



OACI

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

**Reunión de seguimiento NAM/CAR sobre la
implementación de Comunicaciones de Datos
entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo
(AIDC) y del Documento de control de interfaz
(ICD) para Norteamérica (NAM)**

AIDC/NAM/ICD

Informe Final

Ciudad de México, México, del 8 al 11 de abril de 2019

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión.....	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural.....	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión.....	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo	ii-1
ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo	ii-1
ii.6 Orden del Día.....	ii-2
ii.7 Asistencia.....	ii-2
ii.8 Lista de Decisiones y Proyectos de Conclusiones.....	ii-3
ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	ii-3
Lista de Participantes	iii-1
Información de contacto	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día	1-1
<i>Estado de implementación de los protocolos automatizados</i>	
Cuestión 2 del Orden del Día	2-1
<i>Proceso de Implementación del AIDC pendiente en las regiones NAM/CAR</i>	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
<i>Proceso de configuración y mantenimiento de las bases de datos de los sistemas ATC</i>	
Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
<i>Análisis de la disponibilidad y de los errores de los planes de vuelo en las Regiones NAM/CAR/SAM</i>	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
<i>Proceso de actualización y mantenimiento del direccionamiento aeronáutico de los sistemas AMHS</i>	
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
<i>Proceso de actualización de las tareas del Grupo de Tarea AIDC</i>	
Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
<i>Otros asuntos</i>	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Reunión de seguimiento NAM/CAR sobre la implementación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) y del Documento de control de interfaz (ICD) para Norteamérica (NAM) se llevó a cabo en la Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 8 al 11 de abril de 2019.

ii.2 Ceremonia inaugural

El señor Julio Siu, Director Regional Adjunto de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio la bienvenida a los participantes, resaltando la importancia de la implementación AIDC y los beneficios operativos de su implementación y el logro de las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) de la OACI. El señor Fernando Cassó, Relator del Grupo de Tarea del AIDC del ANI/WG, agradeció el apoyo de los miembros de TF en el avance en la implementación del AIDC e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión AIDC/NAM/ICD fue presidida en plena por el Relator del AIDC TF, el Sr. Fernando Cassó de República Dominicana. La señora Mayda Ávila, Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia de la Oficina Regional NACC actuó como Secretaria de la Reunión.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las notas de estudio, las notas de información y el informe de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas. Las presentaciones solamente están disponibles en el idioma presentado.

ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 9:00 a 16:00 horas, con periodos de intermedio requeridos.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1 del

Orden del Día: Estado de implementación de los protocolos automatizados

Cuestión 2 del

Orden del Día: Proceso de Implementación del AIDC pendiente en las regiones NAM/CAR

Cuestión 3 del

Orden del Día: Proceso de configuración y mantenimiento de las bases de datos de los Sistemas de control de tránsito aéreo (ATC)

Cuestión 4 del

Orden del Día: Análisis de la disponibilidad y de los errores de los planes de vuelo en las Regiones NAM/CAR/SAM

Cuestión 5 del

Orden del Día: Proceso de actualización y mantenimiento del direccionamiento aeronáutico de los Sistemas de tratamiento de mensajes aeronáuticos (AMHS)

Cuestión 6 del

Orden del día: Proceso de actualización de las tareas del Grupo de Trabajo AIDC

Cuestión 7 del

Orden del día: Otros asuntos

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 12 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR, dos Organizaciones Internacionales and varios representantes de la Industria, con un total de 42 delegados como se indica en la lista de participantes.

ii.8 Lista de Decisiones y Proyectos de Conclusiones

ii.8.i La Reunión discutió acerca de los factores más importantes que los Estados deben tomar en cuenta para realizar una exitosa implementación de los protocolos automatizados, así como la forma de enfrentar la problemática relacionada a la implementación y operación de los protocolos (NAM7ICD y AIDC) presentada por los Estados que han venido trabajando en la implementación en los últimos años.

ii.8.2 En ese sentido se recomendó que los Estados tomen en cuenta la información de las lecciones aprendidas y del conocimiento generado por los Estados con más experiencia en la implementación, así como las recomendaciones de la industria al momento de desarrollar los términos de referencia de sus sistemas. También se invitó a los Estados a trabajar de forma más cercana con los Estados adyacentes de forma de impulsar la estandarización y realizar en tiempos más cortos la conexión de sus canales automatizados.

ii.8.3 La Reunión también acordó una serie de decisiones/conclusiones que han sido incluidas en las actividades del grupo de tarea de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo/Plan de vuelo presentado, así como conclusiones que serán expuestas en la reunión del ANI/WG en mayo de 2019, con el objetivo de que se discutan en esta plenaria y contar con el apoyo de otros grupos de tarea como PBN, SURV y AIM.

Número	Título	Página
AIDC/NAM/ICD/D/01	PERFIL DE ENTRENAMIENTO TÉCNICO/OPERATIVO PARA EL USO DEL AIDC	2-1
AIDC/NAM/ICD/D/02	REMITIR TAREAS ESPECÍFICAS AL GRUPO DE TAREAS AIM Y PBN DE LA NACC.	3-2
AIDC/NAM/ICD/D/03	PROBLEMÁTICA DE LA FALTA DE DISPONIBILIDAD DE LOS DATOS DE DESEMPEÑO DE LOS TIPOS DE AERONAVES PARA SU ACTUALIZACIÓN EN LAS BASES DE DATOS DE LOS SISTEMAS ATC	3-3
AIDC/NAM/ICD/C/01	MECANISMOS PARA ACTUALIZAR BASES DE DATOS DE SISTEMAS ATC.	3-3
AIDC/NAM/ICD/C/02	REALIZACIÓN DE LEVANTAMIENTO DE LAS FUNCIONALIDADES DE LOS SISTEMAS DE TRATAMIENTO DE PLANES DE VUELO	4-2
AIDC/NAM/ICD/C/03	INFORMAR AL GRUPO DE TAREAS DE AIM DE CASOS DE DIFERENCIAS EN LA INTERPRETACIÓN DE LOS DOCUMENTOS OACI PARA EL TRATAMIENTO DE PLANES DE VUELO	4-2

ii.9 Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones

Refiérase a la página de internet de la Reunión:

