



Cuestión 1 del

Orden del Día: **Revisión del estado de las conclusiones y acciones**

AVANCE DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS ACCIONES Y CONCLUSIONES SAM/IG

(Presentada por Chile)

RESUMEN
Esta nota de estudio presenta un reporte sobre el estado de avance de las conclusiones SAM/IG vigentes, realizadas por Chile
Referencias:
Reuniones SAM/IG, GESEA, GT Interop y Subgrupos

1. Antecedentes

Esta Nota Informativa presenta el estado de implementación de las Acciones y Conclusiones SAM/IG en el Estado de Chile.

2. Análisis

Se actualiza el resultado de las Acciones SAMIG y se describe el avance que ha tenido nuestro país respecto de las Conclusiones y Acciones acordadas durante las diferentes reuniones.


3. Acciones SAMIG vigentes a SAMIG/31


Nota: SAMIG/32 no acordó nuevas acciones

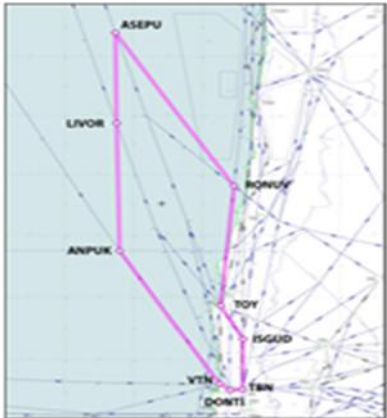
No.	Acción	responsable	Estado de ejecución
Acción S29/06	Que se ejecuten o actualicen las mediciones de capacidad de pista y de sector ATS, considerando la recuperación de la demanda de operaciones prevista para este año (a niveles de 2019) y, reconociendo que en los ACCs se está presentando reducción de personal, luego de la etapa pandemia.	<ul style="list-style-type: none">SG/3GESEAATFMSecretaría	Los cálculos de capacidad de pista y de sectores de control de los ACC/APP que se encuentran publicados, no han sido reevaluados. Tienen una data de más de 3 años y por razones presupuestarias, no han podido ser atendidas.
Acción S29/18	Chile y Perú deben coordinar el intercambio de datos de vigilancia, estableciendo los documentos de acuerdos necesarios, de manera que todas las instancias internas tengan conocimiento de los	<ul style="list-style-type: none">ChilePerú	Sin avances

	compromisos asumidos y prontamente colaboren para el establecimiento de los medios técnicos para el intercambio de los datos de vigilancia aeronáutica.		
Acción S30/03	Coordinar con los Estados y ejecutar publicación de UPR y procesos EDE, a través de medios ágiles y con fácil acceso, tales como repositorios, aplicaciones o sitios web.	<ul style="list-style-type: none"> • SG 1 PLANESPA-GESEA • Secretaría • Delegados 	EDE Publicado en AIP CHILE
Acción S30/09	Optimizar procesos para las sesiones BRISA en el contexto de los estudios para el desarrollo del servicio ATFM crossborder. Considerar BRISA pretáctico, estratégico, post operaciones, así como despliegue de BRISA extraordinarios	<ul style="list-style-type: none"> • SG3 ATFM - GESEA – GT ATFM XB 	Ver Nota de Estudio “Actividades del Subgrupo 3 – ATFM del GESEA: Reactivación del Grupo Ad-Hoc Mejora del BRISA”, presentada por Chile. *Patricio Zelada relator del SG 3- ATFM del GESEA
Acción S31/06	Actualizar los centros automatizados de control de tránsito aéreo, de acuerdo con el documento PAN AIDC ICD v 1.0 - 2014.		<p><u>Internacional</u> Interconexión AIDC modo Operacional entre los Centros de Control de Iquique y Lima sin observaciones. Interconexión AIDC modo Pre Operacional entre los Centros de Control de Lima y Océánico. De acuerdo a los resultados de esta etapa, que finaliza el 10 de agosto de 2025, se espera pasar a etapa Operacional</p> <p><u>Nacional</u> Interconexión AIDC modo Operacional entre los Centros de Control de Puerto Montt y Punta Arenas sin observaciones. Interconexión AIDC modo Pre Operacional entre los Centros de Control de Santiago, Océánico y Puerto Montt. Finalizada esta etapa se espera pasar a modo Operacional.</p> <p><u>Estado de Avance Contrato Compraventa Sistema AIDC versión 3.0 ASIA/PAC</u> El sistema se encuentra implementado en los Centros de Control de Área de Santiago y Océánico. El 06 de abril de 2023 fue firmado el Certificado de Conformidad de la Marcha Blanca y Puesta en Servicio entre THALES y DGAC.</p>
S30/14	Armonización de la publicación en los AIPs de las informaciones referentes a los FPL y mensajes asociados.	SG ATM/FPL	Incorporado en AIP ENR 1.11
S31/10	Activación de un grupo ad-hoc (GADHOC CBTA – ATCO) de la SAM/IG bajo la coordinación de Chile y el apoyo de Brasil, Uruguay, y Venezuela para trabajar de manera colaborativa con el Equipo de trabajo - CBTA Controladores de tránsito aéreo, del Panel de expertos RPEL del SRVSOP, en el marco del plan de trabajo de dicho Panel. La Secretaría convocará teleconferencia a fines de julio 2024, para tomar conocimiento de los estudios en curso en el RPEL. https://srvsop.aero/paneles_de_expertos/decimo-octava-reunion-del-panel-de-expertos-en-licencias-y-medicina-aeronautica-rpel-18/	<ul style="list-style-type: none"> • Chile (coordinación) 	Sin avances que reportar

