



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

AIDC/NAM/ICD/4 — NE/03
22/02/21

Cuarta Reunión de seguimiento NAM/CAR sobre la implementación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) y del Documento de control de interfaz (NAM/ICD) (AIDC/NAM/ICD/4)

En línea, del 9 al 11 de marzo de 2021, 9AM a 12PM, GTM -6

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actualización del estado de implementación regional de los protocolos de automatización

**ACTIVIDADES REALIZADAS EN CUBA PARA LA AUTOMATIZACIÓN DEL
NUEVO SISTEMA EN EL AÑO 2020**

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta un resumen de las pruebas de automatización AIDC en el (CCTA) Centro de Control de la Habana durante el año 2020.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Doc 4444 de la OACI• Documento de control de interfaz (ICD) para Norteamérica (NAM) (AIDC/NAM/ICD/4).

1. Introducción

1.1 Cuba ha mantenido actividades para la automatización durante el año 2020. El plan regional de implementación del AIDC fue actualizado por los Estados encontrándose Cuba con mensajería Clase 1 y mensajes de rechazo (LRM) versión E con las áreas adyacentes MIAMI, CENAMER y Mérida, y en proceso de pruebas con Jamaica, las cuales no han concluido, y continuaran durante el mes de marzo del presente año.

1.2 Por otra parte, Cuba continúa la actualización y puesta en marcha de un nuevo sistema automatizado de control de tránsito aéreo. Se ha trabajado en las pruebas para la puesta en marcha de todos los módulos que componen el nuevo sistema a pesar de la negativa oficial recibida por parte de Euro Control, para poder de manera oficial acceder a las bases de datos BADA.

1.3 En el segundo semestre nos centramos en las pruebas de (AIDC NAM) con Miami, CENAMER y Mérida y fundamentalmente las realizamos con los laboratorios de la FAA. Estas pruebas fueron para comprobar la respuesta del sistema al recibir mensajería establecida para la NAN-ICD (CLASE I y CLASE II).

2. **Análisis.**

2.1 Resultado de las pruebas planificadas a nivel de plataformas de ensayos:

2.1.1 **ACC Miami**

2.1.2 Con los laboratorios de la FAA se realizaron tres pruebas las cuales incluyeron mensajería Clase I y Clase II. El objetivo era revisar los parámetros y los cambios que se habían realizado, el resultado fue positivo. En los mensajes Clase II, el envío y las respuestas fueron correctas. En el mes de enero del 2021 se continuó con las pruebas Clase II, y en el mes de febrero realizamos dos pruebas con el área Houston (clase I) y tenemos programado enlazarnos en el mes de junio.

2.1.3 **ACC Mérida**

2.1.4 Con el Centro de Control de Mérida las pruebas fueron de Clase I, se planificaron dos pruebas, pero se logró la realización de tres pruebas en las que tuvimos dificultades al recibir los mensajes de respuesta.

2.1.5 Las mismas las consideramos satisfactorias porque cuando se analizó la estructura de los mensajes enviados, estos llegaron de forma correcta (cosa que no ocurre en la actualidad y es lo que determina el % de efectividad en estos momentos entre Mérida y La Habana.)

2.1.6 Esta situación ya fue estudiada y analizada con los especialistas de Mérida a principios del año 2020 como parte de la recomendación surgida de la anterior reunión de automatización en el año 2019 y al reconocer nuestro error le comunicamos a la dirección de Mérida que por problemas de seguridad no era momento de trabajar en el código del sistema en explotación.

2.1.7 Para el año en curso continuaremos realizando pruebas antes de la implementación del intercambio con Houston porque parte de ese tráfico estaría destinado a aterrizar en el aeropuerto de Cancún.

2.1.8 **ACC CENAMER**

2.1.9 Con COCESNA, planificamos tres pruebas de las que solo pudimos realizar una en la que probamos el envío de la mensajería Clase I y suspendimos las otras pruebas por afectaciones por COVID 19 en el Centro de Control en Honduras.

2.1.10 Pretendemos en el mes de marzo reanudar las pruebas Clase I y II cuando reporten la disponibilidad para ello.

2.1.11 **ACC Kingston**

2.1.12 Con el Centro de Control de Kingston se planificaron dos pruebas las cuales no se pudieron efectuar por problemas de comunicación entre ambos sistemas. El espacio aéreo entre La Habana y Kingston es un área de transición para los que tenemos procedimientos establecidos con una automatización Clase I, de ahí la necesidad de automatizar ya que se humaniza el trabajo de los controladores y se eliminan decenas de comunicaciones que se realizan entre ambas FIR, además de mitigar los posibles errores de comprensión por las diferentes lenguas maternas.

3. Conclusiones

3.1 Cuba avanza en su trabajo de implementación de la automatización en materia de mensajería y mejora del trabajo de los ATS.

3.2 A la fecha, continúan las dificultades con el ACC de Kingston a pesar de los esfuerzos realizados.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a tomar nota del trabajo realizado por Cuba en colaboración con los ACC adyacentes.

4.2 Es necesario continuar asesorando al Centro de Control de Kingston para que pueda comenzar a implementar el intercambio automatizado con el ACC Habana.