<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2019-aidcnam.aspx>

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01	---	APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA Y DEL HORARIO DE LA REUNIÓN	25/02/19	Secretaría
NE/02	1	SEGUIMIENTO DE CONCLUSIONES Y DECISIONES DE REUNIONES AIDC PREVIAS	05/03/19	Secretaría
NE/03	1	SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TRABAJO AIDC	Pendiente	Relator

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/04	2	PROCESO DE INTERCAMBIO DE DATOS DE VIGILANCIA ENTRE ESTADOS	04/04/19	Secretaría
NE/05	3	NECESIDAD DE PODER ACCEDER A LAS BASES DE DATOS ACTUALIZADAS DE TIPOS DE AERONAVE.	13/03/19	Cuba
NE/06	4	ANÁLISIS DE LOS ERRORES MÁS COMUNES EN PLANES DE VUELO RECIBIDOS EN LA FIR HABANA	14/03/19	Cuba
NE/07	5	REGIONES NAM/CAR/SAM	13/03/19	Cuba
NE/08	6	PROCESO DE ACTUALIZACIÓN DE TAREAS DEL TASK FORCE	Pendiente	Relator
NE/09	1	USO DE LA AUTOMATIZACIÓN DE LOS PLANES DE VUELO PARA RESPONDER A PLANES DE VUELO PRESENTADOS PARA ALCANZAR MEJORAS EN EL CONTROL DE CALIDAD EN NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE	25/03/19	Estados Unidos
NE/10	1	EVOLUCIÓN DE LA INTERFAZ DE INTERCAMBIO DE DATOS AUTOMATIZADOS DE LOS ESTADOS UNIDOS EN LA REGIÓN DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE (NACC) - ACTUALIZACIÓN DE 2019	25/03/19	Estados Unidos

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	---	LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO, NOTAS DE INFORMACIÓN Y PRESENTACIONES	05/04/19	Secretaría

PRESENTACIONES				
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por	
1	2	Consideraciones para la implementación regional NAM/ICD de acuerdo con los SARP de la OACI	Secretaría	
2	2	Beneficios Operacionales de la Implementación del AIDC	Secretaría	
3	2	AIDC Implementation Experiences	Thales	
4	1	Interfaz de automatización y actualización de transferencia de radar	Estados Unidos	
5	3	FPL Monitoring Group 2019 Data Collection	República Dominicana	
6	3	Conceptualización de un sistema de gestión de tránsito aéreo automatizado	INDRA	

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
7	3	Air Traffic Management Potfolio	Leonardo
8	3	FDP Overview	THALES
9	3	Coordinación AIDC/NAM - Actualización base de datos	COCESNA
10	4	FAA Coordination With EUR AMHS Process & Documentation	Estados Unidos
11	5	Descripción general de la documentación de AMHS utilizada en la región EUR / NAT	EUROCONTROL
12	5	Manual de administración de mensajería ATS (EUR Doc 021) documento base para la administración global de AMHS	EUROCONTROL
13	4	ATS Messaging Management Centre (AMC) External COM Centre Operators Briefing	EUROCONTROL
14	4	Sistema AMHS	COCESNA
15	5	FAA – Presentación del plan de vuelo - Mensajes de respuesta de reconocimiento y rechazo	Estados Unidos
16	5	Proceso de actualización y mantenimiento del direccionamiento aeronáutico de los sistemas AMHS	Cuba
17	--	Comentarios de México	Mexico

LISTA DE PARTICIPANTES

BELIZE/BELICE

Gilberto Orlando Torres

COSTA RICA

Asdrubal Sanders Varela

CUBA

Abel González Palmero
Victor M. Machado Sánchez
Yamilaine M. Trujillo Fonseca
Layla Rodríguez Vidal
Susana de los Ángeles Orta

CURACAO/CURAZAO

Josef Nicolaas
Jean Getrouw

HAITI/HAITI

Ernsó Edmond
Emmanuel Joseph Jacques

HONDURAS

Samuel Isai Palma Canales

JAMAICA

Courtney Malcolm
Peter Spence
Charles Wright
Nicoli Gabbidon
Fabian Taylor
Claudia Matheson

MEXICO/MÉXICO

Ernesto Trujillo Hernández
Oscar Vargas Antonio
Miguel A. Reyes Rodríguez
Rafael Castro Castro
Daniel C. Castañeda Cruz
Ricardo Sánchez Gutiérrez

NICARAGUA

Hugo Ricardo Cano Flores
Jimmy Moreira
Luis Rodolfo Mahmud Tapia

DOMINICAN

REPUBLIC/REPÚBLICA

DOMINICANA

Fernando A. Cassó Rodríguez

TRINIDAD AND

TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO

Dayanand Rajnath
Kent Ramnarace-Singh
Ricky Bissessar
Andrew Ramkissoon

**UNITED STATES/ESTADOS
UNIDOS**

Joe Knecht
Dan Eaves

COCESNA

Luis Coello
Jenny Lee

INDUSTRY

Kolja Wabra
Julie Riquier
Pedro Velasco
Govind Vekaria
Guillermo Roselló
Rodrigo San Martín Muñoz
Simon Piromallo Di
Montebello
Fabio Faneschi

