



Cuestión 3 del Orden del Día: Revisión de los Programas y Proyectos del GREPECAS

3.3 Proyectos del Programa de Automatización ATM y Comprensión Situacional (BO-RSEQ, B0-FICE, B0-SNET, B0-ASUR y B0-SURF)

IMPLANTACIÓN DEL ADS-B EN COLOMBIA

(Presentada por Colombia)

RESUMEN	
Esta nota de estudio tiene por objeto presentar el estudio realizado por la Aeronáutica Civil de Colombia para la implementación del ADS-B. La reglamentación sobre el mandato del equipamiento del ADS-B se publicó desde el 7 de marzo de 2016.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Documento de la OACI 9924 “Manual de Vigilancia Aeronáutica”• Guía de Consideraciones Técnicas Operacionales para la implantación del ADS-B en la Región SAM• Regulación FAA• Regulación Australia	
Objetivos estratégicos	<i>A - Seguridad Operacional</i> <i>B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

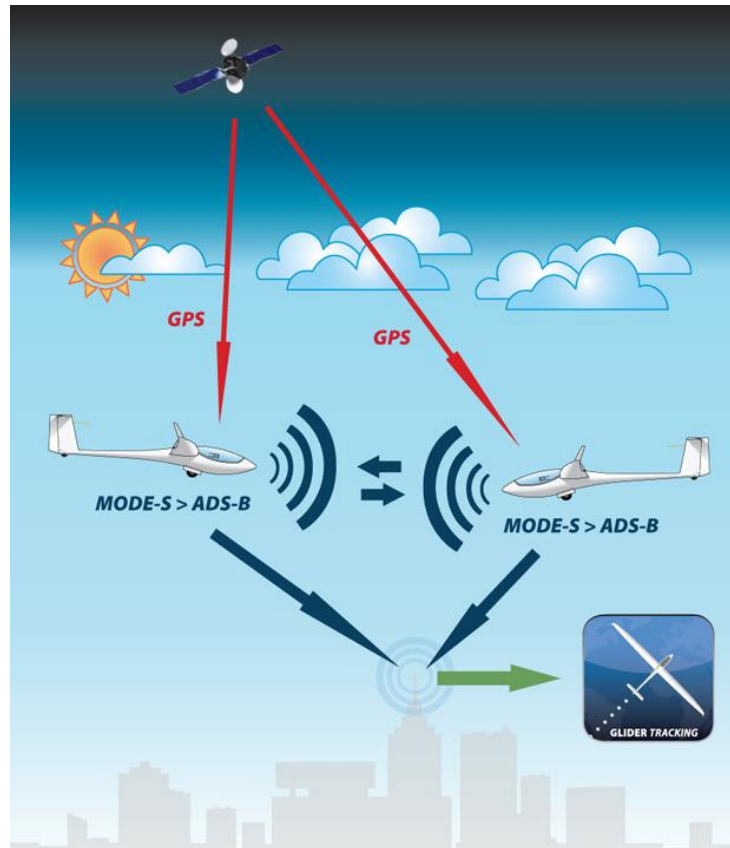
1. Introducción

1.1 El desarrollo de la industria aeronáutica ha permitido la aparición de nuevos sistemas que mejoran la seguridad operacional. Uno de estos es el ADS-B (*Automatic Dependent Surveillance*) el cual permite remplazar el radar secundario con una mejor precisión, mayor cobertura y con costos de infraestructura significativamente más bajos. Este sistema de vigilancia ya se ha implementado con éxito desde el 2013 en Australia y en otros estados ya se publicó la regulación para la implementación a partir del año 2020.

2. Discusión

2.1 En el Documento de la OACI 9924 “Manual de Vigilancia Aeronáutica”, ya se define al ADS-B como un equipo de radio de vigilancia dependiente automática, el cual transmite desde la aeronave su posición (latitud, longitud y altitud), velocidad, identificación y otros datos de la aeronave. El Grupo de Implantación SAM publicó la “Guía de Consideraciones Técnicas Operacionales para la implantación del ADS-B en la Región SAM” versión 1.2, en mayo de 2013. Así mismo la FAA publicó en enero de 2015 en su regulación el párrafo §91.225 “*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) Out equipment and use*” y el párrafo §91.227 “*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) Out equipment performance requirements*”.

2.2 La Aeronáutica Civil de Colombia realizó una evaluación de los documentos y regulaciones mencionados en el ítem 2.1, e inició un plan de implementación del ADS-B. Se determinó que solo se implementará el 1090 MHz *Extended Squitter (1090ES)*, a diferencia de la FAA que implementó el 1090ES y el *Universal Access Transceiver (UAT)*, que opera a una frecuencia de 978 MHz. La Dirección de Telecomunicaciones instaló en un periodo de dos años 11 estaciones ADS-B. En este momento se está haciendo el trámite para la adquisición de un ADS-B para la aeronave laboratorio y así poder comisionar las estaciones.



2.3 Se publicó en nuestra regulación [RAC 4](#) numeral 4.2.2.6, el mandato sobre el ADS-B a partir del 1 de enero de 2020. Ya se hizo una reunión de sensibilización con los explotadores colombianos y se tienen programadas otras reuniones para hacer seguimiento al equipamiento de todas las aeronaves, ya que esta regulación aplica a todos los explotadores de aviación comercial regular y no regular y aviación general.

3. **Conclusión**

3.1 La Oficina SAM de la OACI publicó una guía para la implantación del ADS-B en la Región SAM, sin embargo, pocos Estados han iniciado este proceso. Colombia ha dado un paso adelante y está dispuesto a colaborar en lo que la OACI estime conveniente para que la Región SAM se armonice con este sistema de vigilancia.

4. **Acción sugerida:**

4.1 Invitar a los Estados de la Región SAM a que inicien el proceso de implantación del ADS-B aprovechando la experiencia de otros Estados como Australia, Estados Unidos y ahora Colombia.