



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/6 — NE/10

11/08/21

Sexta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/6)

En línea, 25 – 27 de agosto de 2021, 09:00 a 13:00 (UTC -5)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Seguimiento a las Conclusiones y Acuerdos válidos del NACC/WG, GREPECAS,
NACC/DCA y otras reuniones relacionadas**

- 2.3 Seguimiento a los Proyectos AN del GREPECAS (AIM, ATM, AGA, CNS, MET y SAR)

INFORME DE AVANCES DEL TRABAJO DEL GRUPO DE TAREAS DE VIGILANCIA (SURV/TF)

(Presentada por Relator)

RESUMEN EJECUTIVO	
En la nota se presentan los avances obtenidos por el Grupo de Tareas de Vigilancia (SURV/TF) del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG).	
Acción:	Según lo señalado en el punto 4 de esta nota.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Reunión de Implementación y Regulación de la Vigilancia Dependiente Automática – Radiodifusión (ADS-B) para las Regiones NAM/CAR/SAM (ADS-B/LEG)• Quinta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/5)• Quinta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/5) del GREPECAS• Taller a distancia sobre Vigilancia dependiente automática – emisión para las Regiones NAM/CAR (ADS-B/OUT/W)

1. Introducción

1.1 El Grupo de Tarea de Vigilancia (SU trabaja con base en sus Términos de Referencia (ToR) y la actualización de su plan de acción, con el fin de hacer más eficientes las actividades de implementación relacionadas con los nuevos sistemas de vigilancia combinados con los sistemas radares ya existentes, para garantizar la seguridad operacional de la navegación aérea en nuestra región geográfica.

1.2 Debido a la pandemia de COVID-19, no se han podido realizar las reuniones presenciales previstas y solo se han efectuado dos actividades en línea en el transcurso de estos dos años, sin haber recibido reportes de avances por parte de los Estados, debido, principalmente, a los bajos niveles de actividades que ha presentado la aviación, producto de la pandemia y a su impacto en la economía y en los planes de desarrollo previstos.

1.3 Las actividades del SURV/TF (ver **apéndice A**, en inglés únicamente) fueron compatibilizadas con los programas y proyectos del GREPECAS, en específico con el programa de Automatización y Conciencia Situacional, que incluye las actividades acordadas para este grupo.

2. Últimas Actividades llevadas a cabo por el SURV/TF del ANI/WG

2.1 Se culminó un Concepto de operaciones (CONOPS) regional para la implementación operacional del ADS-B, que sirve de guía a los Estados miembros en sus respectivos procesos de implementación, el cual se presentará para su revisión final y aprobación en esta reunión.

2.2 Barbados cuenta con un sistema de vigilancia radar recientemente instalado y tienen planificada la implementación de una Multilateración (MLAT) con 7 estaciones de MLAT y 5 estaciones para movimiento de superficie.

2.3 COCESNA informó sobre la implementación de la tecnología ADS-B en la región de Centroamérica, que incluye la instalación de 4 receptores ADS-B en Costa Rica, 2 en Guatemala, 3 en Honduras y 2 en Nicaragua.

2.4 Cuba dispondrá de nuevo sistema automatizado para el Centro de Control de Tráfico Aéreo (ATCC) de La Habana, el cual permitirá la introducción de la información proveniente de los sensores ADS-B y MLAT instalados en todo el país. Mantiene el intercambio de datos de los sensores radar de San Julián y Camagüey con COCESNA y Jamaica respectivamente, y está en proceso iniciar el intercambio de datos de vigilancia con Mérida.

2.5 Jamaica finalizó la renovación de su sistema ATS, que incluyó la renovación de los sistemas de vigilancia.

2.6 Hasta la fecha, SENEAM ha instalado 10 estaciones ADS-B en los siguientes sitios:

- 5 en el Valle de la Ciudad de México (Aeropuerto de Toluca, Cerro Peñón, Cerro Catedral, Cerro Gordo y Control de tránsito aéreo [ATC] Torre de control de aeródromo [TWR] Control de México);
- 1 en la estación de Radar de Cerro Los Gallos, Aguascalientes (LGS);
- 1 en el Sureste de México, en Ciudad del Carmen (CME);
- 2 en el Noreste de México en el Aeropuerto Terminal Monterrey (MTY) y en la estación de radar del Cerro de Potosí (CPT);
- 1 en la estación de Radar de Puerto Peñasco, Sonora (PPE), al Noroeste de México;
- Estando en proceso de actualización del *software* del sistema de procesamiento de vigilancia de los cuatro Centros de Control de Área (ACC).

