



**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Contexto ANS (ATM/CNS) nivel Global y Regional. Revisión de Estado de Conclusiones

**REVISION DE ESTADOS DE CONCLUSIONES
ADOPTADAS POR LAS REUNIONES SAM/IG**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
<p>Esta nota de estudio tiene por objeto que la Reunión proceda a la revisión sobre la aplicación por parte de los Estados SAM de las Conclusiones válidas y actividades pendientes formuladas por los talleres/Reuniones del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG).</p> <p>A la vez contiene un análisis sobre finalización de la Conclusión SAM/IG/14-9 - Base de datos sobre Capacidad PBN de aeronaves y operadores.</p>	
Referencia	
<ul style="list-style-type: none">• Informes de los talleres/Reuniones del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG).	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea E - Protección del medio ambiente</i>

1. Antecedentes

1.1 Los Talleres/Reuniones del Grupo de Implantación SAM, oportunamente han producido una serie de acuerdos traducidos en Conclusiones que indican acciones a realizar por el Grupo de Implantación y/o por los Estados, como también actividades asumidas por los Grupos de Trabajo.

1.2 Esta nota de estudio presenta una revisión de las Conclusiones válidas, así como actividades pendientes de los talleres/Reuniones del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG).

2. Análisis

2.1 Durante las Reuniones SAM/IG anteriores, se formularon Conclusiones y se adoptaron una serie de actividades orientadas a la implantación de diferentes funciones que permitirán a la Región evolucionar sostenidamente hacia la aplicación del Concepto Operacional ATM mundial.

2.2 La emergencia sanitaria COVID-19 ha limitado significativamente las acciones de varios Estados relacionadas con;

- a) optimización de la red de rutas ATS de la Región Sudamericana;
- b) navegación basada en la performance (PBN) tanto para las operaciones en ruta, área terminal y aproximación y las aprobaciones asociadas a la implantación;
- c) gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM);
- d) mejoras de los sistemas CNS; y
- e) automatización.

Resumen del estado de implantación de tareas y Conclusiones

2.3 Para mostrar el estado de ejecución de las Conclusiones y acciones adoptadas, se ha preparado el listado actualizado que figura en el **Apéndice A** de esta nota de estudio. La información que se adjunta se refiere a la información disponible en la Secretaría relacionada con cada uno de los asuntos de la agenda.

2.4 La lista de Conclusiones y acciones comprende:

- a) las tareas a desarrollar y/o la conclusión correspondiente en las áreas bajo análisis;
- b) las tareas específicas que llevarán al cumplimiento de la tarea principal;
- c) resultados esperados en cada tarea;
- d) las fechas de finalización;
- e) los responsables de su ejecución;
- f) los miembros de apoyo para la tarea; y
- g) el estado de ejecución de las mismas y cuando es necesario para un mejor entendimiento, se incluye algún comentario explicativo sobre el estado de ejecución.

2.5 La Reunión debería analizar cada tarea identificada y hacer los comentarios sobre las tareas específicas resultantes, evaluar si es necesario modificar la fecha de finalización, así como el estado de ejecución de cada tarea en particular. La Reunión podría también completar el cuadro que figura en el **Apéndice B**, donde se indican las tareas a cargo de los Estados a fin de hacer un seguimiento de las mismas.

Análisis sobre finalización de la Conclusión SAM/IG/14-9 Base de datos sobre Capacidad PBN de aeronaves y operadores

2.6 Mediante comunicación del 8 de julio 2020, CARSAMMA consulto la posibilidad de desmontar la base de datos (DB) sobre capacidad PBN de aeronaves que mantiene la agencia desde 2010 a pedido de SAM/IG, considerando que se requiere concentrar acciones en temas de la seguridad operacional, así como el interés en reducir uso de recursos materiales y humanos en el actual contexto de COVID 19. Ver la relacionada Conclusión SAM/IG/14-9 a continuación;

