



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Implementación de la navegación aérea CAR/SAM

IMPLEMENTACIÓN D-ATIS Y DCL

(Presentada por IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio tiene como objetivo instar a los Estados y Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSPs) a implementar los Servicios Digitales Automáticos de Información Terminal (D-ATIS) y la Autorización de Salida por Enlace de Datos (DCL), al menos en los aeropuertos internacionales de las Regiones CAR/SAM, considerando los claros beneficios en seguridad, capacidad y eficiencia

Acción:

Acciones sugeridas

Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en este documento.
- b) Instar a los Estados y ANSPs a implementar D-ATIS/DCL al menos en los aeropuertos internacionales, considerando el listado del Apéndice A.
- c) Incluir en el programa de trabajo y proyectos del GREPECAS el proceso de implementación D-ATIS/DCL al menos en los aeropuertos internacionales de las Regiones CAR/SAM, considerando el listado del Apéndice A.
- d) Solicitar a la Secretaría el seguimiento de la implementación de D-ATIS/DCL al menos en los aeropuertos internacionales de las Regiones CAR/SAM, considerando el listado del Apéndice A.

*Metas
Estratégicas
2026-2050:*

- Todos los vuelos son seguros y protegidos
- La Aviación es sostenible en términos medioambientales
- Movilidad fluida, accesible y confiable
- Ningún país se queda atrás
- Marco jurídico integral

	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo económico
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • ICAO Global Air Navigation Plan • Informe del GREPECAS/21

1. Introducción

1.1 Durante la reunión GREPECAS/21, bajo el WP/37, se discutió la información presentada por IATA relacionada con la implementación de los Servicios Digitales Automáticos de Información Terminal (D-ATIS) y la Autorización de Salida por Enlace de Datos (DCL) en los aeropuertos internacionales de las regiones CAR/SAM. Los beneficios que ofrecen estos sistemas incluyen la reducción de la carga de trabajo de los pilotos y controladores de tráfico aéreo, así como la provisión de barreras de seguridad operativa que mitigan o eliminan posibles malentendidos en la información crítica de seguridad de vuelo que se intercambia entre dichos profesionales. Sin embargo, IATA informó que la mayoría de los aeropuertos internacionales en la región CAR/SAM aún no han implementado D-ATIS y, en algunos casos, su implementación ha sido parcial o incompleta.

1.2 Con base en el mencionado WP, GREPECAS/21 formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN GREPECAS/21/13	ACTIONS TO ADVANCE THE IMPLEMENTATION OF THE D-ATIS AND THE DCL	
What: That the Secretariat to prepare a regional CAR/SAM guidance document, in collaboration with all stakeholders, including guidelines to facilitate cost-benefit analysis, on the implementation of the Automatic Terminal Information Service by Data Link - ATIS digital (D-ATIS) and Departure Clearance by Data Link (DCL) by GREPECAS/22.	Expected impact: <input type="checkbox"/> Politics / Global <input checked="" type="checkbox"/> Interregional <input checked="" type="checkbox"/> Economics <input checked="" type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Technical/Operational	
Why: To promote the implementation of D-ATIS and DCL services for ATS units at international airports, with a view to obtaining safety barriers that eliminate possible failures in the understanding of critical flight safety information, in pilot-controller communication.		
When: GREPECAS/22	Status: <input checked="" type="checkbox"/> Valid / <input type="checkbox"/> Invalid / <input type="checkbox"/> Completed	
Who: <input type="checkbox"/> States <input checked="" type="checkbox"/> ICAO <input checked="" type="checkbox"/> Other:	Responsible: NACC/WG and SAM/IG	

1.3 IATA ha sugerido establecer la implementación de D-ATIS/DCL como requisito mínimo en aeropuertos internacionales, debiendo ser incluida tanto en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM como en el Plan de Trabajo de los grupos regionales de implementación.

