



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

Séptima Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos en Navegación Aérea (CA/ANE/WG/7)

Novena Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG/9)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 5 al 9 de marzo de 2012

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 avances de los Comités AIM, AGA, ATM, CNS, MET y SAR y por los Presidentes de cada Grupo de Trabajo

REPORTE DEL PROGRESO ALCANZADO EN C/CAR/WG

(Presentada por el Presidente del C/CAR/WG)

RESUMEN	
Esta nota presenta el progreso alcanzado por el Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG).	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• C/CAR/WG/8 Reporte final de la reunión• NACC/WG/03 Reporte final de la reunión• RPBANIP versión Mayo 2011	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y C.</i>

1. Introducción

1.1 El Grupo de trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG) desarrolló sus actividades en correspondencia con el RPBANIP, versión de Mayo 2011, aprobada por la cuarta reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/4)

2. Seguimiento a los avances del Plan de Implementación.

2.1 A continuación se hace una breve reseña de los avances más importantes del C/CAR/WG en las tareas del Plan de Acción para la Implementación.

2.1.1 AGA

RPO7.- MEJORAR LA CAPACIDAD Y EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES EN LOS AERÓDROMOS

10 c) Implementar un plan de acción para la prevención de incursiones en pista, con el establecimiento de un conjunto de recomendaciones por la comunidad de aeródromo involucrada en las operaciones en pista.

Progreso: En Cuba, mediante una Instrucción firmada por el Vicepresidente Primero del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) se pusieron en vigor las normas que rigen el trabajo para la prevención de las incursiones en pista. Antes de finalizar el primer semestre del año en curso debe ser aprobado por el Consejo de Dirección del IACC una Regulación Aeronáutica en la cual se detallan todas las tareas a cumplir por la comunidad de aeródromo involucrada en las operaciones en pista.

La República Dominicana también ha implementado procedimientos para disminuir el riesgo de incursiones en pista, en particular en los aeródromos de mayor intensidad de movimiento y en condiciones de poca visibilidad.

2.1.2 CNS y ATM

RPO 1.- IMPLEMENTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE (PBN)

13.- Finalizar la implementación WGS-84.

Progreso: Finalizada la implementación en Cuba.

20.- Optimizar la estructura del espacio aéreo superior mediante la implementación de rutas RNAV en el espacio aéreo superior en base a RNAV5.

Progreso: Implementado el requerimiento RNAV5 para las rutas RNAV en el espacio aéreo superior.

RPO 2.- IMPLEMENTACIÓN DEL USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO (FUA).

26.- Establecer cuerpos de coordinación civil-militar.

Progreso: En Cuba existe un cuerpo de coordinación civil militar establecido mediante un acuerdo del Consejo de Ministros y además un Comité Coordinador que se ocupa de las coordinaciones operativas a nivel de dependencias. Ambas instancias funcionan plenamente.

27.- Hacer arreglos de enlace permanente y una estrecha cooperación entre dependencias civiles ATS y las dependencias apropiadas de la defensa aérea.

Progreso: En Cuba existe enlace permanente y cartas de acuerdo operacionales entre dependencias ATS y de la defensa aérea, lo cual garantiza una estrecha coordinación y cooperación.

RPO 4.- MEJORAR LA COMPRENSIÓN SITUACIONAL ATM

57.- Implantar programas de intercambio de datos RADAR donde puedan obtenerse beneficios.

Progreso: Se han aprobado documentos relacionados con el intercambio de datos RADAR entre Cuba y Jamaica, así como entre Cuba y COCESNA. Actualmente se trabaja en la ampliación de las capacidades de canales de comunicaciones que permitan el intercambio.

Se encuentra en desarrollo un acuerdo de colaboración entre Estados Unidos (FAA) y México (SENEAM) para el intercambio de datos ADS-B.

Recientemente la FAA de Estados Unidos ha recibido permiso del Gobierno de Bahamas para instalar un RADAR secundario monopulso de largo alcance en Freeport, Gran Bahamas. También la FAA se encuentra analizando con República Dominicana la posibilidad de intercambio de datos RADAR e implantación de interfase automática de comunicaciones entre Miami y Santo Domingo que permitiría el intercambio de datos de vuelo.

La FAA está además coordinando con las autoridades aeroportuarias de Islas Turcas y Caicos para la instalación de una estación de comunicaciones aire/terrestre de VHF/UHF en Islas Providenciales.

59.- Implementar intercambio de mensajes automáticos ATS.

Progreso: A partir del 15 de diciembre del 2011 ha quedado implementado el intercambio de CPL –LAM entre los centros de control de Miami y La Habana y se trabaja actualmente para implementación entre los centros de control de La Habana y Mérida.

RPO 5.- IMPLEMENTAR NUEVO FORMULARIO DE PLAN DE VUELO.

66.- Evaluación de las capacidades ACTUALES-NUEVAS de procesamiento de plan de vuelo con respecto al nuevo formato de plan de vuelo.

68.- Elaboración de procedimiento de contingencia y determinación de consideraciones técnicas-operacionales para la transición. R

Progreso: Tanto la evaluación de las capacidades ACTUALES-NUEVAS, como los requisitos técnico-operacionales para la transición han sido completados. Los procedimientos de contingencia serán elaborados durante el primer semestre de 2012.

71.- Publicación de acciones de transición, ensayos y otras publicaciones, para los usuarios e interesados.

Progreso: En Cuba ha sido publicada la AIC C01 que tiene fecha de efectividad enero 3 del 2012 y que contiene toda la información relativa al proceso de transición al nuevo formulario de plan de vuelo OACI.

3. Otros avances logrados

3.1 Durante le reunión del C/CAR/WG al analizar los resultados del Grupo de Trabajo de Escrutinio del GREPECAS se notó que los errores M y N las dos principales categorías de errores provocaban grandes desviaciones de altitud en el espacio aéreo RVSM en la Región CAR, específicamente en los puntos de notificación VESKA y BEROX, correspondientes al límite de las FIRs Curazao y Santo Domingo y que también se involucra en cierta medida la FIR Puerto Príncipe ya que las aeronaves que transitan a través de la FIR Puerto Príncipe hacia la FIR de Curazao también transitan por la FIR de Santo Domingo durante un corto período de tiempo.

3.2 Curazao y Republica Dominicana han intercambiado criterios y evaluado distintas opciones para dar solución a este problema. Las acciones más recientes han estado dirigidas a mejorar las facilidades en Curazao; en este sentido Curazao ha informado que ha realizado pruebas desde un nuevo sitio y obtenido resultados satisfactorios para mejorar la cobertura de comunicaciones en VHF y además están:

- a) reemplazando el sistema de comunicaciones orales (VCSS)
- b) reemplazando la interfase del sistema entre VCSS y el nuevo sitio.
- c) instalando una nueva antena
- d) implementado equipo amplificador de antena.

3.3 Se espera obtener información más actualizada sobre este asunto durante el desarrollo de la reunión.

4. Acción sugerida.

4.1 Se invita a la reunión a tomar nota del contenido de la presente nota.