



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

AIDC/NAM/ICD/5 — NE/08
23/06/22

Quinta 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 (NAM/ICD) (AIDC/NAM/ICD/5)

Híbrida, Ciudad de México, México – Zoom, del 28 al 30 de junio de 2022

Cuestión 2 del Orden del Día:

Planificación regional de la implementación de los protocolos NAM/ICD y AIDC/PAC en sus diferentes fases y actualización del plan de implementación regional

ESTADO DE IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO CENTRO DE CONTROL DE LA ATC EN HAITÍ

(Presentada por Haití)

RESUMEN EJECUTIVO	
El presente documento de trabajo presenta información sobre el estado de implementación del nuevo Centro de Control ATC de Haití y la planificación sobre la implementación de AIDC y NAM/ICD y la implementación de NAM/ICD.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 5.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Cuarta 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/4), marzo 2021.

1. Introducción

1.1 La Oficina Nacional de Aviación Civil (OFNAC) de Haití proporciona servicios de control, información y servicios de alerta a los usuarios del espacio aéreo que transitan por la Región de Información de Vuelo (FIR) de Haití, que salen de, y llegan a los aeródromos internacionales de Puerto Príncipe y Cabo Haitiano. El servicio de control (FIR, Aproximación, Salida y Llegada) se presta actualmente en forma de control de procedimientos.

1.2 Con el fin de proporcionar un nivel de seguridad en línea con las recomendaciones de la OACI y permitir la necesaria eficiencia del transporte aéreo en Haití, la OFNAC pretende adquirir a través de este proyecto, medios (edificios y equipos) que le permitan prestar servicios de tránsito aéreo mejorados, seguros y en armonía (homogéneos e interoperables) con los planes de desarrollo regional de la ATM.

2. Discusiones

2.1 El Gobierno de Haití ha decidido proseguir su política de desarrollo y seguridad del transporte aéreo mediante la construcción de una nueva torre de control (la antigua fue destruida durante el terremoto de 2010), así como un nuevo edificio que albergue un Centro de Control del tránsito aéreo en el Aeropuerto Internacional Toussaint Louverture en Puerto Príncipe, con el fin de mejorar la seguridad aérea en la Región de Información de Vuelo (FIR). Estos dos edificios estarán equipados con los sistemas y servicios CNS/ATM necesarios:

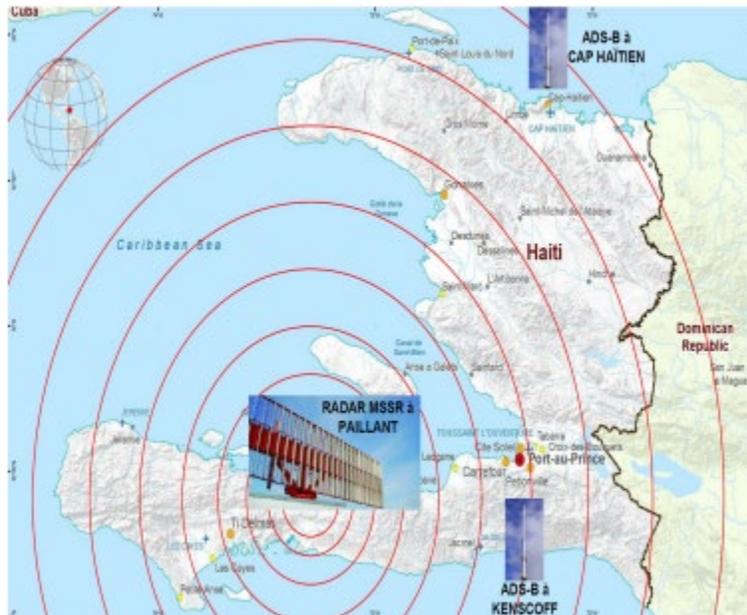
2.2 Un sistema de automatización ATC que consiste en:

- El THALES TopSky ATC para el seguimiento de los datos de los sensores de vigilancia y los datos del plan de vuelo procesamiento;
 - Un Simulador THALES TopSky ATC con dos puestos de control;
- Un Sistema de Tratamiento de Mensajes ATS (AMHS):
 - El AMHS THALES TopSky
- Un sistema THALES TopSky AIM provisto de
 - TopSky AIS;
 - TopSky AIXM;
 - TopSky eAIP;
 - AIP-GIS Charting;
- Un nuevo sistema de grabación de voz, datos de sensores de vigilancia y visualización de pantallas TopSky ATC;
- Una actualización de nuestro sistema de radiocomunicaciones Aire-Tierra Harris Liberty-Star con nuevos complementos;
- Un nuevo sistema AWOS con sensores distribuidos en cada pista y un procesamiento de datos centralizado
- Procesamiento de datos centralizado con posiciones de supervisión de los operadores.