ICAO/OACI

Julio Siu
Mayda Ávila
Eddian Méndez

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization / Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Belize/Belice		
Gilberto Orlando Torres Deputy Director of Civil Aviation	Belize Department of Civil Aviation	Tel. +501-225-2014 E-mail gilberto.torres@civilaviation.gov.bz
Costa Rica		
Asdrubal Sanders Varela Supervisor Centro de Control Radar	Dirección General de Aviación Civil	Tel. +50684602828 E-mail asandersv@yahoo.com
Warren Quirós Castillo Gestor de Comunicación, Navegación y Vigilancia	Dirección General de Aviación Civil	Tel. +50684027381 E-mail wquiros@hotmail.com
Cuba		
Abel González Palmero	Ministerio del Interior	Tel. E-mail
Victor Manuel Machado Sánchez Especialista en Gestión de Tránsito Aéreo	Corporación de la Aviación Cubana S. A. (CACSA)	Tel. +537 266 4013 E-mail victor.machado@aeronav.avianet.cu
Yamilaine Mercedes Trujillo Fonseca Especialista ATS	IACC	Tel. 58274397 E-mail yamilaine.trujillo@iacc.avianet.cu
Layla Rodríguez Vidal Especialista y Desarrollo del Sistema AMHS	ECASA	Tel. +537 649 7066 E-mail layla.rodriguez@aeronav.ecasa.avianet.cu
Susana de los Ángeles Orta Alvarez Supervisor Técnico Operacional	CACSA	Tel. +537 8307619 E-mail susana.orta@cacsa.avianet.cu
Curacao/Curazao		
Jozef Nicolaas ARO Supervisor	DC-ANSP	Tel. +5999-839-3553 E-mail j.nicolaas@dc-ansp.org
Jean Getrouw CNS Manager	DC-ANSP	Tel. +5999-8393515 E-mail j.getrouw@dc-ansp.org
Haiti/Haití		
Ernsó Edmond AIS Supervisor	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. 50931486822 E-mail ernsoedmond15@gmail.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization / Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Emmanuel Joseph Jacques CNS Engineer	Office National de l'Aviation Civile (OFNAC)	Tel. +509 4620 6540 E-mail emmanueljacques@gmail.com
Honduras		
Samuel Isáí Palma Canales Supervisor de Comunicaciones, navegación y vigilancia	Agencia Hondureña de Aeronautica Civil	Tel. +504 9466 1204/2234 2510 E-mail splama@ahac.gob.hn
Jamaica		
Courtney Malcolm Unit Manager	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. +1 876 960 3948 E-mail courtney.malcolm@jcaa.gov.jm
Peter Spence Assistant Operations Manager	Aeronautical Telecommunications Limited (AEROTEL)	Tel. +1 876 819-7620 E-mail pspence@aerotel-jm.com
Charles Wright Radar Specialist	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. +1 876 960 3948 E-mail charles.wright@jcaa.gov.jm
Nicoli Gabbidon Quality Assurance Officer	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. +1 876 960 3948 E-mail nicoli.gabbidon@jcaa.gov.jm
Fabian Taylor Chief Communication, Navitation and Surveillance	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. +1 876-960-3948 E-mail fabian.taylor@jcaa.gov.jm
Claudia Matheson Flight Data Processor	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. +1 876 960 3948 E-mail claudia.matheson@jcaa.gov.jm
Mexico/México		
Ernesto Trujillo Hernández Mazatlán ACC Supervisor	SENEAM	Tel. +52 01 669 982 2488 E-mail ernesto.trujillo@live.com
Oscar Vargas Antonio Subdirector de Área	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Tel. +52 57239300 Ext. 18074 E-mail ovargasa@sct.gob.mx
Miguel Angel Reyes Rodríguez Técnico en sistemas aeronáuticos	SENEAM	Tel. +52 1 9999461329 E-mail mrkings61@gmail.com
Rafael Castro Castro Jefe de Desarrollo de Telecomunicaciones Aeronáuticas	SENEAM	Tel. +52 55 57 86 55 34 E-mail rcastroc@sct.gob.mx

AIDC/NAM/ICD
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 3

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Daniel Conrado Castañeda Cruz Inspector Verificador Aeronáutico	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 52 55 5723 9300 x.18071 E-mail dcastane@sct.gob.mx
Ricardo Sánchez Gutiérrez Jefe de Datos Aeronáuticos	SENEAM	Tel. +52 81 83690846 E-mail ricardo.sanchez@coctam.org.mx ; risangu@icloud.com
Nicaragua		
Hugo Ricardo Cano Flores Inspector Navegación Aérea	INAC	Tel. +502 227 68580 Ext. 1550 E-mail capacitacion@inac.gob.ni; osuprad@inac.gob.ni ; hrcf2010@hotmail.com
Jimmy Moreira Controlador Aéreo	INAC	Tel. 505 85713049 E-mail jimmyleo6771@gmail.com
Luis Rodolfo Mahmud Tapia Operador Radar	INAC	Tel. +505 227 68580 Ext. 1550 E-mail capacitación@inac.gob.ni; luismahmud20@hotmail.com ; aeronav2@inac.gob.ni
Dominican Republic/República Dominicana		
Fernando A. Cassó Rodríguez Encargado División Sistemas Radar	Instituto Dominicano de Aviación Civil	Tel. +1-809-274-4322 E-mail fernando.casso@idac.gov.do
Trinidad and Tobago/Trinidad y Tabago		
Dayanand Rajnath Unit Chief ACC/APP	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. +1 (868) 669 4806 E-mail drajnath@caa.gov.tt
Kent Ramnarace-Singh Unit Chief Planning and Technical Evaluation	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. +1 868 668 8222 Ext 2532 E-mail krsingh@caa.gov.tt
Ricky Bissessar Unit Chief, AIM Operations	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. + 1-868-669-4128 E-mail rbissessar@caa.gov.tt
Andrew Ramkissoon Communication Navigation Surveillance Engineer	Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority	Tel. 1 868 668 8222 Ext. 2520 E-mail aramkissoon@caa.gov.tt
United States/Estados Unidos		
Joe Knecht IT Specialist	Federal Aviation Administration	Tel. +1 609 485 5077 E-mail joe.knecht@faa.gov
Dan Eaves Air Traffic Control Specialist	Federal Aviation Administration	Tel. +1 202 385 8492 E-mail dan.eaves@faa.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration Organization Administración Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
COCESNA		
Luis Coello ingeniero MACC	COCESNA	Tel. +504 2275 7090 Ext. 1724 E-mail luis.coello@cocesna.org
Jenny Lee Coordinadora AIM	COCESNA	Tel. +504 2275 7090 Ext. 1561 E-mail jenny.lee@cocesna.org
Industry/Industria		
Kolja Wabra Freelance Consultant	EUROCONTROL	Tel. +49 151 17658936 E-mail kwa@pulsar.be
Guillermo Roselló Responsable de Tráfico Aéreo	INDRA	Tel. 5591261243 E-mail grosello@indracompany.com
Rodrigo San Martín Muñoz Gerente ATM	INDRA	Tel. +56 996 433 686 E-mail rasan@indracompany.com
Simon Piromallo Di Montebello Sales Manager	Leonardo	Tel. +3906641505569 E-mail simonjamespeter.piromallo@leonardocompany.com
Fabio Faneschi ATM Technical Authority	Leonardo	Tel. +390641503051 E-mail fabio.faneschi@leonardocompany.com
Julie Riquier Business Development	Thales	Tel. +5255-2122-2890 E-mail julie.riquier@thalesgroup.com
Pedro Velasco ATM Project Manager	Thales	Tel. +5255-2122-2890 E-mail pedro.velasco@thalesgroup.com
Govind Vekaria Design Authority and Safety Manager	Thales	Tel. +44 1293 589 736 E-mail Govind.vekaria@uk.thalesgroup.com
ICAO/OACI		
Julio Siu Director Regional Adjunto	ICAO NACC Regional Office	Tel. +5255 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int
Mayda Ávila Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	ICAO NACC Regional Office	Tel. +5255 5250 3211 E-mail mavila@icao.int
Eddian Méndez Especialista Regional ATM	ICAO NACC Regional Office	Tel. +5255 5250 3211 E-mail emendez@icao.int