3-1	Conclusión SAM/IG/14-9: Base de datos sobre Capacidad PBN de aeronaves y operadores Que la Oficina SAM de la OACI envíe a los	Terminar la aplicación de la Base de datos sobre capacidad PBN de aeronaves y operadores; y circular una carta a los Estados	a) Aplicación accesible desde la web b) Base de datos actualizada	SAM/IG/24	RO/TC	RO/FLS	VÁLIDA Se inició el desarrollo de la aplicación a la fecha está siendo revisada por la sede
-----	--	--	--	-----------	-------	--------	--

	Estados SAM la información correspondiente a la aplicación de la Base de Datos sobre Capacidad PBN de aeronaves y operadores, solicitándoles que la mencionada Base de Datos sea completada antes de 15 de marzo de 2015.	para que completen los datos por sus Estados					de la OACI en Montreal con el objetivo de colocar la aplicación en el iSTARS.
--	---	--	--	--	--	--	---

2.7 Se estimaría que el “escenario” o problema identificado que dio origen al requerimiento de la DB de la flota (capacidad PBN) ya se extinguió. Las soluciones planteadas para obtener una implantación PBN segura, coherente y eficiente eran:

- a) Confirmar que más de 80% de aeronaves estaba certificada para volar RNAV 5 (por cierto, se inició con RNP10 en corredor Santiago - Lima). Este requisito previo se consideraba para evitar que la implantación de rutas RNAV afecte o segregue a los usuarios no-aprobados RNAV.
- b) Implantar procedimientos PBN, referidos a RNP APCH (y RNP AR si requerido) en los aeropuertos. Hasta la fecha se aprecia que estos procedimientos PBN coexisten con procedimientos convencionales (VOR y hasta NDB). Más aún, subsisten a nivel mundial los procedimientos ILS, es decir todavía no se aplica masivamente el GBAS para aproximación de precisión (hay temas de ionosfera y costos elevados para instalar y mantener GBAS). Por ello, la implantación de RNP en aeropuertos no estaba tan condicionada a la cantidad de flota preparada, puesto que los explotadores visualizaron las ventajas de operar RNP y equiparon las aeronaves y/o la certificaron ante su AAC. Más abajo se comenta los temas de Certificación para este tipo de operación.
- c) Asegurar que la implantación PBN conllevaba crear capacidades en las AAC para abordar tareas de aprobación de aeronaves + explotador y planificar el apoyo de RO SAM OACI. El SRVSOP impulso este tema de forma muy eficiente en Región SAM, con cursos y guías técnicas adecuadas.
- d) Evitar situaciones de riesgo ante posibilidad de que un usuario no-aprobado pretenda operar procedimientos RNP o rutas RNAV sin tener certificación.

Los ítems a) y b) anterior lo respaldaba el RLA/06/901, y el ítem c) lo abordaba el SRVSOP. El ítem d) era preocupación de ambos proyectos. Ambos proyectos trabajaron muy unidos la primera etapa de implantación, al menos hasta el 2014.

2.8 La situación desde las primeras actividades de implantación del PBN, sin embargo, han cambiado significativamente, según se describe;

- a) La flota actual está equipada desde fábrica con aviónicos para PBN, en diversos niveles, incluso aeronaves de entrenamiento y aviación general, adecuados para el vuelo en espacios continentales y oceánicos. Sobre la aviación comercial, IATA ha provisto encuestas a sus miembros que confirman este hecho.
- b) Parte significativa de la flota “antigua” (no-aprobada PBN), que era un remanente hasta el 2019, dada su característica de operación costosa e ineficiente, sería dada en baja en este escenario COVID y Post-COVID. IATA aún no tiene una posición oficial sobre este tema.