1.4 IATA también ha indicado que recomienda divulgar la disponibilidad de los servicios D-ATIS/DCL en las publicaciones pertinentes de información aeronáutica.

1. Análisis

2.1 Cabe destacar que tanto D-ATIS como DCL están incluidos en el Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI, como parte de los módulos Bloque 0 y Bloque 1 de ASBU, que se centran en mejorar la comunicación aire-tierra y las comunicaciones por enlace de datos entre controlador y piloto (CPDLC).

2.2 Como es del conocimiento de los expertos presentes en esta reunión, estas tecnologías ayudan a disminuir la carga de trabajo de las comunicaciones por voz y a reducir la posibilidad de malentendidos por parte del piloto al recibir información del controlador aéreo o del ATIS por VHF, mejorando principalmente la seguridad, pero también la capacidad y la eficiencia.

2.3 Como ejemplo, se ha informado que la configuración incorrecta del altímetro por parte de los pilotos ha causado incidentes graves en todo el mundo. En algunos casos, hubo alto riesgo de CFIT. Aunque D-ATIS no es una solución definitiva, podría ser una medida de mitigación importante y efectiva al evitar malentendidos sobre la configuración correcta del altímetro que el piloto debe ingresar en el sistema.

2.4 Igualmente, el uso de DCL representa una medida de mitigación clave para evitar interpretaciones erróneas de la autorización del plan de vuelo, considerando que dichas autorizaciones son cada vez más complejas y contienen mayor cantidad de información que debe ser comprendida y confirmada por el piloto. Además, ya fueron reportadas inúmeras ocurrencias en que el piloto y el ATC no tienen la misma versión del FPL como consecuencia de duplicidad de planes de vuelo. En función de la extensión y complejidad de las autorizaciones de planes de vuelos. En estos casos, el DCL facilita que el piloto y el ATC identifiquen cuando no tienen la misma versión del FPL.

2.5 El Anexo 11 de la OACI recomienda que “el mensaje de las radiodifusiones ATIS-voz no debería exceder de 30 segundos, procurándose que la legibilidad del mensaje ATIS no se vea afectada por la velocidad de transmisión o por la señal de identificación de la ayuda para la navegación que se emplee para la transmisión del ATIS. En el mensaje de radiodifusión ATIS debería tomarse en consideración la actuación humana.”. En la actualidad, resulta poco probable que el ATC pueda cumplir con esta recomendación, considerando que la complejidad de las operaciones exige incluir mayor cantidad de información relevante para la conciencia situacional de la tripulación, como operaciones especiales (mínimos de separación reducida en pista, operaciones de alta intensidad en pista), preocupaciones de seguridad (globos aerostáticos, aves), uso simultáneo de varios procedimientos de aproximación, etc. En relación al ATIS por voz, el ATC generalmente debe elegir entre proporcionar menos información para respetar las limitaciones del rendimiento humano o brindar la información necesaria para la conciencia situacional adecuada y esperar que la tripulación pueda comprenderla y copiarla.

2.6 Tras las discusiones en GREPECAS/21, no se tomaron acciones concretas para instar a los Estados y ANSPs a implementar D-ATIS y DCL. Aunque la Conclusión GREPECAS 21/13 solicita a la Secretaría preparar material de orientación, incluyendo directrices para facilitar el análisis costo-beneficio, no se ha avanzado al respecto. Aun considerando que el análisis costo-beneficio es siempre bienvenido, en el caso específico de D-ATIS y DCL, este análisis es relativamente sencillo, ya que son aplicaciones conocidas, sus beneficios son evidentes, y los costos son bajos. Además, la diferencia de otras aplicaciones, no se requiere una gran mayoría de aeronaves equipadas para justificar la inversión en D-ATIS y DCL, ya que no hay impacto operativo al mezclar aeronaves equipadas y no equipadas, y los beneficios pueden ser aprovechados por las que sí lo están.