**Cuestión 1 del
Orden del Día**

Estado de implementación de los protocolos automatizados

1.1 En la NE/02, la Secretaría hizo un resumen de las tareas pendientes del Grupo de tarea y los Estados fruto de acuerdos de reuniones anteriores. Se destacó la compartición de data radar como apoyo a la reducción de la Desviación de altitud importante (LHD) en la región.

1.2 Se mencionó tomar en cuenta las recomendaciones de los fabricantes recogidas durante la reunión de implementación de AIDC NAM/CAR/SAM del año pasado, que se encuentra en la página electrónica del informe final de la reunión: <https://www.icao.int/SAM/Documents/2018-AIDC/AIDCNAMCARSAM%20Informe%20Final.pdf>.

1.3 Igualmente, las tareas del Proyecto C del GREPECAS se mencionaron, con una explicación breve del rol del GREPECAS para poner en contexto la importancia de las tareas.

1.4 Se presentó una lista para que los Estados proporcionaran, en el transcurso de los días de la reunión, el contacto de la personal responsable del mantenimiento y gestión del Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS, AMHS).

1.5 Bajo la NE/03 el relator del Grupo de Tarea AIDC presentó un cuadro que resume las interfaces definidas en la región y su estado de implementación. En el resumen se indicaron 39 interfaces operacionales, y 19 en planificación, entre otros en prueba, implementación y no en planes, que suman en total 8. Se mencionaron los Estados que han implementado y los que aún están solamente en planes.

1.6 Se instó a los Estados a participar más en las actividades del Grupo de tarea, y a brindar la retroalimentación que se requiere de ellos. También se les hizo la exhortación a ser realistas en los estimados de implementación, y a actualizar su estado de implementación durante el transcurso de los días de la reunión.

1.7 Por otro lado, el Relator reconoció la falta de coordinación oportuna en las últimas teleconferencias, y se comprometió a realizar las coordinaciones a tiempo para evitar contratiempos técnicos.

1.8 El Relator mencionó las métricas, las cuales no se han utilizado, y pidió utilizar las mismas, ya que lo que no se mide no se mejora.

1.9 Como metas inmediatas del Grupo de tarea, el relator propuso alinear las metas del grupo a las metas regionales, tomando en cuenta que las metas regionales se revisarán en la reunión venidera del Grupo de trabajo de implementación (ANI) en mayo; la implementación a corto plazo de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) para los Estados que tienen ya un avance; y determinar de la manera más precisa posible las fechas de implementación para las interfaces restantes.

1.9.1 En la P/04, los Estados Unidos presentó el avance en el desarrollo de transferencia de control radar a través del Documento de control de interfaz (ICD) para Norteamérica (NAM) Clase 3. Se habló del requerimiento de que la conexión sea directa y sin demoras. En ese sentido, se cuestionó la idoneidad de la red de telecomunicaciones MEVA III para este propósito. La Secretaría recordó que está pendiente una actualización del MEVA para mejorar aspectos tales como redundancia.

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

Proceso de Implementación del AIDC pendiente en las regiones NAM/CAR

2.1 Bajo la NE/04, la Secretaría presentó sus consideraciones con relación a la compartición de datos radar. Se discutieron importantes requisitos a considerar a la hora de dos Estados dispuestos a compartir datos de sus sistemas de vigilancia. En el Apéndice de la nota se presentó un modelo de acuerdo entre Estados para la compartición de data radar, y se asignó a Jamaica, República Dominicana y Trinidad y Tabago revisar el documento y hacer comentarios sobre el mismo para el día 20 de mayo de 2019, y la Secretaría informó que el modelo también se les hará llegar el Grupo de tarea de vigilancia para sus opiniones. El documento se presentará como propuesta para la próxima reunión del Grupo de trabajo ANI.

2.2 En la P/01 la Secretaría presentó consideraciones a tomar en cuenta a la hora de implementar AIDC. Enfatizó la necesidad de establecer el concepto operacional del AIDC e identificar los beneficios de su implementación. Recordó los tres objetivos regionales que se busca establecer para la región: la implantación de la navegación basada en la performance (PBN), reducción de la separación longitudinal y del CO2, y el AIM/Gestión de la información de todo el sistema (SWIM). Se mencionó la necesidad de tener garantía de cobertura radar en el área de coordinación AIDC.

2.3 Un tema importante que surgió fue el de la capacitación. El relator comentó que no existe en la región una capacitación conceptual en AIDC fuera de lo que ofrecen los fabricantes a los clientes a la hora de implementar. COCESNA destacó que el cambio de paradigma para el personal ATCO es una de las barreras importantes de la implementación. La reunión acordó elaborar un perfil de entrenamiento tanto para personal operativo como técnico para antes de la implementación de AIDC, tarea que quedó asignada a Cuba y COCESNA.