4. Conclusiones SAMIG

Tarea general	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
<p>Conclusión SAM/IG/27-02 Adopción de la Hoja de Ruta 2022 – 2026: Optimización basada en performance del espacio aéreo SAM</p> <p>Los Estados adopten la Hoja de Ruta 2022 – 2026: Optimización basada en performance del espacio aéreo SAM y, considerando las métricas y plazos que estipula el documento, armonicen su planificación nacional sobre implantación PBN.</p>	<p>Adoptar la Hoja de Ruta de optimización basada en performance</p>	<p>Aplicar referencias técnicas y orientaciones para la implantación PBN Regional. Alineación a las métricas de implantación</p>	<p>Permanente</p> <p>La Hoja de ruta 2022-2026 es plenamente coincidente con la norma chilena dispuesta para esos efectos (DAN 160 y DAP 11 00)</p>
<p>Conclusión SAM/IG/31-03 Aplicación de la Circular 359 de OACI y la Guía Regional PBN para pista visual</p> <p>Los Estados que requieran implantar procedimientos de vuelo PBN a pista visual y/o procedimientos para maniobras visuales con derrotas prescritas PBN:</p> <p>a) Hagan uso, según sea el caso, de las orientaciones técnicas de la Circular 359 de OACI y la Guía Regional PBN de la Región SAM para pista visual para sus implantaciones;</p> <p>b) coordinen con el órgano regulador del Estado para armonizar los requerimientos de certificación de aeronaves/explotador aéreo para la implantación de estos procedimientos;</p> <p>c) Incorporen dichos documentos en el Manual operativo de la dependencia y/o procesos de sus servicios IFPD; y</p> <p>d) Dispongan las actividades de instrucción y entrenamiento que requiera el personal de diseñadores de procedimientos de vuelo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicación de los documentos técnicos • CIRC 359 o Guía Regional PBN a pista Visual. 	<p>Proc. de vuelo diseñados con VPT (trayectoria vertical) o PBN a pista visual.</p>	<p>100% de implementación PBN (AD y AP)</p> <p>Nota: en SCCI, no se consideran procedimientos PBN a los 6 THR, o al THR20 de SCAR. Eso puede implicar en que Chile no aparezca con 100% de cumplimiento.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/32-01 Respaldo al proyecto armonizado NEOSPACE-1 (versión 1.0) así como a sus documentos de apoyo.</p> <p>SAM/IG y sus órganos contribuyentes:</p> <p>a) Armonicen sus actividades de implantación del FRTO y APTA con el Proyecto NEOSPACE-1 (versión 1.0), y</p> <p>b) Respalden la aprobación de los siguientes entregables, por parte de GREPECAS22:</p> <ol style="list-style-type: none"> La Guía CAR/SAM para la implementación de operaciones mejoradas mediante trayectorias en ruta mejoradas (FRTO) (Apéndice 4A) Documento general "Horizontes Armonizados: Optimización del Espacio Aéreo en las Regiones CAR-SAM" (Apéndice 4C), y 	<ul style="list-style-type: none"> • Actualización de planes de acción FRTO Regional y Planes de acción APTA de Estados. • Seguimiento de la implantación APTA y FRTO y asistencia específica a Estados. • Coordinación SAM-CAR - NAM 	<p>Planes de implantación APTA y FRTO ejecutados</p>	 <p>RNAV 5 y/o RNP2 en aerovías QUQU (este último, optimiza las rutas en caso de ausencia o falla de los sistemas de vigilancia ATS)</p>

