



Cuestión 2 del

Orden del Día:

Contexto ANS (ATM/CNS) nivel Global y Regional

b) Revisión de Estado de Conclusiones

REVISIÓN DE ESTADO DE CONCLUSIONES POR PARTE DE PANAMÁ

(Preparado por Panamá)

RESUMEN

El contenido de esta Nota Informativa da a conocer los avances de las conclusiones que aún están vigentes de la SAM/IG por Panamá

Referencias:

- Tablas de conclusiones de las diferentes reuniones SAM/IG

1. Antecedentes

1.1 Dado que la región SAM invitó a los Estados a participar de la edición 27 del taller/Reunión del grupo de implementación SAM (SAM/IG/27) e instó a que los participantes presentaran una Nota Informativa (NI) con el resumen de los avances para cada conclusión que se muestra en el Apéndice 1A del informe final de la SAM/IG/26.

2. Análisis

2.1 Se revisan cada una de las conclusiones del Apéndice 1A para elaborar el resumen solicitado a cada Estado, analizando y dando seguimiento a las tareas originadas en las reuniones SAM/IG de responsabilidad de cada Estado.

Implementación de la Navegación Aérea basada en la Performance (PBN) en la Región SAM

2.1 **Conclusión SAM/IG/14-6:** Proyectos y/o planes de acción de rediseño PBN de las principales TMA Sudamericanas.

2.2.1 Luego de haber intentado hacer un rediseño de la TMA Panamá en dos ocasiones, con sus respectivas anulaciones, por razones de índole burocrático, se decidió realizar el rediseño de la TMA Panamá con personal propio, por lo que se inició con la capacitación del personal para reforzar las competencias, en su primera etapa, para seguir con la conformación de un grupo multidisciplinario que planifique y lleve a cabo esta tarea, por lo que se prevé que para el 2025 podamos contar con un diseño PBN nuevo de TMA Panamá.

2.3 **Conclusión SAM/IG/21-01:** Objetivos de implementación PBN armonizada en el ámbito regional e internacional

2.3.1 En consecuencia con el Plan Nacional PBN Panamá ya tiene desarrollada procedimientos PBN para las pistas del aeropuerto de Tocumen y Pacifico, con la publicación en cada uno de ellos en el AIP.

Aeropuerto	Pista	PBN	Observaciones
MPTO PANAMÁ/Tocumen	03R/21L	RNP RWY 03R (AR) SID RNAV (RNP) RWY 03R SID RNAV (GNSS) RWY 03R, SIMAN 1A, EGETA 1A, REMAL 1A, OREPI 1A STAR (GNSS) RWY 21R/03L/03R LLEGADAS VUMAN 1A, OSUPA 1A, OSUPA 1B, ISOKO 1, SIRIL1 STAR RNAV (RNP) RWY 03R-21L / 03L-21R, Llegadas SIRIL 2, AKRIN 1, BUSUN 1, VALIS 1, ITEDO 1	
	03L/21R	RNP Z RWY21R (AR) RNAV (GNSS) RWY 21R RNAV(GNSS) RWY03L RNAV(GNSS) Y RWY03L	Suspendido Suspendido
MPSM PANAMÁ / Cap. Scarlett Martinez	35	RNP RWY35 (LNAV, LNAV/VNAV)	
MPPA PANAMÁ / Panamá Pacífico	18/36	RNP RWY 36 (Solo LNAV, LNAV/VNAV) RNP RWY 18 (AR) RNP Z RWY 36 (AR)	
MPBO PANAMÁ / JOSÉ EZEQUIEL HALL	27/09	RNP RWY 09 (Solo LNAV, LNAV/VNAV) RNP RWY 27 (Solo LNAV, LNAV/VNAV)	
MPDA PANAMÁ/ ENRIQUE MALEK	04	RNP RWY 04 (Solo LNAV)	
MPEJ PANAMÁ ENRIQUE A. JIMENEZ	18/36	RNP RWY 36 (Solo LNAV, LNAV/VNAV)	

2.3.2 En lo relacionados a rutas PBN, Panamá cuenta con su red de rutas con especificación RNAV 5 implementadas en el 85% de su espacio aérea a nivel superior.

