



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/4 — NI/09
06/03/14

**Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/WG/4)**

Ottawa, Canadá, 24 al 28 de marzo de 2014

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Seguimiento a los avances del Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP)

3.5.4 Informes de Planes Nacionales de Implementación de navegación aérea

PROYECTO DEL PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REPÚBLICA DE CUBA

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota sintetiza el proyecto del Plan de implementación de la Navegación Aérea basada en la performance en la República de Cuba.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Doc 9750 - <i>Plan Mundial de Navegación Aérea</i>.• Plan de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance para las regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP) Versión 3• Taller Regional NAM/CAR de la OACI sobre el Marco de Referencia de la Metodología Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU): Planificación, Implementación y Monitoreo, Ciudad de México, México, del 22 al 26 de julio de 2013.• Primera Reunión sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1), Ciudad de México, México, 29 de julio al 1 de agosto de 2013.• Comunicación a los Estados de la OACI EMX0929, Plan de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance para las regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP) Versión 3, de fecha 4 de diciembre de 2013.

1. Introducción

1.1 Con el fin de armonizar la implementación de servicios/sistemas de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR, los Directores de Aviación Civil aprobaron en la reunión NACC/DCA/3 el NAM/CAR RPBANIP, y acordaron que sería la referencia para todas las actividades de implementación de navegación aérea, reflejados en cada Plan Nacional de los Estados/Territorios.

1.2 Desde el año 2008, la Región CAR ha adoptado el enfoque basado en la performance para la planificación e implementación de navegación aérea como fue establecido en la primera versión del Plan de Implementación de Navegación Aérea basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP).

1.3 Bajo el enfoque basado en la performance, el RPBANIP incluye el acuerdo sobre las métricas de performance e indicadores para el seguimiento y presentación de los beneficios operacionales. Similarmente, los Estados han desarrollado Planes Nacionales en conformidad con el RPBANIP, a lo cual Cuba ha respondido en su implementación.

1.4 Cuba al tener una ubicación geográfica muy estratégica en la confluencia de rutas ATS internacionales, es un nexo vital para la afluencia de tránsito entre los espacios aéreos principales en las Regiones CAR y NAM.

2. Análisis

2.1 A pesar que las Regiones NAM/CAR adoptaron inicialmente los 18 módulos B0 del ASBU y que sólo 15 de los módulos son los que se describen en el RPBANIP, Cuba ha decidido trabajar en 16 módulos, excluyendo 2 módulos B0 de ASBU – B0 15 - *Mejoramiento de la afluencia de tránsito mediante secuenciación* (AMAN/DMAN) (RSEQ), y B0 70 - *Separación por estela turbulenta* (WAKE).

2.2 El Plan de Navegación Aérea de Cuba fue actualizado en correspondencia con la tercera edición del RPBANIP (EMX0929, RPBANIP editado sólo en inglés) y revisado y analizado por el Grupo de Implementación de Navegación Aérea de Cuba. El Plan fue alineado con la metodología ASBU de la OACI y las prioridades regionales.

2.3 El Plan de Cuba establece las prioridades nacionales descritas como RPO a ser cumplidos entre los años 2014 al 2018, los cuales están alineados con las prioridades globales de navegación aérea, con las métricas regionales basadas en la performance e indicadores acordados, y los Formatos de Notificación de Navegación Aérea (ANRF) ASBU de la OACI.

2.4 Cuba materializó su plan de acción PBN y trabaja en la implementación gradual de un concepto de espacio aéreo PBN. Tenemos el 100% de nuestros aeródromos internacionales con aproximaciones RNP. La implementación exitosa de la PBN en Cuba se basa en que el 90% de los aeródromos internacionales cuentan con los procedimientos de aproximación por instrumentos con guía vertical (APV/BARO VNAV), y solo un (1) Aeródromo (10%,) cuenta con aproximación APROCH LNAV, esto está dado, por no cumplirse con los criterios de alineación necesarios para la Navegación Vertical Barométrica (BARO VNAV); asimismo, el 60 % de los aeródromos internacionales contienen SID/STAR con especificaciones de navegación PBN, y se trabaja en la implementación de un nuevo proyecto del rediseño del espacio aéreo PBN.

2.5 Existe un avance significativo en la implementación PBN en Cuba; sin embargo, los requisitos claves para el avance incluyen incrementar el número de personal calificado, mejorar los programas de instrucción y la aprobación/certificación operacional PBN. Se requiere publicar criterios de Operación de Descenso Continuo (CDO) y Operaciones de Ascenso Continuo (CCO).

3. Conclusión

3.1 El Proyecto del Plan de Navegación Aérea de la República de Cuba es un proceso dinámico entre todos los actores de la aviación en Cuba y en línea con el Plan regional de Implementación de la OACI, el mismo cubre las necesidades y metas nacionales en pro de la mejora de la seguridad operacional y la eficiencia y capacidad de la aviación en Cuba.