- c) De acuerdo al Anexo 6 OACI ahora solo la RNP AR es parte de un proceso específico independiente de Certificación, que conlleva anotar la aprobación en OPSPECS. El resto de especificación de navegación (RNAV 5, RNP 1,2,4, RNP APCH, etc.) se han facilitado pues solo se hacen parte del manual de operaciones del explotador chequeando los requisitos técnicos operacionales. Por ende, quedan sujetos de la vigilancia de la AAC. En este sentido, la USOAP tiene PQ s referidas a la capacidad de vigilar estas operaciones.
- d) Las mejoras del Formato de plan de vuelo OACI desde 2012 (doc. 4444), ya completamente implantado y automatizado, permiten identificar las capacidades de la aeronave en caliente. La Circular 353 (2019) mejora notoriamente la información presentadas de las cartas RNP de aproximación. Si un piloto ejecuta un procedimiento RNP APCH no previsto en su Manual de operación caería en incumplimiento del marco de operación que la AAC le otorga. Ya no habría forma de hacerlo “por equivocación”.

Por lo antes expuesto, dada la actual disponibilidad de información sobre aeronaves y operadores aprobados en las AAC, así como el alcance de la vigilancia de parte de dichas autoridades sobre las operaciones PBN, se considera viable discontinuar el uso de la base de datos de aeronaves y por ende finalizar la Conclusión SAM/IG/14-9 Base de datos sobre Capacidad PBN de aeronaves y operadores.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Solicitar a los diferentes Grupos de Trabajo que analicen las tareas en sus áreas de actuación contenidas en el Apéndice A de la presente nota de estudio, evalúen cada una de las tareas y su estado de ejecución y completen la información según sea el caso;
- b) solicitar a los Estados que completen la lista de actividades que figura en el Apéndice B, a fin de hacer el seguimiento correspondiente sobre aquellas tareas bajo responsabilidad de sus respectivas administraciones;
- c) discontinuar las actividades para la proveer una base de datos sobre capacidad PBN y definir la finalización de la Conclusión SAM/IG/14-9;
- d) de ser necesario, se adopten los cursos de acción pertinentes en relación a cada una de dichas tareas; y
- e) analizar otras consideraciones que la Reunión estime pertinentes.

APÉNDICE A

ESTADO DE APLICACIÓN DE LAS CONCLUSIONES Y/O TAREAS ORIGINADAS EN REUNIONES SAM/IG

(actualizada SAMIG/24, noviembre 2019)