2.4 **Conclusión SAM/IG/25-04:** Adopción de la Guía Regional sobre implementación de Procedimiento PBN para pista de vuelo Visual.

2.4.1 Hasta el momento Panamá no ha elaborado ningún diseño PBN con estas características por lo que no ha tenido oportunidad de adoptar la Guía Regional para Procedimientos PBN en pista visuales.

2.5 **Conclusión SAMIG/25-05;** Estudios sobre procedimientos de vuelo RNAV Visual RVFP (RNAV Visual Flight Procedures)

2.5.1 Basados en la documentación OACI con respecto a procedimientos RVFP, Panamá desarrollo la Circular AAC/OVISNA/003-2017 dando una guía para el desarrollo de estos procedimientos.

2.5.2 Cumpliendo con el tramite regulatorio, los servicios de Navegación Aérea diseñaron procedimiento RNAV visual RVFP para las siguientes pistas;

Aeropuerto	Pista	PBN
MPCE CHITRÉ/ALONSO VALDERRAMA	19	RVFP RNAV VISUAL RWY19
MPSA SANTIAGO / RUBEN CANTÚ	36	RVFP RNAV VISUAL RWY36
MPRA CONTADORA / Cnel. Raúl A. Espinosa	18	RVFP RNAV VISUAL RWY18

Plan de Contingencia y Eficiencia del Espacio Aéreo

2.6 **Conclusión SAM/IG/23-04;** Procedimiento para casos de nubes radiactivas o liberación accidental de material radioactivo.

2.6.1 Se realizaron las coordinaciones con los Departamentos ATM/MET/AIS para aprobar los procedimientos en caso de nube radioactiva o liberación accidental de material radioactivo.

2.6.2 Dado que por el Canal de Panamá pasan barcos esporádicamente con desecho radioactivos se añadió a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para que forme parte del procedimiento, por lo que se tiene planificado que para la fecha AIRAC del 11 de agosto estos procedimientos estén publicados en el AIP y capacitado al personal ATM/MET/AIS y ACP.

2.7 **Conclusión SAM/IG21-02;** Consolidación de la implementación de la separación longitudinal mínima 40NM entre FIR adyacentes de la Región SAM. E impulso al plan de acción para la implementación de la separación de 20NM.

2.7.1 Para mejor aclaración de la conclusión SAM/IG/12-02 adjuntamos cuadro con las respectivas separaciones aplicadas con los FIR adyacentes;

FIR Adyacente	Separación longitudinal 40NM	Separación longitudinal 20NM	Observaciones
BARRANQUILLA	X		
BOGOTA	X		
CENAMER		X	Para ACFT que aterricen entre ambas FIR
KINGSTON	X		

2.8 **Conclusión SAM/IG/25-01;** Implementación de Enrutamiento Directo

2.8.1 La FIR Panamá es un espacio declarado como área de control generalizado por lo que los usuarios puede desde su plan de vuelo llenar directo a puntos en una ruta o coordenadas, solo deben cumplir con dos requisitos tener navegación PBN aprobada y recibir la autorización del ATC.

2.8.2 En el AIP ENR 1.8 está publicado de forma general el uso de vuelo directo, por lo que se consideró actualizar el texto para que quede acorde con la terminología actual en un formato claro para uso de la aviación en general.

2.9 **Conclusión SAM/IG/25-02;** Adopción de orientaciones del Plan Marco para Contingencias ATS de la Región SAM 8MCATS/SAM) y alineación de Planes Nacionales.

2.9.1 El prestador de los Servicios de Navegación Aérea consideró aprovechar la coyuntura que aún no se ha publicado el Plan de Contingencia Nacional para adoptar las orientaciones del Plan Marco MCATS/SAM.

2.9.2 La fecha AIRAC establecida para la publicación del Plan de Contingencia Nacional con las orientaciones del Plan Marco regional está estipulada para efectividad el 1 de diciembre 2022.

2.10 **Conclusión SAM/IG/25-03;** Actividades para elaborar Plan Marco para Contingencias ATM/CNS de la Región SAM.

2.10.1 Los Servicios ATM/CNS elaboraron un Plan de Continuidad para toda la AAC el cual tiene la final de prolongar los servicios ATM/CNS, el objetivo es brindar redundancia para equipos y facilidades.