2.7 Incluso en Estados que ya han implementado aplicaciones D-ATIS/DCL en un número considerable de aeropuertos, se requiere su expansión a otros aeropuertos internacionales y nacionales, considerando los beneficios ya mencionados.

2.8 En este sentido, IATA propone la formulación de una conclusión GREPECAS que inste a los Estados a implementar D-ATIS y DCL al menos en los aeropuertos internacionales y que el proceso de implementación sea incluido en el programa de trabajo y proyectos del GREPECAS. Esta conclusión debería ser acompañada por la Secretaría mediante una lista de aeropuertos internacionales sin D-ATIS y/o DCL, u otro mecanismo que se considere adecuado. La propuesta de IATA para un listado de aeropuertos en que se debería implementar D-ATIS/DCL se adjunta como **Apéndice A** a esta nota de estudio.

3. Iniciativas para implementación D-ATIS/DCL en los Grupos Regionales de Implementación – NACC/WG y SAM/IG

3.1 IATA ha presentado nota de estudio similar a esta en las reuniones NACC/WG/10 y SAM/IG/33 con el objetivo de dar continuidad al proceso de implementación D-ATIS/DCL en los grupos regionales de implementación.

3.2 En el informe de la reunión NACC/WG/10 no se observa acciones en el sentido de implementar D-ATIS y DCL en la Región NACC, relacionadas con la conclusión GREPECAS 21/13 o con la NE 42 presentada por IATA.

3.3 La reunión SAM/IG/33 tomó nota de la propuesta presentada por IATA sobre la necesidad de impulsar la implementación de los Servicios Digitales Automáticos de Información Terminal (D-ATIS) y la Autorización de Salida por Enlace de Datos (DCL) en aeropuertos internacionales seleccionados de la Región SAM.

3.4 La SAM/IG/33 subrayó que estas aplicaciones, reconocidas en el GANP (Bloques 0 y 1 de ASBU), aportan beneficios claros en términos de seguridad operacional, reducción de carga de trabajo y eficiencia, además de constituir medidas efectivas para mitigar riesgos derivados de malentendidos en la configuración del altímetro o la interpretación de autorizaciones de salida.

3.5 La reunión SAM/IG/33 coincidió en que, a pesar de las discusiones en foros previos como GREPECAS/21 y SAM/IG/30, los avances concretos en la región han sido limitados. Se destacó que el análisis costo-beneficio para estas aplicaciones resulta simple y favorable, ya que los costos de implementación son bajos, los beneficios son inmediatos y no requieren una alta tasa de aeronaves equipadas para ser efectivos.

3.6 Asimismo, la reunión SAM/IG/33 remarcó que la incorporación de D-ATIS y DCL contribuye al cumplimiento de recomendaciones del Anexo 11 de OACI, especialmente en lo relativo a la provisión clara y eficiente de información crítica para la conciencia situacional de las tripulaciones, en un contexto de operaciones cada vez más complejas.

3.7 Consecuentemente, El SAM/IG acordó la conclusión y acción siguientes:

CONCLUSION SAM/IG/33-04		Implementación de los Servicios Digitales Automáticos de Información Terminal (D-ATIS) y de la Autorización de Salida por Enlace de Datos (DCL) en los aeropuertos de la Región SAM	
Que: Los Estados de la Región SAM, en el ámbito de sus planes nacionales de navegación aérea y/o planes estratégicos de los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSPs), planifiquen, incluyendo un análisis costo/beneficio simplificado, la conveniente implementación del D-ATIS y DCL en aquellos aeropuertos donde exista necesidad o requerimiento operacional.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: a) Garantizar la seguridad operacional en el espacio aéreo TMA, y áreas de maniobra del aeropuerto durante el suministro ATS. b) Mitigación de errores operacionales críticos como configuraciones incorrectas del altímetro y autorizaciones mal interpretadas. c) Reducción de la carga de trabajo de pilotos y controladores. d) Contribución a la eficiencia y la sostenibilidad mediante operaciones más fluidas y reducción de emisiones Co2.			
Cuándo: Presentar avances y estado de implementación en la próxima reunión SAM/IG.		Estatus: Adoptada por SAM/IG/33	
Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input checked="" type="checkbox"/> Otros: GT Interop IATA e Industria			