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Fecha de finalización	Responsable	Miembros de apoyo para la tarea	Estado de ejecución
1. Implantación de la Navegación basada en la Performance (PBN) en la Región SAM							
1-1	<p>Conclusión SAM/IG/14-6: Proyectos y/o Planes de Acción de Rediseño PBN de las principales TMA Sudamericanas</p> <p>Que los Estados SAM:</p> <p>a) Envíen los Proyecto y/o Planes de Acción de Rediseño PBN de la(s) principal(es) TMA(s) elegidas por sus Administraciones, con el objeto de conformar el Proyecto PBN SAM, que se adjunta como Apéndice J a esta parte del informe, a la Oficina Regional SAM, hasta el 31 de diciembre de 2014;</p> <p>b) Envíen las correspondientes actualizaciones realizadas en los mencionados Proyecto y/o Planes a la Oficina Regional SAM, a la brevedad posible, con miras a garantizar la armonización entre las actividades del Proyecto PBN SAM.</p>	Determinación de los espacios aéreos seleccionados para ser optimizados con la aplicación de la PBN	<p>Comunicar los espacios aéreos seleccionados para su rediseño u optimización</p> <p>Comunicar las actualizaciones</p>	SAMI/IG/25	ESTADOS	RO/ATM	<p>VÁLIDA</p> <p>NOTA: SAM/IG/24 evaluó migrar las actividades de esta conclusión a GESEA.</p> <p>Se considera necesario elaborar Concepto de Espacio Aéreo SAM.</p>
1-2	<p>Conclusión SAM/IG/21-01: Objetivos de implantación PBN armonizada en el ámbito regional interregional</p> <p>OBJETIVOS DE IMPLANTACIÓN PBN ARMONIZADA EN EL ÁMBITO REGIONAL E INTERREGIONAL</p> <p>Los Estados SAM, las organizaciones, usuarios y partes interesadas profundicen esfuerzos para la implantación de los objetivos de mejora de la navegación aérea basada en desempeño, a nivel Regional e Interregional, en base a los proyectos de GREPECAS, y considerando el reforzamiento de los Planes Nacionales de implantación PBN, de forma que incluyan indicadores de performance y la aplicación de herramientas y métodos reconocidos de la Gestión de Proyectos.</p>	<p>Actualización de planes de acción PBN Regional y Planes de acción de Estados.</p> <p>Seguimiento de la implantación PBN y asistencia específica a Estados.</p>	Planes de implantación PBN ejecutados	SAM/IG/26	ESTADOS	RO/ATM	<p>VALIDA</p> <p>NOTA: SAM/IG/24 evaluó migrar las actividades de esta conclusión a GESEA.</p> <p>Se considera necesario elaborar Concepto de Espacio Aéreo SAM.</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Fecha de finalización	Responsable	Miembros de apoyo para la tarea	Estado de ejecución
2. Planes de Contingencia y eficiencia de espacio aéreo							
2-1	<p>CONCLUSION SAM/IG/23-04 Procedimientos para casos de nubes radiactivas o liberación accidental de material radiactivo</p> <p>Que 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>	Elaborar y suscribir acuerdos de cooperación ATS MET, incluyendo información relativa a material radiactivos en los mensajes de intercambios	Acuerdos de cooperación ATS MET suscritos.	SAM/IG/26	Estados	RO/ATM RO/MET	VALIDA

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Fecha de finalización	Responsable	Miembros de apoyo para la tarea	Estado de ejecución
2-2	<p>Conclusión SAM/IG/21-02: Consolidación de la implantación de la separación longitudinal mínima de 40 NM entre FIR adyacentes de la Región SAM, e impulso al plan de acción para la implantación de la separación de 20 NM</p> <p>Que: Los Estados SAM dispongan acciones y procedimientos en los ACC para consolidar la aplicación de la separación mínima longitudinal de 40 NM, y ejecuten de forma prioritaria el Plan de acción para la implantación de la separación mínima normalizada de 20 NM entre FIR adyacentes en el espacio continental SAM.</p>	Seguimiento de la implantación de la separación de 40 NM, seguimiento del Plan de Acción para implantar mínima de 20NM y asistencia específica a Estados.	Implantación de la separación mínima longitudinal 20 NM en espacio continental.	SAM/IG/25	Estados	RO/ATM	<p>VALIDA</p> <p>NOTA: SAM/IG/24 evaluó migrar las actividades de esta conclusión a GESEA.</p> <p>Se considera necesario elaborar Concepto de Espacio Aéreo SAM.</p> <p>NOTA.- Se reubicó la conclusión como parte de Item 2, eficiencia de espacio aéreo</p>
3. Normas y procedimientos para la aprobación de operaciones de la navegación basada en la performance							
3-1	<p>Conclusión SAM/IG/14-9: Base de datos sobre Capacidad PBN de aeronaves y operadores</p> <p>Que la Oficina SAM de la OACI envíe a los Estados SAM la información correspondiente a la aplicación de la Base de Datos sobre Capacidad PBN de aeronaves y operadores, solicitándoles que la mencionada Base de Datos sea completada antes de 15 de marzo de 2015.</p>	Terminar la aplicación de la Base de datos sobre capacidad PBN de aeronaves y operadores; y circular una carta a los Estados para que completen los datos por sus Estados	<p>a) Aplicación accesible desde la web</p> <p>b) Base de datos actualizada</p>	SAM/IG/24	RO/TC	RO/ FLS	<p>VÁLIDA</p> <p>Se inició el desarrollo de la aplicación a la fecha está siendo revisada por la sede de la OACI en Montreal con el objetivo de colocar la aplicación en el iSTARS.</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Fecha de finalización	Responsable	Miembros de apoyo para la tarea	Estado de ejecución
4. Implantación ATFM							
4.1	<p>Conclusión SAM/IG/24-01: Procedimientos para elaborar y difundir PDA y desarrollo de Teleconferencias ATFM</p> <p>Que: Los servicios ATFM implantados en los Estados SAM dispongan la elaboración del Plan diario - PDA y coordinen los medios y procedimientos para su distribución o publicación en repositorios o sitios web de forma regular, designando a sus puntos focales responsables de implementar esta iniciativa Complementariamente, que se estudie y defina un procedimiento ágil para desarrollar teleconferencias Regionales ATFM, con la meta de alcanzar progresivamente una periodicidad diaria.</p>	<p>Elaborar PDA, coordinando su difusión con dependencias ATFM regionales SAM y, si aplica, CAR.</p> <p>Firmar o actualizar cartas acuerdo ATFM para formalizar el intercambio y sus procesos.</p> <p>Estudiar medios para las teleconferencias ATFM</p>	PDA intercambiados entre dependencias de región SAM y, si aplica, CAR	SAM/IG/26	Estados / Puntos Focales ATFM	RO/ATM	VALIDA
4-2	<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>	Para cumplir las disposiciones del Doc. 9971 y SARPS del Anexo 11 de OACI	Soporte al ATFM y ATC	SAM/IG/25	Estados	RO/ATM	VALIDA

