados adyacentes para realizar estudios de cobertura y traslape de datos de vigilancia que les permita contar con información de respaldo en las áreas de coordinación de las operaciones de control de tráfico aéreo entre las FIR.

1.9 La Oficina Regional NACC de la OACI está trabajando en facilitar guías y recomendaciones a los Estados de la región, con el objetivo que cada Estado realice un análisis de integración o de compartición de datos de/con el Estado adyacente (bilateralmente).

1.10 Es necesario que los Estados desarrollen en forma paralela a la implementación del ADS-B, la regulación necesaria para su operación. El regulador puede necesitar cambiar la redacción en las regulaciones ATS para permitir el uso tanto del ADS-B como del radar.

1.11 Las entidades reguladoras (DGAC) necesitarán certificar a las aeronaves y a los explotadores aéreos de estas. Por otra parte el personal técnico y de mantenimiento de los explotadores aéreos, así como los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) necesitarán desarrollar y mantener nuevos sistemas y procedimientos.

1.12 Se acordaron una serie de actividades que están siendo soportadas por el Grupo de Trabajo de Vigilancia NAM/CAR. El resumen de la discusión puede encontrarlo en el siguiente enlace:

<https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-ADSB/Sumario%20de%20discusion%20ADS%20B.pdf>

2. Análisis

2.1 La mejora de la Conciencia Situacional de la región depende de que entre los centros de control de ATM se disponga de la misma información, y al mismo tiempo les permita tomar decisiones basadas en datos.

2.2 La implementación de los datos de vigilancia basados en la infraestructura radar, ADS-B u otra facilidad, mejoran la seguridad operacional y facilitan la implementación de otras funcionalidades como el AIDC, la implementación PBN, entre otras más que apoyan la coordinación eficiente de las operaciones y la gestión segura del espacio aéreo.

2.3 La identificación de problemas de cobertura y de los espacios aéreos en los cuales no se cuenta con datos de vigilancia representan una preocupación para los Estados y a la Región. En ese sentido, es importante que los Estados trabajen de forma más cooperativa, buscando la estandarización y armonización de los sistemas para facilitar las cartas de acuerdo necesarias para que la implementación se realice de forma efectiva y a corto plazo.

3. Acciones Sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presente en esta nota;
- b) los Estados que aún no han remitido los datos actualizados de su infraestructura de vigilancia a la Oficina Regional NACC de la OACI, deben enviarla a más tardar **el 30 de octubre del 2018;**
- c) los Estados participen en la reunión ADS-B de las regiones NAM/CAR/SAM que se llevará a cabo en noviembre del 2018.