DECISIÓN	
AIDC/NAM/ICD/D/01	PERFIL DE ENTRENAMIENTO TÉCNICO/OPERATIVO PARA EL USO DEL AIDC
<p>Qué:</p> <p>Que, para atender la necesidad de que el personal técnico y operativo que participa en la implementación de los protocolos automatizados cuente con el conocimiento adecuado para liderar de mejor manera su implementación y puesta en operación, Cuba y COCESNA desarrollen el perfil de entrenamiento que abarque esta temática, a más tardar el 30 de agosto de 2019.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Tendrá un impacto positivo en las futuras implementaciones. Apoyará a la región para que los Estados que están trabajando en la implementación de estos protocolos puedan aprender de la experiencia de otros Estados.</p>	
<p>Cuándo: 30 agosto del 2019</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Cuba y COCESNA</p>

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

Proceso de configuración y mantenimiento de las bases de datos de los sistemas ATC

3.1 En la P/03 Thales hizo un sumario de sus experiencias en la implementación de AIDC. Los asuntos más importantes que han afectado la implementación han sido la falta de claridad de las normas, especificaciones muy generales de parte del cliente, en las cuales no se incluyen todos los parámetros y funcionalidades necesarias, y la falta de un ambiente de prueba, lo cual facilita de manera significativa el proceso de implementación. Thales exhortó que se trabaje de cerca con los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), y el relator propuso que se realizaran teleconferencias con los proveedores para tratar temas relacionados a las normas, para que los inconvenientes y sus soluciones se discutan al momento.

3.2 En la P/09 COCESNA presentó los problemas que han enfrentado por limitaciones e inconsistencias de las bases de datos. Se proporcionaron varios ejemplos. Salió a relucir que su sistema no tiene la misma capacidad que el de Belice y Costa Rica, y por ende tiene límites más restrictivos que estos. Sin embargo, COCESNA tiene un proyecto con INDRA para homologar todas las bases de datos de todos los centros de control de sus Estados Miembros.

3.3 COCESNA Señaló que por lo general no hay una persona dedicada al mantenimiento de las bases de datos. Igualmente en las pruebas en fábrica no se envían expertos en plan de vuelo que puedan hacer las pruebas a profundidad del tratamiento de planes de vuelo en los sistemas.

3.4 Otro problema significativo presentado fue la diferencia entre los nombres de la salida normalizada por instrumentos (SID) y llegada normalizada por instrumentos (STAR) en los planes de vuelo, en específico el uso de parte de los ANSP de 7 caracteres para nombrarlos, en contraste de los 6 caracteres utilizados por las aerolíneas. Se propuso que los ANSP utilicen 6 caracteres para los mismos, siempre que la documentación de la OACI indique que sean máximo 7 caracteres y no exactamente 7 caracteres. Esta propuesta se pasará al grupo de tarea AIM para su opinión al respecto.

3.5 La coincidencia en nombres de puntos también produce errores a la hora de evaluarse la ruta en los planes de vuelo y los CPL. El Especialista regional ATM de la OACI describió el procedimiento utilizado para la asignación de nombres de puntos, indicando que su meta es eliminar la duplicación. Según la explicación, se verifica el nombre en diferentes fuentes antes de asignarse para evitar la coincidencia. Instó a los Estados ser flexibles en la asignación de nombres, ya que optar por otro nombre puede ser la solución sencilla para evitar este problema en el futuro.

3.6 Los tipos de aeronaves representan una parte importante de las bases de datos. Los datos tales como velocidad de crucero mínima y máxima y régimen estándar de ascenso y descenso no siempre están disponibles. Esto afecta la habilidad de los sistemas de predecir de manera más precisa la trayectoria de las aeronaves, y realizar validaciones adicionales. La Secretaría informó que esta problemática se ha comunicado a la Sede de la OACI en Montreal, quienes solicitaron una nota de estudio describiendo la problemática y proponiendo la solución, a ser discutida en la próxima Asamblea. Dicha nota se hará con un enfoque regional, y visto como un caso de seguridad operacional. Cuba, Estados Unidos y COCESNA estuvieron de acuerdo en desarrollar la nota de estudio solicitada por OACI.

3-2

3.7 Igualmente se mencionó la intención de incluir los datos de desempeño de los tipos de aeronaves en el Doc 8643 – *Designadores de tipos de aeronaves*.

3.8 Toda la problemática anteriormente expuesta y otros elementos provocan que no existan bases de datos homogéneas en los diferentes centros de control, debido a la falta de mecanismos establecidos para la realizar esta actividad en los diferentes Estados.

3.9 Se identificó que la falta de mecanismos de actualización de la información de las bases de datos de sus sistemas son fuentes de fallas de los protocolos de automatización y adicionalmente disminuyen la seguridad operacional al provocar fallas en las coordinaciones. La Reunión discutió la importancia de desarrollar mecanismos que aseguren que estos sistemas cuenten con los datos actualizados e iguales.

3.10 La industria realizó presentaciones con relación a sus productos, donde hicieron énfasis en las facilidades que ofrecen en cuanto a sus bases de datos. En el caso de Indra, recomendaron tomar en cuenta la interoperabilidad a la hora de considerar sistemas de terceros que vayan a interactuar con los sistemas que se adquieren, poniendo de ejemplo la ciberseguridad. Se indicó que se debe tratar de prever en la medida de lo posible las necesidades, ya que cambiar el sistema luego de puesto en operación es más difícil, y señaló que los Estados no siempre tienen consciencia de todas las necesidades hasta que ya tienen el sistema operando. Se instó a los Estados no adquirir sistemas sino soluciones.

3.11 Igualmente Leonardo presentó los detalles de su sistema, exponiendo las características de las bases de datos que utiliza.

3.12 Thales presentó también su sistema, y al final exhortó a los Estados que al momento de solicitar la versión de protocolo a ser utilizada considerar que es aún más importante solicitar los mensajes (incluyendo funcionalidades y opciones) a ser utilizados.