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Fecha de finalización	Responsable	Miembros de apoyo para la tarea	Estado de ejecución
	<p>d) Establecer instructivos y supervisión H24, 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; y</p> <p>f) Excluir el uso de NOTAM de Control de Flujo para abordar 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>						
5. Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados de ATM e integración de los existentes							
5-1	<p>Conclusión SAM/IG/19-2: Implantación de procedimiento para la mitigación de duplicidad/multiplicidad de planes de vuelos regulares comerciales</p> <p>Con el fin de implantar los procedimientos para la mitigación de la duplicidad/multiplicidad de planes de vuelos regulares comerciales los Estados:</p> <p>a) deberían establecer la dirección AFTN XXXXZPZX como la dirección única de recepción de los planes vuelos correspondiente a las Oficinas ARO/AIS.</p> <p>b) podrían utilizar como referencia el modelo de AIC elaborado por Perú que se presenta como Apéndice G de esta cuestión del orden del día a la hora de presentar el plan de vuelo directamente al FDP de los ACCs.</p>	<p>a) Establecer dirección única AFTNXXXXZPZX para recepción planes de vuelo</p> <p>b) Elaborar AIC</p>	<p>Dirección única implantada</p> <p>AIC elaborado</p>	SAM/IG/26	Estados	RO/CNS y RO/ATM	<p>VALIDA</p> <p>Hasta la fecha Uruguay y Perú ha implantado el procedimiento. Brasil, Ecuador, Venezuela han iniciado el procedimiento</p>
5-2	<p>Conclusión SAM/IG/21-03: Actividades requeridas en la fase pre-operacional del AIDC para reducir los tiempos de migración a la fase operacional</p>						<p>VALIDA</p> <p>El 18 de agosto 2018, se estableció AIDC</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Fecha de finalización	Responsable	Miembros de apoyo para la tarea	Estado de ejecución
	<p>Que: 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>	Seguimiento y coordinación por teleconferencias y reuniones	Conexión AIDC operacional realizada.	Diciembre 2019	Estados	RO/CNS y RO/ATM	operacional entre ACC Lima- ACC Guayaquil y asimismo ACC Iquique – ACC Lima.
5-3	<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>	Para cumplir con las disposiciones de la Enmienda 78 al Anexo 3 de la OACI	Realizar las pruebas y difundir los resultados.	SAM/IG/26	Estados Región SAM	Oficina SAM OACI	VÁLIDA

