



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACCWG10 — NI/03
27/08/25

Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/10)
Tulum, México, del 8 al 12 de septiembre de 2025

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Sesión de trabajo colaborativa de Grupos de Tarea NACC/WG

IMPLEMENTACIÓN DEL ADS-B EN CUBA

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO	
Este documento presenta un resumen de las actividades desarrolladas por Cuba para la implementación del ADS-B y su integración al desarrollo de los objetivos operativos nacionales y regionales.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas de la OACI Volumen IV Vigilancia y Sistemas Anti-Colisión;• Vigésima segunda Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/22).

1. Introducción

1.1 Dando seguimiento a lo acordado en la reunión GREPECAS/22, donde se solicitó a los Estados y Organizaciones desarrollar un plan de acción para la implementación del ADS-B.

1.2 CUBA ha venido trabajando en la implementación nacional del ADS-B, para beneficiar la conciencia situacional del CTA ante un incremento futuro de tráfico, obteniendo datos de vigilancia donde los sistemas de vigilancia actuales no proveen esos datos, para apoyar la implementación de los protocolos automatizados y para beneficiar a la región con acuerdos de compartir datos de vigilancia entre los Estados

1.3 El ADS-B es el elemento 1 del bloque 0 del módulo ASUR del plan global de navegación aérea y elemento importante del hilo tecnológico de GANP. El beneficio del elemento con solo su implementación es favorecer la seguridad operacional a través de la mejora de la conciencia situacional. El ADS-B requiere poner en operación una serie de habilitadores previo a su puesta en operación, estos habilitadores son:

1. Infraestructura en tierra
2. Capacidad en la aviónica de la aeronave
3. Entrenamiento del personal
4. Regulación/legislación nacional del uso del ADS-B

2. Análisis

2.1 El sistema de vigilancia implementado en la región del territorio nacional cuenta en la actualidad con 6 radares secundarios, que dan cobertura a más de 2000 pies en toda la FIR, cuenta además con dos estaciones ADSB, como fuentes autónomas de vigilancia, integradas a los sistemas MLAT del occidente del país.

2.2 Cuba cuenta con infraestructura ADS-B en tierra disponible y está en proceso de implementación de los otros habilitadores.

2.3 En este sentido se propone la “ESTRATEGIA DE VIGILANCIA PARA LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN LA REPÚBLICA DE CUBA”, donde se recomienda:

2.3.1. Asegurar que se mejoren e incrementen los servicios de vigilancia del espacio aéreo, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Cobertura
- Tasa de actualización
- Precisión y exactitud
- Nivel de información disponible
- Vigilancia en modo A/C/S/ADSB DO260B

2.3.2. Establecer que el sistema ADS-B se integrará a los actuales sistemas de vigilancia del Control de Tránsito Aéreo de la FIR Habana, para lo cual se contará con un plan de despliegue integral de sensores, que garanticen que a partir del año 2027 dispongamos de una red operacional con la versión DO-260B o superior y con una cobertura operacional en toda la FIR.

2.3.3. Mantener una Red Óptima de Sistema de Vigilancia Independiente con el objetivo de brindar el servicio de vigilancia a las aeronaves que aún no poseen capacidades ADS-B, sin afectar la cobertura operacional en la FIR.

2.3.4. Todas las fuentes de vigilancia que formen parte del sistema de vigilancia para el Control de Tránsito Aéreo de la FIR Habana deben ser procesadas por el sistema automatizado del Control de Tránsito Aéreo Nacional RADCONM.

2.3.5. Establecer el monitoreo del desempeño de las señales ADS-B de las aeronaves que vuelan en el espacio aéreo de la FIR Habana y que este monitoreo incluya el análisis de la calidad de las señales de los sensores de vigilancia del territorio nacional.

2.3.6. Incrementar las posibilidades de compartición de datos de vigilancia con las FIR adyacentes transmitiendo información SSR y ADSB DO-260B mediante la nueva red CANSNET a implementarse en 2026.

2.3.7. El ADS-B se utilizará para suministrar el servicio de control de tránsito aéreo cuando la calidad de la información que contenga el mensaje ADS-B supere los valores que especifique la autoridad competente, mediante la certificación de los respectivos sensores.

2.3.8. A partir del 1 de enero de 2027, y a menos que la autoridad aeronáutica lo autorice de otra manera, no se podrá operar una aeronave que no tenga un equipamiento instalado que cumpla con los requisitos de rendimiento y procedimientos de prueba de RTCA DO-260B o superior, “Estándares mínimos de rendimiento operativo para transmisión automática dependiente de vigilancia-difusión (ADS-B) de señales espontáneas extendidas de 1090 MHz y transmisión de servicios de información de tráfico (TIS-B)”.

2.3.9. Emplear la información ADSB que aportan las estaciones MLAT instaladas para que se integren en el sistema de control de tránsito aéreo.

2.3.10. Los actuales Sistema de Vigilancia Independiente en explotación, considerando sus sistemas ADS-B incorporados, se mantendrán solo como apoyo inicial de la red ADS-B nacional, al no disponer los mismos de la capacidad de recibir respuestas en DO-260B o superior.

2.3.11. Los Sistema de Vigilancia Independiente seguirán siendo un medio alternativo de vigilancia aeronáutica, prestando sus respectivos servicios tanto en la fase de transición al ADS-B como para el control de aeronaves no equipadas con transpondedores adecuados.