



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados ATM e
integración de los existentes**

ANÁLISIS DE LA IMPLANTACIÓN AIDC

(Presentada por Ecuador)

RESUMEN

Esta nota informativa presenta los avances en la implantación del AIDC en el Centro de Control de Guayaquil y proporciona a la región el planeamiento y estructura de los procesos para establecer las fases de pruebas pre-operacionales y operacionales para la implantación del sistema.

Referencias:

- Anexo 11 al Convenio de la Aviación Civil Internacional
- Doc 4444-PANS/ATM
- ICD-AIDC Ver.03 OACI
- PAN AIDC ICD
- Doc 7030
- Doc 9426
- Doc 9694
- 8. Doc 9880 parte IIa (AIDC)

1. Antecedentes

Las transferencias automáticas entre los ACC's limítrofes son operaciones delicadas y de gran responsabilidad para las partes. Cada operación exige una alta concentración y capacidad de manejo espacial necesarios para no cometer errores de factor humano. Con pasos lentos pero decididos, hemos logrado identificar nuestras deficiencias e implementar tecnologías que permitan reducir el error humano.

La implementación de la ATS Interfacility Data Communication (AIDC) complementa esta operación garantizando la recepción oportuna de los datos de vuelo y por tanto una gestión efectiva de posibles conflictos.

2. Análisis

2.1 Con fecha 18 de agosto de 2018, ACC LIMA – ACC GUAYAQUIL migraron a fase operacional AIDC, la carta de acuerdo aprobada por las partes contiene los aspectos y lineamientos relacionados con el protocolo de coordinación AIDC. Se ha implementado en fase operacional el AIDC entre el ACC de Guayaquil con el ACC de Lima, con un desarrollo satisfactorio, se ha reducido la carga de trabajo del ATC Planner y ha mejorado las coordinaciones entre los dos centros de control.

2.2 Desde enero/2017, se encuentran, en fase operacional el AIDC entre el ACC Guayaquil con el APP Quito.

2.3 El día 20 de agosto, se retornó a la fase pre-operacional entre ACC BOGOTA – ACC

GUAYAQUIL, conjuntamente con la firma y aprobación de un Memorando de Entendimiento para esta fase, las coordinaciones han mejorado sustancialmente y esperase pasar a la fase operacional el AIDC una vez superada la fase pre-operacional.

2.4 Considerando que la fase pre-operacional entre ACC Guayaquil y ACC Bogotá se ha desarrollado de manera satisfactoria sería conveniente pasar a la fase operativa.

2.5 Desde febrero de 2018, se encuentra en fase pre-operacional el AIDC entre el ACC de Guayaquil y el APP de Manta.

2.6 Se encuentra en elaboración la carta de acuerdo operacional actualizada que contempla el uso del AIDC como medio primario de coordinación entre el ACC de Guayaquil y el ACC de Bogotá. Asimismo, aplicase la separación de 40NM o 5 Min ya que se encontraba descrita en un memorándum de entendimiento.

2.7 Fase de interconexión positiva entre ACC CENAMER – ACC GUAYAQUIL, pero existen problemas para la implantación e inicio de fase pre – operacional ya que el sistema automatizado del ACC de Guayaquil no envía en el mensaje ABI la casilla del campo 18 y todos los mensajes son rechazados con el código LRM 10-18, se solicita a directivos y coordinador AIDC que se notifique al fabricante para que su sistema acepte el mensaje ABI sin contener la casilla 18. Se mantiene la conexión AIDC entre los ACC Guayaquil y CENAMER desde el primer trimestre de 2017, no se ha podido pasar a la fase operacional debido a la respuesta LRM de parte de CENAMER a los mensajes ABI transmitidos por Guayaquil.

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

2.8 De acuerdo a la guía recomendada para mitigar duplicidad de planes de vuelo incluido en el informe final de la última reunión AIDC llevada a cabo en el mes de abril de 2018, se tomó como referencia la siguiente recomendación: **“Para reducir el riesgo de errores manuales, los ANSP de acuerdo con el Doc. 4444 bajo el párrafo 11.2.1.1.1, puede implementar acuerdos locales que deleguen la responsabilidad a los explotadores de la transmisión directa de mensajes de movimiento a través de la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN) o el Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS) (AMHS). Los mensajes de movimiento incluyen FPL, modificación (CHG), retraso (DLA) y cancelación del Plan de Vuelo”.**

2.9 Se establece un acuerdo con la compañía JETBLUE para la presentación y transmisión directa AMHS de planes de vuelo hacia los sistemas automatizados ATS, ya que en pruebas iniciales la presentación hacia la oficina ARO y posteriormente la transmisión manual al ATS incurría en duplicidades.

2.10 A finales del mes de noviembre de 2018 se firmará el acuerdo entre la compañía JETBLUE y la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador para aceptar la presentación directa vía (AMHS) de los FPL de JETBLU desde su centro de despacho hacia los sistemas ATS. Las demás compañías internacionales podrán acogerse a este procedimiento de presentación.

3. Acciones sugeridas

3.1. Se invita la Reunión a tomar nota de las informaciones presentada en esta Nota Informativa.