<p>iii. Programa de Optimización del Espacio Aéreo - Proyecto NEOSPACE-1 VERSIÓN 1.0 (Apéndice 4D).</p>			 <p>APLICACIÓN DE RNAV 5 Y/O RNP 2 EN LAS AERONAVES QUE OPERAN EN EL ESPACIO AEREO DE CHILE</p> <p>1. PROPOSITO</p> <p>La presente Circular de Información Aeronáutica (CIA) comunica estos los cambios en aerolíneas, compañías nacionales (CNU) al consideradas con fines de una especificación de navegación.</p> <p>El cambio no afecta los requisitos de navegación para las aeronaves cuyo propósito principal es operar en las capacidades de navegación de las aeronaves actualmente certificadas RNP 2.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/32-02 Adopción del Manual Guía de Planificación de Espacio Aéreo de la Región SAM</p> <p>Los Estados:</p> <p>a) Adopten el Manual Guía de Planificación de Espacio Aéreo de la Región SAM (Apéndice 4 E), y respalden actividades de capacitación inicial y especializada para el personal responsable de la Planificación de Espacio aéreo, contando con el apoyo de los CIACs y de la cooperación horizontal; y</p> <p>b) Sigam evaluando oportunidades de mejora para el Manual Guía, y entreguen dicha retroalimentación a la Secretaría.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicación del Manual Guía de Planificación de Espacio Aéreo de la Región SAM 	<p>Nuevos proyectos e implantación de CEA (Concepto de Espacio Aéreo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Chile planifica e implementa de manera permanente mejoras a la estructura del espacio aéreo, mediante un trabajo coordinado con usuarios del mismo. • Para cumplir con lo anterior, durante las fases de prueba, se utilizan software de FPL, Simuladores de Vuelo, operaciones IFR simuladas y/o VFR, y profesionales de inspección en vuelo.

<p>Conclusión SAM/IG/23-04 Procedimientos para casos de nubes radiactivas o liberación accidental de material radiactivo</p> <p>Que:</p> <p>Las Autoridades de Aeronáutica Civil y/o las Autoridades ATS en coordinación con las Autoridades meteorológicas y/u Oficinas de Vigilancia Meteorológicas, implanten procedimientos relativos a la elaboración de SIGMET con la finalidad de:</p> <p>a) verificar que en sus acuerdos de cooperación ATS/MET se encuentre incluido la información relativa a material radiactivos en los mensajes de intercambios entre las dependencias ATS y MET;</p> <p>b) prever entrenamiento al personal ATS para los procedimientos vinculados a la recepción de información del VAAC Londres, referidas a materiales radiactivos; y</p> <p>c) coordinar la inclusión de la liberación accidental de material radiactivo o presencia de nubes radiactivas, en sus Planes de Contingencias.</p>	<p>TAREA REALIZADA</p>		<p>En relación a procedimientos para casos de nubes radioactivas o liberación accidental de material radioactivo, el trabajo ha concluido y ha sido informado. La Dirección Meteorológica de Chile, ha establecido una carta de acuerdo con la Comisión Chilena de Energía Nuclear (CCHEN), que se encuentra vigente y permite emitir información SIGMET relativos al material radioactivo, en caso de producirse su liberación.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/25-01 Implantación enrutamiento directo estratégico - EDE</p> <p>Que:</p> <p>Los Estados SAM, analicen el material de orientación elaborado por el SG 1 GESEA sobre el concepto Enrutamiento directo estratégico – EDE que se ha puesto a disposición de las Administraciones, y coordinen la implantación con IATA y Aerolíneas internacionales, así como con los Estados adyacentes.</p>	<p>Seguimiento a la Implantación del EDE.</p> <p>Análisis de datos de ahorro de combustible suministrado por aerolíneas.</p>	<p>Emisión de AIC y/o SUP AIP de los Estados sobre EDE</p>	<p>EDE Publicado en AIP- CHILE:</p> <p>ENR 2.2, “otros espacios aéreos regulados”.</p> 
<p>Conclusión SAM/IG/27-03 Adopción de la enmienda 1 del Plan Marco para Contingencias ATS de la Región SAM (MCATS/SAM) y alineación de Planes Nacionales:</p> <p>Los Estados adopten las orientaciones del Plan Marco para Contingencias ATS de la Región SAM, incorporando la enmienda 1 que abarca al Apéndice E y Apéndice I, con el propósito de completar y publicar sus Planes de contingencia ATS nacionales, a efectos</p>	<p>Seguimiento a la armonización de planes de contingencia ATS</p>	<p>Emisión por parte de los Estados de Planes Nacionales de Contingencia ATS alineados al MCATS.</p>	<p>EN PROGRESO (nueva versión del manual de contingencias ATS nacional en borrador)</p>