- Acción S33/08 – Secretaría solicitar a los Estados de la Región SAM y a los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSPs) que, en coordinación con el GT Interop, Subgrupos y la IATA, elaboren y presenten un plan progresivo para la implementación de D-ATIS y DCL en aeropuertos internacionales seleccionados donde se identifique la necesidad operacional. Dichos planes deberán incluir criterios técnicos armonizados, una justificación de costo-beneficio simplificada y la calendarización de proyectos, asegurando su incorporación en los Planes Regionales y Nacionales de Navegación Aérea.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la reunión a:

- Tomar nota de la información proporcionada en este documento.
- Instar a los Estados y ANSPs a implementar D-ATIS/DCL al menos en los aeropuertos internacionales, considerando el listado del Apéndice A.
- Incluir en el programa de trabajo y proyectos del GREPECAS el proceso de implementación D-ATIS/DCL al menos en los aeropuertos internacionales de las Regiones CAR/SAM, considerando el listado del Apéndice A.
- Solicitar a la Secretaría el seguimiento de la implementación de D-ATIS/DCL al menos en los aeropuertos internacionales de las Regiones CAR/SAM, considerando el listado del Apéndice A.

Apéndice A
A-1

Propuesta de Aeropuertos Internacionales para Implementación D-ATIS/DCL

Región NACC		
Estado	AEROPUERTO	Designador ICAO
Antigua and Barbuda	ANU	TAPA
ARUBA	AUA	TNCA
Bahamas	NAS	MYNN
Barbados	BGI	TBPB
Costa Rica	LIR	MRLB
Costa Rica	SJO	MROC
El Salvador	SAL	MSLP
Guatemala	GUA	MGGT
Jamaica	MBJ	MKJS
México	MID	MMMD
México	MTY	MMMY
México	PVR	MMPR
México	SJD	MMSD
México	CUN	MMUN
República Dominicana	LRM	MDLR
República Dominicana	PUJ	MDPC
República Dominicana	SDQ	MDSD
República Dominicana	STI	MDST
Saint Lucia	UVF	TLPL

Apéndice A
A-2

Región SAM		
Estado	AEROPUERTO	Designador ICAO
Argentina	ROS	SAAR
Argentina	COR	SACO
Argentina	EZE	SAEZ
Argentina	MDZ	SAME
Argentina	SLA	SASA
Argentina	RGL	SAWG
Argentina	USH	SAWH
Argentina	BRC	SAZS
Brasil	NAT	SBSG
Brasil	STM	SBSN
Chile	ARI	SCAR
Chile	PUQ	SCCI
Chile	IQQ	SCDA
Chile	SCL	SCEL
Chile	ANF	SCFA
Chile	CCP	SCIE
Chile	IPC	SCIP
Chile	PMC	SCTE
Colombia	CUC	SKCC
Colombia	CTG	SKCG
Colombia	ADZ	SKSP
Ecuador	GYE	SEGU
Ecuador	MEC	SEMT
Ecuador	UIO	SEQM
Guyana	GEO	SYCJ
Panamá	BLB	MPPA
Panamá	PTY	MPTO
Paraguay	ASU	SGAS
Paraguay	AGT	SGES
Peru	CIX	SPHI
Peru	LIM	SPJC
Peru	IQT	SPQT
Peru	AQP	SPQU
Peru	TRU	SPRU

Apéndice A
A-3

Región SAM		
Estado	AEROPUERTO	Designador ICAO
Peru	PIO	SPSO
Peru	TCQ	SPTN
Peru	CUZ	SPZO
Uruguay	PDP	SULS
Uruguay	MVD	SUMU
Venezuela	CCS	SVMI