2.7 Panamá informó que tiene instaladas dos estaciones ADS-B, las cuales ya están integradas con la información de radar en el ACC de Panamá y se tiene prevista la adquisición e instalación de 2 nuevas estaciones ADS-B.

2.8 República Dominicana había informado que tenía en proyecto la instalación de ADS-B Terrestre y ADS-B Satelital para el año 2020.

2.9 Trinidad y Tabago explicó que el Estado está en proceso de desarrollar un proyecto para actualizar el sistema de Gestión del tránsito aéreo (ATM), que incluye nuevas características, incluida la gestión de datos ADS-B. También indicó que Trinidad y Tabago recibe datos de vigilancia de Guadalupe y Martinica; esto se fusiona con datos radar de Trinidad y Tabago y se utiliza para proporcionar cobertura de vigilancia en la parte continental de la FIR. Trinidad y Tabago también redistribuye los datos recibidos de Guadalupe y Martinica a los Estados dentro de la FIR para mejora de la conciencia situacional.

2.10 Estados Unidos cuenta con más de 600 estaciones ADS-B instaladas y comenzó oficialmente su utilización operacional en sus FIR a partir del 1 de enero 2020. Mantiene intercambio de datos con Bahamas a través de una línea de telecomunicaciones dedicada con Miami. Hay intenciones para compartir información entre Sint Maarten y San Juan, Puerto Rico, utilizando las instalaciones que usan Mejoras al Enlace de Voz del Servicio de tránsito aéreo (ATS) (MEVA), pero eso se retrasó cuando los huracanes destruyeron los sistemas de Sint Maarten. Adicionalmente, solo tienen algunos radares que están compartiendo datos entre Canadá y Estados Unidos, usando también una línea de telecomunicaciones de FTI directa.

2.11 El Grupo Adhoc organizado para analizar la propuesta de solución de vigilancia en los espacios aéreos oceánicos, determinó la factibilidad del uso del ADS-B satelital suministrado por AIREON, instando a los Estados interesados a que inicien las coordinaciones pertinentes para su implementación.

3. Conclusiones

3.1 Hasta la fecha, no se dispone del 100% de cobertura de vigilancia en todas las FIR de la región, por lo que, con la recuperación de las operaciones, se deberá retomar esta tarea prioritaria del grupo.

3.2 La región comenzó la implementación operacional del ADS-B como nuevo sistema de vigilancia a partir de enero de 2020, lo que constituye una importante mejora a la conciencia situacional, tanto a bordo de las aeronaves como en los ATCC, por lo cual es necesario que todos los Estados de la región tengan planificada su utilización, así como las regulaciones nacionales pertinentes.

3.3 Existen potenciales posibilidades de intercambio de datos que deberán ser explotadas, para lo cual los ACC vecinos que aún no lo han hecho, deberán analizar comenzar las coordinaciones a corto plazo para su implementación.

3.4 La última actualización recibida del cumplimiento de la implementación del ADS-B se muestra en el **apéndice B** (en inglés únicamente).

4. Acciones a seguir:

- a) Tomar nota de lo presentado en esta nota de estudio;
- b) Realizar las acciones que consideren oportunas para el cumplimiento de los acuerdos regionales vigentes en materia de vigilancia para todas las FIR de la región:
 - lograr el 100% de cobertura de vigilancia,
 - comenzar el uso operacional del ADS-B,
 - compartir datos de vigilancia entre estados vecinos.
- c) Cumplir con las fechas acordadas en los planes regionales y proyectos de los programas de GREPECAS, para los puntos señalados con anterioridad.

— — — — —