<p>de contar con dicha documentación para los eventos regionales sobre optimización de la coordinación ATS y Planes de Contingencia (SAM SUR y SAM NORTE), programados para el segundo semestre del 2022.</p>			
<p>Conclusión SAM/IG/31-02 Implantación del Concepto FUA y Adopción del Manual (modelo) FUA nacional</p> <p>Los Estados, mediante la armonización regulatoria que corresponda, adopten;</p> <p>a) El Plan de Acción recomendado para la gestión de implantación del concepto de uso flexible del espacio aéreo (FUA) incluido en el Apéndice 3-F del Informe de SAMIG/31; y</p> <p>b) El Manual (modelo) sobre uso flexible del espacio aéreo (FUA), incluido en Apéndice 3-E del Informe de SAMIG/31.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adoptar/Adaptar el Plan de acción para implantar el FUA. • Adoptar/Adaptar el Manual FUA modelo. 	<p>Plan de acción ejecutado. Implantación del FUA.</p> <p>Manual FUA implementado.</p>	<p>Permanente</p>
<p>Conclusión SAM/IG/23-01: Aplicación de medidas ATFM de acuerdo al DOC- 9971 y coordinación en casos de contingencia ATS.</p> <p>Que: Los Estados de la Región SAM, con la máxima prioridad, dispongan para sus servicios ATS y ATFM:</p> <p>a) Fortalecer las funciones de los Puestos (FMP) o Unidades (FMU) de Gestión de la Afluencia y dotarles de facultades para coordinación y apoyo a los servicios ATS;</p> <p>b) Definir el perfil y competencias del personal ATFM, e impartir programas de capacitación inicial y recurrente correspondiente para dicho Staff;</p> <p>c) Disponer que la aplicación de medidas ATFM estén basadas estrictamente en el Doc. 9971 ante situaciones que generen desbalance capacidad/demanda, en especial en casos de degradación de capacidad del ATS causada por eventos imprevistos;</p> <p>d) Establecer instructivos y supervisión H 24, que garanticen que toda medida ATFM tenga el menor carácter restrictivo para los vuelos internacionales, y que toda medida ATFM sea concordada con las dependencias ATFM y/o ACC adyacentes;</p> <p>e) Disponer la correcta aplicación del proceso ATFM, desde la fase de Planificación ATM hasta la fase de Análisis posterior a las operaciones y control del desempeño;</p> <p>y</p> <p>f) Excluir el uso de NOTAM de Control de Flujo para abordar</p>	<p>Para cumplir las disposiciones del Doc. 9971 y SARPS del Anexo 11 de OACI</p>	<p>Soporte al ATFM y ATC</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ATFM implementado • Se encuentra publicado DAP 11 – 136 “GESTIÓN DE AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO” • Respecto a “contingencias”, el elemento ATFM será desarrollado con mayor profundidad dentro de la nueva versión del “plan de contingencias ATS nacional” (en borrador) y su contenido, será duplicado en DAP—11 136 “Gestión de afluencia del tránsito aéreo) • El FMU cumple horario administrativo, y los supervisores de cada Centro de Control de Área asumen esa posición posterior al horario administrativo.

