



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/08 — NI/06 Rev.
23/07/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

Cuestión 6

**del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional,
navegación aérea y seguridad de la aviación/facilitación
6.3 Implementación de asuntos de navegación aérea**

PRINCIPALES LOGROS DE CUBA EN LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO	
Se brinda actualización sobre las acciones desarrolladas durante el último año por la Autoridad Aeronáutica Cubana y su Prestador de Servicios de Navegación Aérea, con el objetivo de avanzar en la implementación de los módulos del Bloque 0 de la Metodología ASBU y de los SARPS de la OACI en el marco de la iniciativa “Ningún país se quede atrás”	
<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-AN/963 Plan Mundial de Navegación Aérea 2016 – 2030 Quinta Edición – 2016.• Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) v3.1 — abril de 2014.• Declaración de Puerto España abril 2014.• Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en el Desempeño para la República de Cuba v1.0 – octubre de 2015.• Declaración de intención para la estrategia “Ningún país se queda atrás” (NCLB) de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) entre las autoridades de Aviación Civil de las regiones Norteamérica (NAM), Centroamérica y Caribe (CAR) y la Oficina Regional NACC de la OACI mayo 2016.

1. Introducción

1.1 Tomando como referencias el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance, el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, elaboró su Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en el Desempeño para la República de Cuba con el objetivo de materializar la estrategia de la Organización de Aviación Civil Internacional para lograr un sistema de navegación aérea global interoperable, para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo, que cumple con los niveles de seguridad acordados, proporciona operaciones económicas óptimas, es ambientalmente sostenible y cumple con los requisitos de seguridad nacional.

1.2 Teniendo como referencia la iniciativa de la NACC OACI Ningún país se queda atrás (NCLB), Cuba ha avanzado en la implementación de los módulos del Bloque 0 de la Metodología ASBU y de los SARPS de la OACI, hemos efectuado el aporte de evidencias, con el objetivo de elevar nuestro índice de implementación efectiva por encima del 90 %.

2. Desarrollo

Cambio estructural del ANSP

2.1 El 1º de julio de 2017 se crea la Empresa Cubana de Navegación Aérea SA (ECNA), subordinada a la Corporación de la Aviación Cubana SA (CACSA), al separarse de la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos SA (ECASA). La creación de la Empresa, junto a otras medidas administrativas tomadas, propicia el desarrollo de las actividades concebidas en el Plan de Navegación Aérea y en el Sistema de Mejoras por Bloques de la Aviación (ASBU).

Cumplimiento de los objetivos estratégicos de Navegación Aérea.

2.2 Se trabajó en el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), y del propio Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), orientados al mejoramiento de la reglamentación e implementar el Bloque Cero de la Metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de la Aviación (ASBU), lo que sirvió de base de las actividades principales de orientación al Proveedor de los Servicios de Navegación Aérea para la planificación y ejecución de sus actividades.

2.2.1 **Objetivo 1.-** Mantener las acciones para fortalecer el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y la vigilancia continuada sobre la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) por el Prestador de Servicios de Navegación Aérea, así como perfeccionar las regulaciones correspondientes.

2.2.1.1 Continuamos trabajando con nuestro ANSP en los análisis sobre la seguridad operacional y costo beneficio, en los estudios de mitigación de riesgos.

2.2.1.2 Se encaminaron algunas acciones para la implementación del SSP; fueron revisadas las listas de chequeo para las inspecciones, certificaciones y evaluaciones e introducidos en el sistema de seguimiento. Se valoró la aplicación de criterios de riesgo a las constataciones, así como se definieron elementos invalidantes. El plan de inspecciones integrales se ejecutó al 100%.

2.2.1.3 Entre otras actividades del Programa de Seguridad Operacional del Estado y la vigilancia continuada se gestionó:

- las solicitudes de emisión de NOTAM que requieren autorización de la autoridad aeronáutica;
- la revisión y aprobación de los planes de estudio del personal aeronáutico de los servicios aeronáuticos, o vinculado con especialidades de aeronavegación,
- las consultas de micro localizaciones;
- el análisis sistemático del estado técnico de los instrumentos y sistemas de navegación aérea y de sus capacidades operacionales;
- el control de la información OPMET y el banco de datos MET; y
- el procesamiento y divulgación de las estadísticas de los vuelos controlados para los usuarios del IACC.