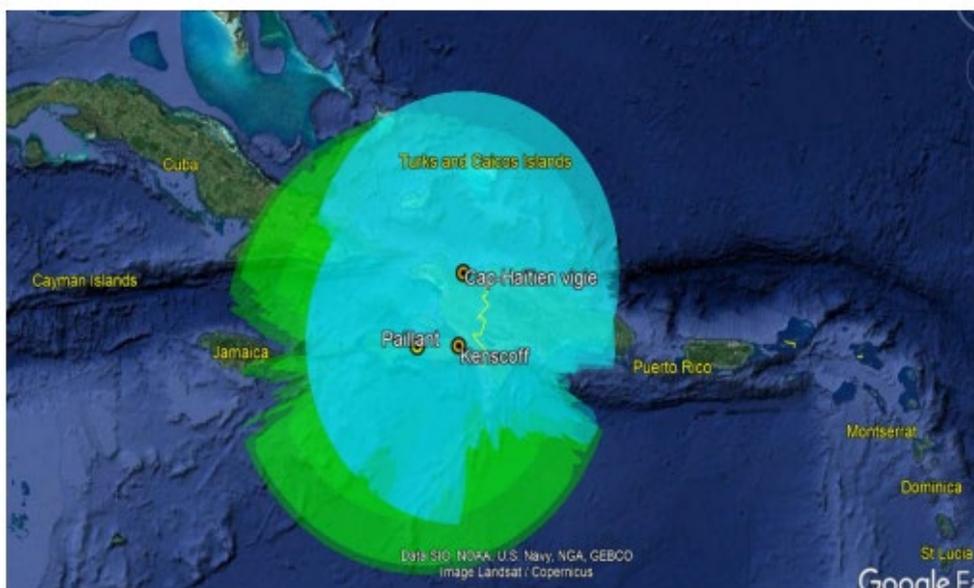


2.3 Un sistema combinado de vigilancia por radar y ADS-B que consiste en:

- Un THALES MSSR Modo-S serie AS909 que tendrá su base en el sureste del país;
- Dos estaciones terrestres ADS-B THALES MAGS serie AX860 con capacidad redundante y 1090 ES con base en Puerto Príncipe y en Cabo Haitiano;



2.4 Este sistema de vigilancia brinda la cobertura final que se muestra a continuación en FL300 y estamos buscando mejorar su integridad para nuestras necesidades operativas implementando el intercambio de datos de radar con nuestras FIR adyacentes como Cuba, Jamaica, República Dominicana y la FAA con respecto al radar Grand Turk. Ya hemos iniciado la charla y todos han respondido positivamente a nuestra petición.



2.3 **Nuevos servicios:** El sistema TopSky ATC está habilitado para AIDC, CPDLC y ADS-C y podrá interactuar con esos sistemas externos, ya que la necesidad será atendida. Haití ha identificado y alcanzado a los Estados con los que pretende implantar el AIDC. Cuba, Jamaica, República Dominicana y la FAA no tienen inconveniente en acompañar la implantación.

3. Entrenamiento

3.1 El proyecto ofrecerá un sistema de última generación que requerirá técnicos bien formados con un alto nivel de rendimiento. Haití tendrá que desarrollar un programa de certificación curricular ATSEP para este proyecto en curso. Los fabricantes y la formación en el puesto de trabajo no serán suficientes. Pasaremos por una fase de reclutamiento, formación básica de ATSEP para que el equipo técnico esté preparado para hacerse cargo de este nuevo sistema de CNS.

3.2 En el aspecto operativo, los servicios ATC pasarán de un control de procedimiento a un control total del entorno Radar control del entorno. Será un cambio drástico que requerirá una evaluación exhaustiva de la seguridad para garantizar una transición sin problemas. El programa de formación también debe tener en cuenta la continuidad del servicio.

4. Conclusión

4.1 El alcance del proyecto es grande y complejo en lo que respecta a muchas limitaciones ambientales y técnicas. Ya hemos iniciado la construcción del nuevo bloque técnico y algunos de los sistemas que se van a implantar ya han pasado la prueba de aceptación en fábrica, como el radar. Haití necesitará todo el apoyo posible, especialmente de los Estados que ya han pasado por ese proceso de implementación para que podamos beneficiarnos de las lecciones aprendidas que nos ayudarán a evitar errores y retrasos. Estamos hablando de tener los sistemas instalados a finales del primer semestre de 2023 en el mejor de los casos.

5. Acciones sugeridas:

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) revisar la información presentada en esta nota de estudio;
- b) ofrecer su apoyo en la medida de lo posible para la asistencia técnica; y
- c) cualquier otra acción que proceda.