<p>situaciones de desbalance demanda/capacidad, con la única excepción de la respuesta inicial que un ACC podría requerir en las primeras 12 horas de una contingencia ATS.</p>			
<p>Conclusión SAM/IG/26-01 Adopción del Plan de Operaciones ATFM (OPSAM)</p> <p>Los Estados adopten el Plan de Operaciones ATFM (OPSAM) y dispongan la permanente participación de sus servicios ATFM en la compartición de datos para el Dashboard Regional de indicadores y las teleconferencias operacionales BRISA. A la vez, que se fomente en cada Estado la participación en el OPSAM de las aerolíneas, aeropuertos y usuarios.</p>	<p>Para ajustar la capacidad ATC y Aeroportuaria al aumento gradual de la demanda, y contribuir con la recuperación y sostenibilidad del sistema de transporte aéreo a nivel regional y global en el nuevo escenario proyectado. Asimismo, para reforzar el uso de indicadores KPI en la gestión del ATFM y el ATM en general.</p>	<p>Plan OPSAM implementado y generando indicadores KPI</p>	<p>Ver Nota de Estudio “Actividades del Subgrupo 3 – ATFM del GESEA: Reactivación del Grupo Ad-Hoc Mejora del BRISA”, presentada por Chile.</p> <p>Patricio Zelada relator del SG 3-ATFM del GESEA</p>
<p>Conclusión SAM/IG/26-02 Adopción de la Guía para la implantación del ATFM en la Región SAM 2022-2026</p> <p>Los Estados adopten la Guía para la implantación del ATFM en la Región SAM 2022-2026, de manera armonizada con los objetivos de integración regional de dicho servicio y considerando las fases de implantación y plazos previstos.</p>	<p>Para que los Estados SAM implanten Servicios ATFM nacionales o ATFM crossborder que se adecúen a la magnitud del flujo de tránsito aéreo que gestionan sus servicios ATS, y que respondan correctamente a la solución de desbalances demanda/capacidad en la Región.</p>	<p>Estados ejecutando las orientaciones de la Guía, y alcanzando la Fase IV de la implantación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • BRISA • Para otras situaciones crossborder, Chile, junto a otros países de la región, utiliza mecanismos como la mensajería AMHS y WhatsApp SAM (misma Grupo BRISA) ante la falla de uno o más de los sistemas de comunicación establecidos.
<p>Conclusión SAM/IG/27-04 Adopción del Manual de Cálculo de Capacidad de Pista y Sector ATC</p> <p>Los Estados adopten el Manual de Cálculo de Capacidad de Pista y Sector ATC, y ejecuten actividades de cálculo en sus sedes aeroportuarias y unidades ATS, reconociendo que es imprescindible contar con datos actualizados para prestar el servicio ATFM de forma eficiente.</p>	<p>Implantación de una metodología común para el cálculo de capacidad de pista y sectores ATC en SAM</p>	<p>Cálculos de capacidad de pista y sector ATC actualizados</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Chile ha desarrollado y publicado el Manual sobre “Cálculos de capacidad de pista y sector ATC actualizados” • Los cálculos de capacidad de pista y de sectores de control de los ACC/APP que se encuentran publicados, no han sido reevaluados. Tienen una data de más de 3 años y por razones presupuestarias, no han podido ser atendidas.
<p>Conclusión SAM/IG/30-02: Actividades para la futura implantación de la Gestión de Tránsito aéreo para UAS (UTM).</p> <p>Los Estados, mediante acciones de las Direcciones/Gerencias/Jefaturas de navegación Aérea, nominen grupos de especialistas ATM/CNS y definan actividades para:</p> <p>a) participar en las actividades del SRVSOP sobre desarrollo del CONOPS UTM</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Participar en las actividades del SRVSOP sobre desarrollo del CONOPS UTM y el conjunto regulatorio LAR 100 – 101- 102; • Apoyar a la SAM/IG y sus órganos contribuyentes en la elaboración de Manuales y guías técnicas para el UTM. 	<p>Reportes periódicos sobre el acceso al espacio aéreo por parte de UAS/RPAS, así como avances en utilización de UAS/RPAS en la calibración de ayudas a la navegación y otras aplicaciones de trabajo aéreo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Con el propósito de diseñar y establecer el marco regulatorio para la UTM en el Estado de Chile, nuestro país ha conformado una mesa de trabajo multisectorial liderada por la DGAC donde participan, entre otras partes, el Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Defensa, JAC y usuarios de espacio aéreo. • Se están redactando los ToR que permitan contratar los servicios de consultoría para el desarrollo de lineamientos y