2.2.1.4 En materia de regulaciones, se modificaron las regulaciones aeronáuticas cubanas, producto de enmiendas a los anexos respectivos de la OACI, incluidas las que surtirán efecto en noviembre 2018. También sufrieron modificaciones los manuales aeronáuticos cubanos de Información Aeronáutica Parte I, Meteorología Aeronáutica y de Gestión del Tránsito Aéreo. Se elaboró el Manual para la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo.

2.2.2 Objetivo 2.- Mantener las acciones para la implementación de los módulos del bloque cero de la metodología de mejoras por bloques del sistema de la aviación (ASBU), aprobados por el Estado cubano.

2.2.2.1 Entre las acciones para la implementación de los módulos del Bloque Cero de la Metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de la Aviación se supervisó y orientó el trabajo del Grupo Nacional de Implementación ASBU y de sus subgrupos de implementación, además de dar seguimiento al proceso de capacitación nacional del ASBU,

2.2.2.1 En la especialidad de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) se alcanzaron los siguientes resultados:

- Se restablecieron todas las afectaciones a los sistemas de navegación aérea por el paso del Huracán Irma;
- El Control de los indicadores de Disponibilidad y Confiabilidad de la técnica de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia de los servicios de navegación aérea, tuvo un resultado positivo ya que se mantuvieron estables en su inmensa mayoría valores por encima del 97,5%;
- Se continuó el plan de desactivación de los NDB, quedando en explotación en los aeródromos donde no existe otra radioayuda de soporte;
- Se certificó por el IACC la utilización de los sistemas AMHS y Aeromet2;

2.2.2.2 En la especialidad de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) se alcanzaron los siguientes resultados:

- Se actualizaron las cartas de Acuerdos Operacionales entre los Centros de Control de Miami y Mérida con el ACC de La Habana;
- Se implementó la red de rutas en su primera fase en la FIR Habana;
 - Se amplió la zona de control de aproximación Varadero y se creó el TMA Santa Clara. Se dejó sin efecto la zona de Aproximación Holguín para que lo asumiera el TMA Santiago;
 - Se diseñaron y publicaron procedimientos CCO y CDO para los aeropuertos de Varadero, Habana y Cayo Largo, pendientes Santiago de Cuba y Manzanillo y se modificaron todos los procedimientos de llegada y salida normalizada que fueron afectados con la implementación del PFA1. También se cubrieron todos los aeropuertos internacionales con procedimientos de aproximación de guiado vertical;
 - Se trabajó en los requerimientos operacionales para incluir en el procedimiento para certificación de los sistemas automatizados.

2.2.2.3 En la especialidad de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) se alcanzaron los siguientes resultados:

- Se implementó la primera versión de e-AIP con la publicación de 3 amdt regulares y 1 AIRAC;
- Se culminó la actualización de los Obstáculos Área 1 (más de 100 m de todo el territorio nacional), así como los levantamientos de obstáculos en los conos de aproximación de los AD de MUCU, MUCF y MUSC;

2.2.2.4 En la especialidad de Meteorología Aeronáutica (MET) se alcanzaron los siguientes resultados:

- Se concluyó la habilitación como observadores meteorológicos aeronáuticos para el personal de las Oficinas ARO/AIS/MET y controladores combinados que no cumplieran con los calificadores de competencia de la OMM para esta categoría del personal que brinda servicio MET a la navegación aérea internacional y nacional.

2.2.3 Objetivo No 3.- Mantener la mejora continua de la gestión de la calidad en los resultados de la Autoridad Aeronáutica en la esfera de la Navegación Aérea, así como el nivel de competencia de los especialistas/inspectores aeronáuticos estatales de Aeronavegación.

- Como parte de la capacitación se participó en la instrucción periódica para inspectores de aeronavegación obteniendo buenos resultados en los mismos;
- Se cumplieron los planes de capacitación en Cuba y en el exterior, participando en las reuniones y seminarios impartidos por la OACI y la OMM;

3. Acción

3.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información actualizada brindada por Cuba.