



**Cuestión 3 del Orden del Día**

**Asuntos de Navegación Aérea**

**3.2 Seguimiento en la implementación del Plan Regional NAM/CAR de Implementación de la Navegación Aérea Basado en la Performance (NAM/CAR RPBANIP) en Centroamérica y el Caribe Central:**

- **Reportes de Planes Nacionales AIM, AGA, ATM, CNS y MET**

**AVANCES LOGRADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL INTERCAMBIO AUTOMÁTICO DE DATOS DE VUELO**

(Presentada por Cuba)

<b>RESUMEN</b>	
La presente Nota de Información hace referencia a los avances logrados en la implementación de intercambio automático de datos de vuelo entre el ARTCC de Miami y el ACC de La Habana y las mejoras operacionales obtenidas.	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• C/CAR/WG/8 Reporte final de la reunión</li><li>• NACC/WG/03 Reporte final de la reunión</li><li>• RPBANIP versión Mayo 2011</li></ul>	
<b>Objetivos Estratégicos</b>	<i>Esta nota de información se relaciona con los Objetivos estratégicos A y C.</i>

**1. Introducción**

1.1 Dado el volumen de tránsito existente entre las FIRs de Habana y Miami el intercambio oral de datos de vuelo para los controladores de tránsito aéreo, además de consumir una gran cantidad de tiempo, limitando la capacidad del sistema, estaba sujeto a posibles errores humanos, lo cual puede tener un impacto negativo en la seguridad operacional ATS.

1.2 Tanto la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos como el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) consideraron que con la implantación del intercambio automático de datos de vuelo (CPL-LAM) serían obtenidos beneficios operacionales inmediatos para ambas partes.

## **2. Discusión**

2.1 Para dar cumplimiento al Plan de Acción del Grupo de Trabajo del Caribe Central, específicamente dentro del RPO 7, en lo relacionado con “implementar intercambio de mensajes automáticos ATS, según se requiera, acorde al ICD CAR/SAM”; desde el mes de mayo del 2010 fueron iniciados los trabajos destinados a dar cumplimiento a esta acción.

2.2 Fue necesario llevar a cabo un arduo trabajo de coordinación y conciliación con la participación de muchos técnicos e ingenieros de distintas especialidades y vencer un gran número de obstáculos encontrados en el camino hacia la meta final.

2.3 Durante todo el año 2011 se llevaron a cabo consultas técnicas, se realizaron pruebas para verificar el funcionamiento de todo el sistema y se introdujeron cambios donde fuera necesario, se realizaron periódicamente teleconferencias para acordar ajustes de forma dinámica y finalmente el intercambio automático de mensajes ATS fue probado durante muchas horas para garantizar su funcionamiento eficiente y seguro.

2.4 Al finalizar el período de pruebas y ajustes, el intercambio de mensajes automáticos ATS fue puesto en explotación de forma definitiva a partir del 15 de diciembre de 2011, fecha de actualización de la carta de acuerdo operacional entre en ARTCC de Miami y el ACC de La Habana.

2.5 En la actualidad alrededor del noventa por ciento de las coordinaciones relativas a los vuelos que cruzan el límite común de las FIRs Habana y Miami en ambas direcciones se lleva a cabo de forma automática y existe una evaluación muy positiva por los controladores de tránsito aéreo sobre los resultados alcanzados con la utilización de esta herramienta.

## **3. Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión, a tomar nota del contenido de la presente nota de información.