2.10.2 Sería de total ayuda y beneficio contar con una guía regional que logre dar a los Estados una armonización en los planes de contingencias de la Región SAM.

IMPLANTACIÓN ATFM

2.11 **Conclusión SAM/IG/24-01;** Procedimiento para elaborar y difundir PDA y desarrollo de Teleconferencias ATFM.

2.11.1 Los Servicios de Navegación Aérea tienen contemplado elaborar y difundir PDA y su desarrollo en Teleconferencias cuando contemos con personal para las funciones.

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

2.12.1 Las aplicaciones de las medidas ATFM están contempladas en nuestro manual de procedimiento para los Servicios ATFM.

2.13 **Conclusión SAM/IG/26-01:** Adopción del plan de Operaciones ATFM (OPSAM).

2.13.1 Los Servicios de Navegación Aérea analizan el OPSAM para armonizarlo con el nacional.

2.14 **Conclusión SAM/IG/26-02:** Adopción de la Guía para la implantación del ATFM en la Región SAM 2022-2026.

2.14.1 Los Servicios de Navegación Aérea contemplan el uso de la Guía para la implantación del ATFM, ya que facilita establecer una hoja de ruta que logre cumplir efectivamente la conformación del ATFM.

IMPLANTACIÓN OPERACIONAL DE NUEVOS SISTEMAS DE ATM E INTEGRACIÓN DE LOS EXISTENTES

2.15 **Conclusión SAM/IG/25-06:** Aprobación de la hoja de ruta ATM/FPL y del formato de mensajes de acuse de recibido (ACK) y rechazo (REJ) de planes de vuelo y mensajes asociados.

2.15.1 El Estado panameño implemento un procedimiento en la recepción de planes de vuelos vía AMHS donde se daba acuse de recibido (ACK) y de rechazo (REJ), de forma manual, y que estuvo en prueba con COPA por varios meses y no resulto, debido a que COPA no revisaba los mensajes para verificar si eran aceptados o no.

2.15.2 La Oficina de AIS de Aeródromo de Tocumen, es la responsable de revisar y canalizar el 93% de los planes de vuelos internacionales. Desde el inicio de la recuperación de la pandemia del COVID-19 comenzó a recibirlos planes de vuelos vía internet y da acuse por el mismo medio, para luego ingresarlos al sistema.

2.15.3 Se dieron conversaciones con COPA para establecer nuevamente un procedimiento de acuse de los planes de vuelo, que está por hacerlo efectivo para el 1 de julio 2022. Hasta tanto no se actualice el sistema para que los realice de forma automática.

2.16 **Conclusión SAM/IG/21-03:** Actividades requeridas en la fase pre-operacional del AIDC para reducir los tiempos de migración de la fase operacional.

2.16.1 Dado que el Estado Panameño cuenta con fase operacional con los FIRs de CENAMER, BARRANQUILLA Y BOGOTA, y está en espera por parte de KINGSTON para iniciar las pruebas pre operacionales, se considera que definitivamente este tiempo de fase pre operacional será mucho más corto.

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

2.17.1 A pesar que los usuarios de información meteorológica tienen terminales AMHS, no tenemos la capacidad para el requerimiento en formato IWXXM.

2.18 **Conclusión SAM/IG/25-07:** Implantación ADS-B Satelital por medio de un Proyecto Regional de Cooperación Técnica.

2.18.1 El estado panameño dio el primer paso para la conexión al a REDDIG II, por lo que se estima que para el mes de agosto ya Panamá cuente con ese enlace. Enlace que proporcionaría el medio para recibir la señal satelital.

2.18.2 Panamá expreso a la compañía AIREON, su interés de recibir el servicio de ADSB Satelital por medio de contrato regional. Lo que esperamos pronto tener fecha en la que se espere estar realizando vigilancia ADSB Satelital.

2.19 **Conclusión SAM/IG/ 26-03:** Revisión de las tablas CNS del VOL.II del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM y soporte en la elaboración del VOL.III del ANP CAR/SAM, sobre temas CNS.

2.19.1 El Estado panameño está pendiente de revisar las tablas CNS del Vol. II del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM.

3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información contenida en este escrito; y
- b) realizar las consideraciones, según resulte pertinente.

— FIN —