3.13 Por lo anteriormente comentado se acordó las siguientes decisiones y proyecto de conclusión.

DECISIÓN	
AIDC/NAM/ICD/02	REMITIR TAREAS ESPECÍFICAS AL GRUPO DE TAREAS AIM Y PBN DE LA NACC.
<p>Qué:</p> <p>El Grupo de Tarea AIDC elaborará una propuesta de acuerdo regional para que los Estados de la región NAM/CAR apliquen 6 caracteres para los designadores de SID y STAR, coordinando con el Grupo de tarea AIM para opinión y comentarios, para su presentación a la reunión ANI/WG.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Porque por limitaciones de la aviónica los operadores de líneas aéreas no pueden utilizar designadores de SID y STAR de más de 6 caracteres, y por tanto causa conflictos con las bases de datos de los Estados, quienes utilizan 7 caracteres para los mismos así mismo facilitar la</p>	

configuración de las bases de datos de los Sistemas ATC, homologando solo un nombre para cada procedimiento.	
Cuándo: Reunión ANI/WG/XX - mayo del 2019	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	Grupo de Tarea AIDC

DECISIÓN AIDC/NAM/ICD/03		PROBLEMÁTICA DE LA FALTA DE DISPONIBILIDAD DE LOS DATOS DE DESEMPEÑO DE LOS TIPOS DE AERONAVES PARA SU ACTUALIZACIÓN EN LAS BASES DE DATOS DE LOS SISTEMAS ATC
Qué: Que, a fin de que los Estados tengan a su disposición los datos de desempeño de los tipos de aeronaves y que éstos se mantengan actualizados en las bases de datos de sus sistemas, Cuba, Estados Unidos y COCESNA elaboren una nota de estudio que explique los riesgos que produce esta situación y que proponga soluciones a la misma, a presentar en la reunión ANI/WG/xx para su eventual presentación por algún estado en la próxima Asamblea de la OACI.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Porque la falta de datos actualizados del desempeño de las aeronaves representa un riesgo a la seguridad operacional, dado que los sistemas no pueden proyectar las trayectorias de las aeronaves de manera precisa sin estos datos.		
Cuándo: Reunión ANI/WG/xx	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	Cuba, Estados Unidos y COCESNA	

PROYECTO DE CONCLUSIÓN AIDC/NAM/ICD/04		MECANISMOS PARA ACTUALIZAR BASES DE DATOS DE SISTEMAS ATC
Qué: Que los Estados aseguren a corto plazo la revisión de sus bases de datos y la actualización de la información con el objetivo de contar con la última información vigente y asegurar la homogeneidad de información en los diferentes centros de control.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: La falta de una correcta actualización de la información de los datos de los centros de control provoca fallas en la automatización, disminuyendo la seguridad operacional.		
Cuándo: A más tardar octubre 2019.	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:		

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

**Análisis de la disponibilidad y de los errores de los planes de vuelo en las
Regiones NAM/CAR/SAM**

4.1 Cuba presentó en la NE/6 un análisis de los errores detectados en su región de información de vuelo (FIR), así como recomendaciones para la solución de los mismos. Se discutieron algunas condiciones que han causado errores, tales como la colocación de puntos consecutivos en la ruta sin elemento intermedio (p. ej., DCT), y la omisión del aeródromo alternativo. Recomendaron consultar el Doc 4444 de la OACI para evitar ambigüedades, aunque aun así hay puntos que se prestan a interpretaciones.

4.2 Diferencias entre la forma de validar los planes de vuelo pueden producir errores. Se expusieron ejemplos tales como el uso de puntos obligatorios consecutivos sin elementos intermedios (p. ej. DCT), así como la colocación del aeródromo alterno. Los documentos de la OACI no siempre son claros para solventar estos casos. A este efecto la Secretaría propuso hacer un levantamiento de las funcionalidades de los sistemas para identificar en qué puntos pueden producirse estos conflictos. Igualmente se propuso pasar casos de ambigüedades en la interpretación de la documentación de la OACI al grupo de tarea AIM para asistencia.

4.3 En la P/15, Estados Unidos explicaron detalles de los mensajes de rechazo y aceptación de planes de vuelo, rechazado (REJ) y reconocido (ACK) respectivamente, y mostraron ejemplos de su uso. Señalaron que su sistema tiene la capacidad de poder responder a direcciones adicionales al originador del plan de vuelo, y que como medida de seguridad solamente el originador del plan de vuelo puede enviar mensajes ATS modificando el mismo.

4.4 A fin de mantener los usuarios al tanto de los cambios y así contribuir a mitigar los errores se realizan mensualmente teleconferencias con los usuarios, en las que se les informa de cambios en sistemas, procedimientos, y cualquier otra información de utilidad.

4.5 Se expuso el caso de un plan de vuelo originado en Centroamérica con destino a Atlanta en el cual se le eliminó el procedimiento de llegada (STAR) en el aeródromo de salida, por diferencias en la base de datos que no permitía registrar el plan de vuelo de otro modo. Este cambio se propagó vía CPL hasta el destino, donde provocó una situación de riesgo. De ahí la importancia de mantener la información de planes de vuelo íntegra.

4.6 En la P/05, el Relator mostró los resultados de la recabación de datos ealizada por el Grupo de monitoreo FPL en marzo de 2019. En la misma explicó la metodología y presentó algunas estadísticas de la recabación del año actual y una comparación con el año pasado. El cambio reflejado se consideró poco, por lo que deberán implementar medidas de mayor impacto. El Relator indicó que el aumento de casos de inconsistencias en la ruta ATS pudo haberse producido por los últimos cambios que se han realizado en las rutas, ya que pudieron haberse quedado bases de datos desactualizadas.

4.7 La información de la recabación de datos es de utilidad para los Estados, y se solicitó que los datos se pusieran a la disposición de los Estados para la posterior aplicación de medidas de mitigación.

4-2

4.8 La Secretaría propuso tomar 10 casos de error cada mes en específico y trabajarlos, e igualmente hacer llegar las informaciones al Grupo de tarea AIM, ya que este personal tiene una gran incidencia en la mitigación de estos errores.

4.9 Por lo anterior, la Reunión adoptó el siguiente:

PROYECTO DE CONCLUSION	
AIDC/NAM/ICD/C/02	LEVANTAMIENTO DE LAS FUNCIONALIDADES DE LOS SISTEMAS DE TRATAMIENTO DE PLANES DE VUELO
Qué: a) Que los Estados reporten al relator del Grupo de tarea AIDC cuáles funcionalidades tienen sus sistemas de tratamiento de planes de vuelo, qué funciones poseen, cómo opera el proceso de tratamiento de los parámetros del nuevo formato de plan en su centro a fin de identificar incompatibilidades de operación y debilidades en la estandarización de las coordinaciones, a más tardar el 30 de noviembre de 2019; y b) Que el relator realice un análisis de la información proporcionada a más tardar el 10 de enero de 2020.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: La diferencia con que los sistemas procesan y validan los datos de plan de vuelo puede producir rechazos de los mismos, produciendo situaciones de riesgo a la seguridad operacional.	
Cuándo: Levantamiento de la información a más tardar 30 de noviembre del 2019; Presentación del análisis a más tardar 10 de enero 2020.	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	Relator

PROYECTO DE CONCLUSION	
AIDC/NAM/ICD/C/03	CASOS DE DIFERENCIAS EN LA INTERPRETACIÓN DE LOS DOCUMENTOS OACI PARA EL TRATAMIENTO DE PLANES DE VUELO
Qué: Que los Estados consulten al Grupo de tarea AIM los casos en que la interpretación de los documentos de la OACI relacionados con planes de vuelo que no sean suficientemente explícitos y claros para solventar problemas de procesamiento de planes de vuelo, a más tardar el 30 de noviembre de 2019.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: Existen errores en planes de vuelo producidos porque los sistemas los procesan de diferente manera, basados en interpretaciones de los documentos de la OACI, y por tanto requiere aclaración.	

