



**Cuestión 2 y 3 del
Orden del Día:**

**Reporte de actividades del GESEA y Subgrupos
Reporte de actividades y entregables del GT – Interop y Subgrupos**

**REPORTE DE AVANCES DEL ESTADO DE CHILE
EN LAS ACTIVIDADES DEL GESEA Y GT-INTEROP**

(Presentada por Chile)

RESUMEN

Esta nota presenta un reporte de avance sobre las conclusiones del GESEA y Subgrupos, así como también sobre las actividades desarrolladas dentro del GT-INTEROP por el Estado de Chile

Referencias:

- Informe Final del Vigésimo Quinto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/25).
- Carta del Director Regional Oficina Sudamericana de la OACI, LN3-24.1 – SA5355, Lima 5 de agosto de 2021.

1. Antecedentes

1.1 El Estado de Chile participa, por medio de profesionales de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en las actividades llevadas a cabo por el grupo de estudio e implantación del espacio aéreo SAM (GESEA) así como también en el grupo de trabajo de interoperabilidad (GT-Interop).

1.2 La presente nota informativa describe, de parte del Estado de Chile, el avance y estado de las conclusiones del SAM/IG que han sido el insumo del trabajo del GESEA y del GT Interop en general de sus subgrupos en particular.

2. Análisis

2.1 *Conclusión SAM/IG/25-04 Adopción de la Guía Regional sobre implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual y SAM/IG/25-05 Estudios sobre Procedimientos de vuelo RNAV Visual - RVFP (RNAV Visual Flight Procedures).*

2.1.1 La actual normativa chilena, denominada DAP 11 133, “Criterios y requisitos para implementar y efectuar aproximaciones RNAV (GNSS) en pistas de vuelo visual en aeródromos fuera de espacio aéreo controlado”, vigente desde el año 2017, se encuentra en proceso de actualización, el cual considera lo indicado en la Guía Regional respecto de las salidas de pistas visuales.

2.1.2 El alcance del documento antes indicado continuará siendo para aeronaves de la aviación general y de menor envergadura (CAT. A-B).

2.2 *Conclusión SAM/IG/18-01 Recomendaciones PANS-OPS para armonización de los procedimientos instrumentales en la Región SAM.*

2.2.1 Para el mes de diciembre del año en curso se finalizará la actualización y homologación de la Altitud de Transición a 10.000 pies para todas las Áreas Terminales.

2.2.2 A la fecha se ha optimizado los flujos de llegadas al TMA Santiago y la implantación de STAR paralelas se encuentra en fase de evaluación.

2.2.3 A partir del 4 de noviembre de 2021 se cancelan las aerovías UA306, UA307 y UB684, tramos en los cuales, ya se puede operar con las aerovías RNAV 5: UL405, UL531 y UM783. En evaluación, y para entrar en vigencia en la misma fecha, se encuentra el reemplazo de la aerovía UA570.

2.3 *Conclusión SAM/IG/23-04 Procedimientos para casos de nubes radiactivas o liberación accidental de material radiactivo.*

2.3.1 La Autoridad de Aviación Civil (DGAC) junto con la Autoridad Meteorológica (DMC) ha suscrito una carta de acuerdo con la Comisión Chilena de Energía Nuclear (CCHEN) para el caso de liberación accidental de material radiactivo, vigente desde el año 2018.

2.3.2 Esta carta se enlaza con los acuerdos establecidos para la emisión de SIGMET por parte de las Oficinas de Vigilancia Meteorológica sobre material radiactivo, otros fenómenos meteorológicos y nubes de ceniza volcánica.

2.4 *Conclusión SAM/IG/23-03: Adecuación de las terminales AMHS de los usuarios de Meteorología Aeronáutica.*

2.4.1 A la fecha solo un 20% de las dependencias Meteorológicas cuentan con terminales AMHS, por lo que no es posible recibir o transmitir información en formato IWXXM.

2.5 *Conclusión SAM/IG/14-6: Proyectos y/o Planes de Acción de Rediseño PBN de las principales TMAs.*

2.5.1 Chile ha completado la optimización de las principales TMA.

2.6 *Conclusión SAM/IG/21-01: Objetivos de implantación PBN armonizada en el ámbito regional e interregional.*

2.6.1 Chile ha completado la implantación de PBN y se han efectuado reuniones de coordinación con Argentina para reemplazar rutas regionales.

2.7 *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.*

2.7.1 Existen puntos con comunicaciones deficientes que no han permitido reducir la separación longitudinal.

2.7.2 Se está trabajando en planes para mejorar la cobertura de las comunicaciones VHF. Sin fecha estimada de desarrollo aún.