<p>y el conjunto regulatorio LAR 100 – 101- 102;</p> <p>b) Apoyar a la SAMIG y sus órganos contribuyentes en la elaboración de Manuales y guías técnicas para el UTM;</p> <p>c) efectuar actividades regionales de capacitación sobre UTM, UAS/RPAS; e</p> <p>d) Informar periódicamente a SAMIG sobre el acceso al espacio aéreo por parte de UAS/RPAS, así como avances en utilización de UAS/RPAS en la calibración de ayudas a la navegación y otras aplicaciones de trabajo aéreo.</p>	<p>Efectuar actividades regionales de capacitación sobre UTM, UAS/RPAS.</p>		<p>estrategias de implementación de la movilidad aérea avanzada (AAM) en Chile.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actualmente existen 5 grupos de trabajo basados en los siguientes aspectos: <ul style="list-style-type: none"> a) Ecosistema de Transporte y Aceptación Social b) Infraestructura c) Normativa Aeronáutica d) Operaciones e) Uso de espacio aéreo. <p>El trabajo de la mesa debiera finalizar el año 2029.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/30-03: Tratamiento de los eventos LHD en los ACC, para la mitigación y eliminación de puntos hotspot:</p> <p>Los Estados, mediante acciones de las Direcciones/Gerencias/Jefaturas de navegación Aérea, dispongan:</p> <p>a) Realizar seguimiento de los resultados de las reuniones del Grupo de Escrutinio – GTE de GREPECAS—, y seguimiento a la implementación de sus recomendaciones y conclusiones;</p> <p>b) Reforzar el entrenamiento del personal ATS y supervisores, y revisar los procedimientos ATS /FPL y manuales de los sectores ACC involucrados en la generación de LHD;</p> <p>c) Establecer mediante LOA ATS la investigación preliminar en plazo de 48 horas de los eventos LHD, involucrando a los dos ACC, para disponer la mitigación inmediata si es el caso;</p> <p>d) Implementar, con alta prioridad, todas las conexiones de los sistemas AIDC en los ACC;</p> <p>e) Cerrar las brechas de cobertura de comunicaciones VHF y vigilancia ATS en todos los puntos de transferencia de tránsito aéreo entre ACCs; y</p> <p>f) Fomentar la cultura de seguridad operacional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Seguimiento de los resultados de las reuniones del Grupo de Escrutinio – GTE de GREPECAS, y seguimiento a la implementación de sus recomendaciones y conclusiones. • Entrenamiento del personal ATS y supervisores, y revisar los procedimientos ATS /FPL y manuales de los sectores ACC involucrados en la generación de LHD. 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA ATS implementadas para la investigación preliminar en plazo de 48 horas de los eventos LHD, involucrando a los dos ACC, para disponer la mitigación inmediata si es el caso. • Todas las conexiones de los sistemas AIDC en los ACC, implementadas. • Cobertura completa de comunicaciones VHF y vigilancia ATS en todos los puntos de transferencia de tránsito aéreo entre ACCs 	<p>AIDC implementado</p> <p><u>Internacional</u> Interconexión AIDC modo Operacional entre los Centros de Control de Iquique y Lima sin observaciones. Interconexión AIDC modo Pre Operacional entre los Centros de Control de Lima y Océánico. De acuerdo a los resultados de esta etapa, que finaliza el 10 de agosto de 2025, se espera pasar a etapa Operacional</p> <p><u>Nacional</u> Interconexión AIDC modo Operacional entre los Centros de Control de Puerto Montt y Punta Arenas sin observaciones. Interconexión AIDC modo Pre Operacional entre los Centros de Control de Santiago, Océánico y Puerto Montt. Una vez finalizada esta etapa se espera pasar a modo Operacional.</p> <p><u>Estado de Avance Contrato</u> <u>Compraventa Sistema AIDC versión 3.0 ASIA/PAC</u></p> <p>El sistema se encuentra implementado en los Centros de Control de Área de Santiago y Océánico. El 06 de abril de 2023 fue firmado el Certificado de Conformidad de la Marcha</p> <p>Blanca y Puesta en Servicio entre THALES y DGAC.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/31-01 Implementación del SMS en servicios ATS y seguimiento de la implementación de elementos básicos constitutivos (BBB) en los servicios de navegación aérea:</p> <p>Los Estados, impulsen acciones de las Direcciones/Gerencias/Jefaturas de navegación Aérea, coordinadas con las instancias responsables del Programa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyar la implantación SMS en el ATS • Monitorear el estado de los BBB • Apoyar planes de acción correctiva para USOAP 	<p>Planes de acción correctiva, completados para USOAP</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Como resultado de la “Auditoría de aceptación SMS ATS”, realizada por la OACI en 2024 a nuestro país, se trabaja en un SMS único, de gestión centralizada en el Subdepto de Servicios de Tránsito Aéreo de Chile, alimentado a nivel nacional por diferentes instrumentos dispuestos para la gestión del riesgo.