Cuándo: 30 de noviembre 2019	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

Proceso de actualización y mantenimiento del direccionamiento aeronáutico de los sistemas AMHS

5.1 En la P/16, Cuba mostró ejemplos de errores en el direccionamiento AMHS, los cuales se pueden producir por la desactualización de las bases de datos de direcciones. Errores en el direccionamiento pueden producir la no entrega del mensaje, y, en el caso de las coordinaciones AIDC, tienen un impacto negativo significativo en las operaciones.

5.2 Se hizo hincapié en la importancia de mantener las bases de datos actualizadas a través del Centro de Gestión de Mensajes ATS para evitar estos problemas. También se mencionó que en la página del AMC se especifica un punto de contacto por cada centro de comunicaciones, lo cual resulta útil en el caso de tener que contactar otro Estado en relación con problemas de direccionamiento.

5.3 En la P/11 de Eurocontrol se describieron los documentos relacionados con el AMHS utilizados en la región EUR/NAT. Representan una gran cantidad de documentos que incluyen un manual general, de pruebas, del servicio de directorio de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN), etc.

5.4 Se destacaron los documentos que sirven para las pruebas de los sistemas, que pueden usarse como referencia para los Estados que piensan implementar AMHS.

5.5 En la P/14 COCESNA describió su sistema AMHS, el cual tiene un sistema maestro y uno esclavo como contingencia. El sistema de contingencia no tiene aplicaciones de validación de datos, sin embargo está habilitado para llevar a cabo las funciones del sistema AIM en caso de desastre.

5.6 En la P/12, Eurocontrol mostró detalles del manual de gestión de mensajería (Eurocontrol Messaging Management Manual). En el mismo se describen los procedimientos de uso del AMC para tareas tales como la acreditación de operadores COM externos, introducción de las direcciones y de las capacidades de usuarios. Se describió el cronograma de introducción de información, que sigue el ciclo de Reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC).

5.7 Estados Unidos, en la P/10, explicó el uso de la documentación de prueba de EUROCONTROL en sus pruebas de AMHS con las FIR adyacentes. Calificaron la documentación de Eurocontrol como muy buena y, por tanto, no vieron la necesidad de partir desde cero para elaborar un protocolo de pruebas. Han adaptado el documento para sus necesidades, y se ofrecieron para compartir un ejemplo de esta documentación de prueba a los Estados que tienen pensado implementar AMHS en el corto plazo, para que les sirva de guía para las especificaciones con el proveedor.

5.8 EUROCONTROL expuso, a través de la p13, detalles sobre el uso de la plataforma Web del AMC, así como la explicación de conceptos importantes, tales como dominios de administración, el direccionamiento XF y CAAS, entre otros. Describió algunas ventanas que se le presentarán al usuario, e hizo una demostración en vivo de la función de inventario de red (Network Inventory).

5.9 Para el soporte de información en formato IWXXM se informó que la región EUR emitió una carta a las partes interesadas para la actualización de las capacidades de usuario.

5.10 Se hizo también una explicación detallada del enrutamiento, haciendo también una demostración en vivo en la aplicación de esta funcionalidad.

5.11 Se mostró la relación entre el AMC y el Servicio Europeo de Directorio (EDS), y se señaló que varios países tienen un servicio de directorio local.

5.12 Finalmente se mostró la funcionalidad de trayectoria, que muestra el enrutamiento calculado entre una dirección de origen y destino escogido. Se mostraron dos ejemplos, una en que se origina de una dirección AFTN y se convierte a AMHS hasta el destino; y otro en que se origina AFTN, se convierte a AMHS y se vuelve a convertir a AFTN. Se enfatizó en este último caso que es importante saber estos cambios para garantizar que el contenido del mensaje pueda ser manejado correctamente en cada punto del trayecto hasta el destino.

5.13 La Secretaría indicó que es necesario que se actualicen los puntos de contacto de los administradores del AMHS de cada uno de los Estados y que los Estados que aún no cuentan con los puntos de contacto necesarios para realizar las coordinaciones con el AMC (Eurocontrol) envíen sus solicitudes a la Oficina Regional NACC de la OACI para que esta haga las coordinaciones necesarias con Eurocontrol.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

Proceso de actualización de las tareas del Grupo de Tarea AIDC

6.1 La Reunión discutió el programa de trabajo presentado en la NE/08, y se hicieron actualizaciones. Solamente se consideraron las tareas relativas al grupo de tareas de AIDC, dado que el programa de trabajo cubre también el grupo ad hoc de monitoreo de planes de vuelo (FPL monitoring group).

6.2 Algunas de las tareas corresponden a conclusiones y decisiones tomadas en el transcurso de la reunión, quedando con responsables y fechas. Dentro de las tareas actualizadas está el de la implementación de las interfaces de AIDC, las cuales se resumen en la tabla de más abajo. Después de la actualización las cifras relativas a la cantidad y el estado de las interfaces mencionadas en el inciso 1.5 de este informe cambiaron como sigue:

Estatus de la interface	Cantidad
Implementando	3
No planificado	2
Operacional	39
Planificada	14
En prueba	12

6.3 Igualmente, los Estados presentes en la reunión, por ya haber actualizado su sistema FDP, han quitado la mención al convertidor en sus sistemas para el procesamiento de planes de vuelo con el formato 2012.

6.4 Las tareas relacionadas con identificar oportunidades de entrenamiento quedarían respondidas con la tarea asignada en la reunión especificada en el párrafo 2.3 de este informe.