APÉNDICE B

SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES Y TAREAS PENDIENTES DE LAS REUNIONES SAM/IG
(actualizada SAM/IG/24, noviembre 2019)

Conclusión/Tarea Conclusion/Task	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	FGY	GUY	PAN	PAR	PER	SUR	URU	VEN	OBSERVACIONES/ REMARKS
<p>Conclusión SAM/IG/13-9 - Indicadores IATA de eventos de seguridad operacional para los Estados SAM</p> <p>Alentar a los Estados de la Región SAM a desarrollar, de manera conjunta con los operadores, la Secretaría y los demás participantes de la comunidad ATM que se estimen pertinentes, la metodología de trabajo que permita utilizar la información de eventos de seguridad operacional e indicadores registrados por las aerolíneas a través de IATA, con la finalidad de identificar y mitigar cualquier posible riesgo a las operaciones, estableciendo metas, zonas de prioridad y plan de acción.</p>	SI	O/G	SI	SI	SI	SI	SI		NO	NO	O/G	NO	N/A	SI	<p>Bolivia: Se estableció contacto inicial con IATA SAM/IG/23: IATA entrega los datos con herramienta FDX. El Contacto es Sr. Julio Pereira.</p> <p>Colombia a partir de esta reunión contactará a Sr. Pereira para tener acceso a la información de eventos de seguridad operacional e indicadores registrados por las aerolíneas a través de IATA. Paraguay está interesado. Guyana contactará a Sr. Pereira para acceder a información.</p> <p>Perú: Se establece contacto con IATA, para recibir dicha información mediante videoconferencia.</p>
<p>Conclusión SAM IG/14-18 - Excepción para el llenado de aeródromos de alternativa de destino</p> <p>Que:</p> <p>a) Las aerolíneas que operen hacia los EEUU y que vayan a aplicar las excepciones para el llenado del aeródromo de alternativa de destino, deberán colocar en la casilla 16 del FPL "ZZZZ" y en la casilla 18 especificar ALTN//NIL.</p>	b) SI	b) NO	SI	b)NO	b)O/G	b)O/G	b)O/G	b)O/G	b)N/A	b)O/G	b) SI	b)O/G	N/A	b)NO	<p>La recomendación de la Reunión AIDC/4 NAM/CAR/SAM de abril de 2018, impulsa también la implementación de la excepción. LAR 121.2585 del SRVSOP y ANX 6 de OACI estipulan la excepción del llenado del ALTN DEST</p> <p>Bolivia no aplicará la excepción establecida en LAR 121.2585. Ha</p>