<p>de seguridad operacional (SSP), con miras a:</p> <p>a) Reforzar, completar y mantener el SMS en el ATS;</p> <p>b) Monitorear el estado de los BBB en cuanto a la implementación efectiva de elementos críticos 6 y 7 de acuerdo con cuestionario disponible en el portal GANP;</p> <p>c) Apoyar, de ser el caso, el desarrollo y cumplimiento del Plan de acción correctiva del Estado, derivadas de las Auditorias USOAP; y</p> <p>d) Apoyar las actividades del Programa de Mejora Continua (PMC), cuando sea recibido por el Estado, de acuerdo con lo estipulado en la reunión RAAC/17.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • SMS del ATS implantado en Estados • Reportes de implantación de BBB 		<ul style="list-style-type: none"> • Se trabaja en mejoras al sistema de gestión documental institucional. Mejoras en la gestión de la información (administrativa y operativa) para la planificación y toma de decisiones a todos los niveles. • Se encuentra en elaboración el Plan de Acción Correctivo, de acuerdo a los resultados de la asistencia técnica OACI, realizada en agosto-septiembre de año 2024 a nuestro país.
<p>Conclusión SAM/IG/25-06 Aprobación de la Hoja de Ruta ATM/FPL y del formato de mensajes de acuse de recibimiento (ACK) y rechazo (REJ) de planes de vuelo y mensajes asociados</p> <p>Que los Estados:</p> <p>a) Aprueben la Hoja de Ruta ATM/FPL y el formato de acuse de recibimiento (ACK) y rechazo (REJ) de planes de vuelo y mensajes asociados; y</p> <p>c) Adopten las orientaciones y procedimientos de la Hoja de Ruta ATM/FPL.</p>	<p>Adopción de Hoja de Ruta ATM/FPL por parte de los Estados.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hoja de Ruta Implementada • Mitigar la ocurrencia de errores y duplicidad/multiplicidad de planes de vuelos, proporcionando también una retroalimentación a los originadores de los <p>FPL y mensajes asociados</p>	<p>Desde la experiencia técnica relacionada con la Central AFTN/Digital Automated System (CADAS) para ATS Chile, se han implementado una serie de acciones orientadas a mejorar la calidad del intercambio automatizado de</p> <p>datos ATS, con resultados concretos:</p> <p>a. Reducción de errores tipo LRM-6 y LRM-7 (por FPL duplicado o faltante), mediante la validación en origen, control de secuencia Advance Boundary Information (ABI)– Coordination Plan (CPL) y limpieza de registros.</p> <p>b. Depuración y consolidación de direcciones AFTN/AMHS, evitando rebotes, duplicidades y pérdidas de mensaje.</p> <p>c. Desarrollo de reportes sistemáticos por unidad emisora, con retroalimentación directa a operadores y responsables.</p> <p>Este trabajo no solo mejora la coordinación automatizada entre ACCs, sino que también sienta las bases para la futura transición al entorno FF-ICE.</p> <p>*Pablo Valenzuela relator del subgrupo ATM/FPL</p>
<p>Conclusión SAM/IG/21-03: Actividades requeridas en la fase preoperacional del AIDC para reducir los tiempos de migración a la fase operacional</p> <p>Que:</p>	<p>Seguimiento y coordinación por teleconferencias y reuniones</p>	<p>Conexión AIDC operacional realizada.</p>	<p><u>Internacional</u> Interconexión AIDC modo Operacional entre los Centros de Control de Iquique y Lima sin observaciones. Interconexión AIDC modo Pre Operacional entre los Centros de Control de Lima y Océánico. De acuerdo a los resultados de esta etapa, que finaliza el</p>