2.8 *Conclusión SAM/IG/25-01 Implantación enrutamiento directo estratégico – EDE.*

2.8.1 El mes de octubre de 2020 se publicó la AIC N°19 informando la implantación del Enrutamiento Directo Estratégico en el espacio aéreo superior de la FIR Antofagasta y la FIR Santiago.

2.8.2 De acuerdo a la estructura de la red de rutas de Chile y considerando que la optimización del espacio aéreo está concluida, se estima que el beneficio de la implantación de enrutamiento directo estratégico en espacio aéreo de jurisdicción será mínimo.

2.8.3 Se está en coordinaciones con IATA para mejorar el EDE en el área oceánica.

2.9 *Conclusión SAM/IG/24-01: Procedimientos para elaborar y difundir Plan Diario, PDA, y desarrollo de Teleconferencias ATFM.*

2.9.1 Chile está enviando un PDA a los destinatarios ATFM de la región, de acuerdo al acuerdo establecido en el Subgrupo 3 ATFM del GESEA. Del mismo modo, Chile participa en el Briefing Pre táctico Sudamericano ATFM, BRISA, todos los días martes, en donde participan todas las dependencias ATFM de la región y bajo un formato estandarizado. Próximamente se realizará (octubre) un BRISA Estratégico.

2.10 *Conclusión SAM/IG/23-01: Aplicación de medidas ATFM de acuerdo al Doc. 9971 y coordinación en casos de contingencia ATS.*

2.10.1 Conclusión a): A partir del 27 de abril de 2020 Chile activó un FMU Nacional que supervisa los FMP en los ACC de Iquique, Santiago y Puerto Montt (FIR SCFZ-SCEZ-SCTZ), apoyando la gestión de flujos de los ATS en los aeropuertos del país que registraron reducciones de capacidad producto de barreras sanitarias derivadas del COVID-19.

2.10.2 Conclusión b): En los ACC antes descritos, la gestión de los FMP fue sustentada en personal ATC de la dependencia que contaba con capacitación ATFM anterior. Aquellas dependencias que no contaban con personal capacitado en ATFM, se realizaron programas de mejora tendientes a nivelar a los supervisores ATC o personal designado para tareas FMP en los ACC de Iquique, Santiago y Puerto Montt (FIR SCFZ-SCEZ-SCTZ) y en APP y TWR de interés, de modo de mantener un lenguaje de coordinación común mientras se efectuaba DCB. En octubre se llevará a efecto un curso de Capacitación Internacional (ATFM) con el objeto de generar un panorama integral de la implantación de medidas relacionadas con el equilibrio entre demanda y capacidad en el sistema de gestión de tránsito aéreo ATM.

2.10.3 Conclusión c): El SVC ATFM en Chile basa su funcionamiento estricto en las medidas establecidas en el Doc.9971/2018.

2.10.4 Conclusión d): Se han generado instructivos de uso nacional y las TMI se han empleado solo para el cabotaje nacional. Los vuelos internacionales no están sujetos a restricciones. Atendiendo a la disponibilidad de personal en el FMU y en cada FMP, posterior al horario de funcionamiento de cada puesto, la supervisión DCB recae en los Supervisores ATC de cada ACC, apoyado en el PDA preparado por el FMU.

2.10.5 Conclusión e): Chile se encuentra trabajando en tener implantado el Servicio con todas sus etapas y partes interesadas.

2.10.6 Conclusión f): Chile ha excluido el uso de NOTAM de Control de Flujo.

2.11 *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.*

2.11.1 Conclusión a): Se encuentra en fase de instalación los terminales usuarios AMHS de comunicaciones aeronáuticas “CADAS-ATS” en reemplazo de los actuales IAT. Estos terminales incorporan la capacidad ACK y REJ.

2.11.2 Conclusión b): Hoja de Ruta ATM/FPL aprobada y en proceso la adopción de las orientaciones y procedimientos.

2.12 *Conclusión SAM IG/14-18 - Excepción para el llenado de aeródromos de alternativa de destino.*

2.12.1 En proceso.

2.13 *Conclusión SAM/IG/25-02 Adopción de orientaciones del Plan Marco para Contingencias ATS de la Región SAM (MCATS /SAM) y alineación de Planes Nacionales.*

2.13.1 En proceso.

2.14 Conclusión SAM/IG/21-03: Actividades requeridas en la fase preoperacional del AIDC para reducir los tiempos de migración a la fase operacional.

2.14.1 En progreso.

3. **Acción sugerida**

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