AIDC/NAM/ICD
Informe sobre la Cuestión 6 del Orden del Día

6-2

Interface	Interface Class	Interface Status	Implementation Date	Bilateral Agreement or ICD	Comments
Albuquerque-Mazatlán	Class I	Operational	2005	NAM-ICD Version E	
Albuquerque-Monterrey	Class I	Operational	2005	NAM-ICD Version E	
Anchorage-Edmonton	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Anchorage-Vancouver	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Barranquilla-Kingston		Testing			
Belize-CENAMER	N/A	Testing	2020	PAC ICD	
Belize-Guatemala	N/A	Planned		PAC ICD	
Belize-Merida	Class I	Implementing	2020	NAM-ICD Version D	Planning tests
Bogota-CENAMER	N/A	Testing	2018	PAC ICD	
Boston-Moncton	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Boston-Montreal	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Boston-Toronto	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
CENAMER-Costa Rica	N/A	Testing	2020	PAC ICD	
CENAMER-El Salvador	N/A	Operational	October 2015	PAC ICD	
CENAMER-Guatemala	N/A	Operational	December 2015	PAC ICD	
CENAMER-Guayaquil	N/A	Testing	TBD	PAC ICD	
CENAMER-Havana	Class I	Operational	q4 2019	NAM-ICD Version E	Planned tests q4 class II
CENAMER-Kingston	N/A	Planned	TBD	NAM-ICD Version E	
CENAMER-Mazatlán	Class I	Planned	TBD	NAM-ICD Version E	
CENAMER-Merida	N/A	Operational	Jul-1905	NAM-ICD Version E	
CENAMER-Nicaragua	N/A	Operational	September 2015	PAC ICD	
CENAMER-Panama	N/A	Operational	2016	PAC ICD	
Cleveland-Montreal	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Cleveland-Toronto	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Costa Rica-Nicaragua	N/A	Planned	2020	PAC ICD	
Curacao-Kingston	N/A	Planned	TBD	NAM-ICD Version D	
Curacao-Kingston	N/A	Planned	TBD	PAN	
Curacao-Maiquetia	N/A	Planned	0		0
Curacao-Santo Domingo	N/A	Planned	2020	PAN ICD V.1	Start testing v2 - v1
Edmonton-Reykjavik	N/A	Operational	0	NAT ICD	
Edmonton-Salt Lake City	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Edmonton-Seattle	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
El Salvador-Guatemala	N/A	Planned	Jun-2016	PAC ICD	
El Salvador-Nicaragua	N/A	Planned	Mar-2020	PAC ICD	
French Guyane-PIARCO	N/A	Planned	2021	PAC ICD	
Gander-New York	N/A	Operational	0	NAT ICD	
Gander-Prestwick	N/A	Operational	0	NAT ICD	
Gander-Reykjavik	N/A	Operational	0	NAT ICD	
Gander-Santa Maria	N/A	Operational	0	NAT ICD	
Havana-Kingston	Class I	Testing	q4 2019	NAM-ICD Version E	Class 1 + LRM
Havana-Merida	Class I	Operational	March 9, 2012	NAM-ICD Version E	
Havana-Miami	Class I	Operational	q4 2019	NAM-ICD Version E	Planned tests q4 class II
Havana-Port au Prince	N/A	Not planned	TBD		0
Houston-Merida	Class I	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Houston-Monterrey	Class I	Operational	2005	NAM-ICD Version E	
Kingston-Panama	N/A	Testing	TBD	PAN ICD V.1	To be moved to operational system, but will not be main means of coordination yet
Los Angeles-Mazatlán	Class I	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Maiquetia-PIARCO	N/A	Planned	TBD		0
Mazatlán-México	Class I	Operational	2005	LOA	
Mazatlán-Monterrey	Class I	Operational	2005	LOA	
Mazatlán-Oakland	N/A	Operational	March 2015	PAN ICD V.1	Voice confirmation
Mérida-México	Class I	Operational	2005	LOA	
Mérida-Monterrey	Class I	Operational	2005	LOA	
México-Monterrey	Class I	Operational	2005	LOA	
Miami-Nassau	N/A	Planned	TBD	NAM-ICD Version E	
Miami-Santo Domingo	Class I	Implementing	Q3 2019	NAM-ICD Version E	Class 1 + LRM
Minneapolis-Toronto	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Minneapolis-Winnipeg	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Moncton-New York	Class II	Testing	Q4 2019	NAM-ICD Version E	
New York-PIARCO	N/A	Testing	2020	PAC ICD	
Nicaragua-San José	N/A	Planned	2020	PAC ICD	
Oakland-Vancouver	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Panama-San José	N/A	Testing	2020	PAC ICD	
PIARCO-SAL	Class I	Testing	2020	NAM-ICD Version D	
PIARCO-San Juan/Miami	Class I	Testing	2020	NAM-ICD Version D	
Port au Prince-Santo Domingo	N/A	Not planned	TBD		0
Salt Lake City-Vancouver	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	
Salt Lake City-Winnipeg	Class II	Operational	0	NAM-ICD Version E	

**Cuestión 7 del
Orden del Día**

Otros asuntos

7.1 Lugar y fechas para la próxima reunión

7.1.1 La Reunión acordó la realización de su próxima reunión en abril del 2020 y se consultó a los Estados participantes la opción de auspiciar este evento. Cuba indicó que consultaría con sus autoridades la posibilidad de ser los auspiciadores de tan importante reunión de implementación regional.

7.1.2 La creciente necesidad de compartir datos y de utilizar mayor información identificada en la necesidad de compartir datos radar para la implementación del AIDC, la utilización de la información aeronáutica, la implementación del AIM/SWIM, requiere que la región comience sus trabajos en ese sentido.

7.1.3 Producto de la intervención de Cuba y del conocimiento mostrado en la implementación del AMHS, sus centros de control ATC, entre otros, se solicitó apoyo para que la señora Layla Rodríguez Vidal, Especialista y Desarrollo del Sistema AMHS de Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos S. A. (ECASA), pueda integrarse al Grupo de Trabajo de MEVA que tiene actividades de prueba de SWIM (formatos) a través de la red de comunicaciones de MEVA. La Secretaría remitirá esta solicitud a Cuba.