Conclusión/Tarea Conclusion/Task	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	FGY	GUY	PAN	PAR	PER	SUR	URU	VEN	OBSERVACIONES/ REMARKS
b) Los Estados incluyan dicho procedimientos en los respectivos AIP.															<p>notificado diferencia en OLF.</p> <p>Argentina está publicando la aplicación en su AIP, según informo en SAM/IG/21.</p> <p>SAM/IG/23 informó: Panamá no aplica ese procedimiento.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/16-01 - Modelo de enmienda de carta de acuerdo operacional para la operación del AIDC entre dos centros</p> <p>Que los Estados de la Región SAM a la hora de implantar la operación del AIDC entre dependencias ATS adyacentes realicen las respectivas enmiendas en la carta de acuerdo operacional tomando como modelo la enmienda realizada en la carta de acuerdo operacional entre el ACC de Lima con el ACC de Guayaquil para la operación del AIDC que se presenta como Apéndice A a esta Cuestión del Orden del Día.</p>	O/G	N/A	O/G	O/G	SI	SI	O/G	O/G	SI	O/G	SI	N/A	O/G	O/G	<p>El modelo de carta de acuerdo operacional con la enmienda del AIDC está siendo usado a la fecha por Colombia, Ecuador, Panamá y Perú.</p> <p>Los restantes Estados de la Región hará uso del mismo al enmendar sus cartas de acuerdo operacional con respecto al uso del AIDC.</p> <p>Panamá y Colombia están conversando para suscribir acuerdo.</p> <p>Guyana tiene la capacidad, ha comenzado conversaciones con Piarco y propone iniciar conversaciones con Brasil.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/18-01 - Recomendaciones PANS-OPS para armonización de los procedimientos instrumentales en la Región SAM</p> <p>Que los Estados de la Región SAM implementen y apliquen lo más pronto posible, las recomendaciones que han sido elaboradas por el Grupo PANS-OPS que figuran en el Apéndice B * a esta parte del Informe, con el fin de armonizar los procedimientos instrumentales y procesos conexos y mejorar la seguridad operacional.</p>	O/G	O/G	O/G	O/G		SI			O/G	SI	SI		O/G	SI	<p>* Ver información en taller PANS OPS 1.</p> <p>Los Estados informen sobre la aplicación de las recomendaciones en la SAM/IG/19.</p> <p>Se está cumpliendo los objetivos de la Conclusión.</p> <p>Se viene realizando seguimiento en Tabla de SAM/IG/19.</p> <p>En SAM/IG/21 se actualizaron datos de Tabla.</p>

Conclusión/Tarea Conclusion/Task	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	FGY	GUY	PAN	PAR	PER	SUR	URU	VEN	OBSERVACIONES/ REMARKS
															Colombia; Propone que la conclusión sea asumida por las tareas de GESEA SG2. Enviar conclusión para el GESEA evaluar si es viable migrar esa tarea para el PTA del GESEA
<p>Conclusión SAMIG/19-02 - Implantación de procedimiento para la mitigación de duplicidad/multiplicidad de planes de vuelos regulares comerciales</p> <p>Con el fin de implantar los procedimientos para la mitigación de la duplicidad/multiplicidad de planes de vuelos regulares comerciales los Estados:</p> <p>a) deberían establecer la dirección AFTN XXXXZPZX como la dirección única de recepción de los planes vuelos correspondiente a las Oficinas ARO/AIS.</p> <p>b) podrían utilizar como referencia el modelo de AIC elaborado por Perú que se presenta como Apéndice G de esta cuestión del orden del día a la hora de presentar el plan de vuelo directamente al FDP de los ACCs.</p>	a) O/G b) O/G	NO	a) O/G b) O/G	a) SI b) SI	a) O/G b) O/G	a) SI b) O/G	NO	a) O/G b) O/G	a) SI b) O/G	a) O/G b) O/G	a) Si b) Si	NO	a) O/G b) NO	a) SI b) O/G	<p>SAM/IG/23 informó; Ecuador delega responsabilidad a los explotadores aéreos de la presentación de FPL. Panamá Estableció una dirección única y realizando pruebas con COPA</p> <p>Venezuela está trabajando con la dirección única SVMIZPZX</p> <p>Bolivia está en el proceso de automatización y no genera duplicidad/multiplicidad de Planes de vuelo.</p> <p>Guyana is analyzing the capacity of its automated ATM system.</p>
<p>Conclusión SAM/IG/21-01 - Objetivos de implantación PBN armonizada en el ámbito regional e interregional</p> <p>Los Estados SAM, las organizaciones, usuarios y partes interesadas profundicen esfuerzos para la implantación de los objetivos de mejora de la navegación aérea basada en desempeño, a nivel Regional e Interregional, en base a los proyectos de GREPECAS, y considerando el reforzamiento de los Planes Nacionales de implantación PBN, de forma que incluyan indicadores de performance y la aplicación</p>		O/G	O/G	SI		O/G		O/G	O/G	SI	O/G		O/G	SI	<p>Bolivia; Fecha prevista de implantación junio 2020</p> <p>Perú: en el 2018 se han implementado ocho (8) indicadores clave de rendimiento (KPI) aplicados al ATFM y A-CDM.</p> <p>Venezuela inserto indicadores</p>