<p>Los Estados SAM que se encuentren actualmente operando el AIDC en fase pre-operacional, con el propósito de reducir los tiempos en esta fase y migrar a la fase operacional:</p> <p>a) operen el AIDC en el periodo de tiempo que permita obtener la pericia adecuada para el uso del mismo;</p> <p>b) monitoreen el funcionamiento del AIDC registrando los errores obtenidos en las etapas de notificación, coordinación y transferencia;</p> <p>c) realicen mediciones estadísticas basadas en los resultados del literal b) con la finalidad de detectar los errores más frecuentes;</p> <p>d) basados en los resultados del literal c) tomar las acciones necesarias para mitigar los errores; y</p> <p>e) reporten los resultados de literales c) y d) y difundan las lecciones aprendidas durante los eventos, teleconferencias y reuniones de implantación AIDC de la Región SAM, de modo que sirvan como referencia a otras implantaciones AIDC.</p>			<p>10 de agosto de 2025, se espera pasar a etapa Operacional</p> <p><u>Nacional</u> Interconexión AIDC modo Operacional entre los Centros de Control de Puerto Montt y Punta Arenas sin observaciones. Interconexión AIDC modo Pre Operacional entre los Centros de Control de Santiago, Océánico y Puerto Montt. Finalizada esta etapa se espera pasar a modo Operacional.</p> <p><u>Estado de Avance Contrato Compraventa Sistema AIDC versión 3.0 ASIA/PAC</u></p> <p>El sistema se encuentra implementado en los Centros de Control de Área de Santiago y Océánico. El 06 de abril de 2023 fue firmado el Certificado de Conformidad de la Marcha Blanca y Puesta en Servicio entre THALES y DGAC.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/23-03: Adecuación de las terminales AMHS de los usuarios de Meteorología Aeronáutica</p> <p>Que los Estados, considerando la norma de la implementación del intercambio de los mensajes OPMET en formato IWXXM GML para el 5 de noviembre de 2020, deberán:</p> <p>a) adecuar las terminales AMHS de los usuarios de meteorología aeronáutica para poder transmitir y recibir mensajes OPMET en formato IWXXM GML</p> <p>b) implementar las interconexiones de AMHS necesarias para facilitar la transmisión y recepción de los mensajes OPMET en formato IWXXM GML</p> <p>c) Los Estados, en condiciones de hacerlo, deberán realizar pruebas de intercambio de mensajes OPMET en formato IWXXM GML.</p>	<p>Para cumplir con las disposiciones de la Enmienda 78 al Anexo 3 de la OACI</p>	<p>Realizar las pruebas y difundir los resultados</p>	<p>Proyecto “soporte de software del sistema de banco de datos”</p> <p>Desarrollo en curso y dividido en 4 etapas:</p> <p>1.- Recepción /visualización IWXXM. TopSky-AIS debe poder recibir y visualizar todo tipo de mensajes Versión 2023-1 (en ejecución durante mes de agosto)</p> <p>Pendientes:</p> <p>Etapas 2.- Transmisión/distribución automática IWXXM.</p> <p>Etapas 3.- Transmisión/conversión TAC a IWXXM (no considerada como parte del contrato de soporte y mantenimiento del banco NOTAM OPMET de Chile)</p> <p>Etapas 4.- Creación de mensajes IWXXM (no considerada como parte del contrato de soporte y mantenimiento del banco NOTAM OPMET de Chile)</p> <p>* Se realizan gestiones que permitan continuar con la implementación de todas las fases del Proyecto</p>
<p>Conclusión SAM/IG/26-03 Revisión de las tablas CNS del Vol. II del Plan de Navegación Aérea</p>	<p>Actualizar las informaciones del Vol. II de Plan de</p>	<p>ANP CAR /SAM;</p>	<p>Tablas actualizadas al año 2024 (ver Apéndice A archivo XLS).</p>

<p>CAR/SAM y soporte en la elaboración del Vol. III del ANP CAR/SAM, sobre los temas CNS</p> <p>Que:</p> <p>a) El Subgrupo CNS/ANP, activado en la Reunión SAM/IG/26, ejecute la revisión de las tablas CNS contenidas en el Vol. II del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, referente a las informaciones de los Estados SAM y proporcione soporte en la elaboración del Vol. III del ANP CAR/SAM, sobre los temas CNS;</p> <p>b) La Secretaría circule una carta a los Estados SAM para que nominen participantes del Subgrupo CNS/ANP; y</p> <p>c) Los Estados SAM nominen representantes en número suficiente para realizar las tareas asignadas al Subgrupo CNS/ANP.</p>	<p>Navegación Aérea CAR/SAM y proporcionar soporte en la elaboración del Vol. III del ANP CAR/SAM, que concierne a los aspectos CNS de planificación.</p>	<p>Vol. II actualizado y Vol. III elaborado</p>	<p>*Edmundo Cortés M, relator del Subgrupo CNS/ANP solicita nueva reunión para confirmar la vigencia de los datos.</p>
--	---	---	---

5. Acciones sugeridas

Se invita a la Reunión a tomar nota de la información proporcionada en el presente documento.

APENDICE A

ARCHIVO SEPARADO XLS
EN REGISTRO DE LA SECRETARIA

TABLAS CNS II-10

TABLAS CNS II - 8