Conclusión/Tarea Conclusion/Task	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	FGY	GUY	PAN	PAR	PER	SUR	URU	VEN	OBSERVACIONES/ REMARKS
de herramientas y métodos reconocidos de la Gestión de Proyectos.															Enviar conclusión para el GESEA evaluar si es viable migrar esa tarea para el PTA del GESEA
<p>Conclusión SAM/IG/21-02 - Consolidación de la implantación de la separación longitudinal mínima de 40 NM entre FIR adyacentes de la Región SAM, e impulso al plan de acción para la implantación de la separación de 20 NM</p> <p>Que: Los Estados SAM dispongan acciones y procedimientos en los ACC para consolidar la aplicación de la separación mínima longitudinal de 40 NM, y ejecuten de forma prioritaria el Plan de acción para la implantación de la separación mínima normalizada de 20 NM entre FIR adyacentes en el espacio continental SAM.</p>		SI		SI		SI		SI	SI	SI	O/G		SI	SI	<p>Bolivia no puede implantar la separación mínima de 20 NM con el sistema actual de comunicaciones. Se prevé mejorar la red VHF en el año 2019.</p> <p>Brasil: ha implementado los requisitos CNS que permiten aplicar 20NM con las FIR continentales adyacentes. Sin embargo, no es posible aplicar 20NM en todos los casos porque hay Estados vecinos que no aceptan transferencia con 20 NM.</p> <p>Perú: Por restricciones operacionales del ACC Amazónico con otros ACC adyacentes no es posible aplicar 20 NM. Fecha de implantación sujeta a confirmación de Brasil.</p> <p>Pruebas con Ecuador en punto VAKUD de 20 NM propuesta para segundo semestre 2020</p> <p>Ecuador fijará fecha en ATS/RO/10 para fase de prueba con Perú en punto VAKUD 20NM.</p> <p>Colombia: en la ATSRO/10 (Bogotá) analizará la implantación de separación 20NM.</p> <p>Guyana ha implementado 40 NM</p>

Conclusión/Tarea Conclusion/Task	ARG	BOL	BRA	CHI	COL	ECU	FGY	GUY	PAN	PAR	PER	SUR	URU	VEN	OBSERVACIONES/ REMARKS
															con todos sus ACC adyacentes y propone coordinaciones para implementar 20 NM.
Conclusión SAM/IG/21-03 - Actividades requeridas en la fase pre-operacional del AIDC para reducir los tiempos de migración a la fase operacional Que: 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: a) operen el AIDC en el periodo de tiempo que permita obtener la pericia adecuada para el uso del mismo; b) monitoreen el funcionamiento del AIDC registrando los errores obtenidos en las etapas de notificación, coordinación y transferencia; c) realicen mediciones estadísticas basadas en los resultados del literal b) con la finalidad de detectar los errores más frecuentes; d) basados en los resultados del literal c) tomar las acciones necesarias para mitigar los errores; y 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.	N/A	N/A					N/A			O/G		N/A	N/A	O/G	Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú tienen actividades para suscribir cartas acuerdo operacional SAM/IG/23: Venezuela; previsto iniciar pruebas para agosto o septiembre 2019 y para octubre suscribe acuerdo al menos con Colombia Guyana comenzará pruebas entre Unidades locales ATS y propondrá pruebas con Brasil.
			O/G	SI	O/G	SI		O/G	SI		SI				
			O/G	SI	O/G	SI		O/G	SI		SI				
			O/G	SI	O/G	SI		O/G	SI		SI				
			O/G	O/G	O/G	O/G		O/G	O/G		O/G				
						O/G									