



**Cuestión 1 del
Orden del Día: Revisión del estado de las conclusiones y acciones**

**AVANCE DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS CONCLUSIONES Y ACCIONES
SAM/IG
POR EL ESTADO DE CHILE**

(Preparado 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

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

1.2 Algunos de los estados de ejecución mencionados en esta nota fueron detallados en Nota Informativa SAM/IG28-NI/1.6, excluyendo la Conclusión SAMIG/28-1, adoptada durante ese evento.

2. Análisis

Por lo anteriormente expuesto, se actualiza el resultado de las Acciones SAMIG y se describe el avance que ha tenido nuestro país respecto de las Conclusiones acordadas durante las diferentes reuniones.

2.1 Acciones SAMIG

No.	Acción	responsable	Estado de ejecución
S28/16	Análisis, por parte del personal de Tecnología de la Información de los Estados, del Documento de Control de Interfaz (ICD) del servicio web del RODB de Brasilia.	• Estados SAM	Alineado con el ICD, Chile se está llevando a cabo el proceso de contratación del servicio de mantenimiento para nuestro sistema de mensajería ATS - AMHS a través del proveedor FREQUENTIS COMSOFT, que contempla el módulo conversor IWXXM. Se estima su implementación durante el primer trimestre del año 2024.
S29/14	Los Estados deben tomar nota de los cambios realizados en el documento de Hoja de Ruta ATM/FPL versión 3.0 y considerar la adopción del formato recomendado para los mensajes de retroinformación (ACK y REJ) para los originadores de planes de vuelo	• Estados SAM.	La implementación de los mensajes de acuse de recibo (ACK) y rechazo (REJ) se realizarán como parte del Upgrade convenido con la empresa FREQUENTIS, mencionado en el punto anterior de este documento (S28/16).
S29/16	Los Estados SAM deben actualizar las informaciones de las Listas COM 1, COM 2 y COM 3 y encaminarlas antes del Taller/Entrenamiento sobre Frequency Finder.	• Estados SAM.	Proceso en ejecución
S29/17	Los Estados SAM son alentados a apoyar la Posición de la OACI con relación al punto 1.7 del orden del día de la CMR-23, conforme la propuesta a ser presentada por la delegación de Brasil en la Reunión de la CITELE (del 22 al 26 de mayo de 2023), para atribución al servicio móvil aeronáutico por satélite (R) dentro de la banda de frecuencias 117,975-137 MHz, a fin de apoyar las comunicaciones aeronáuticas en ondas métricas en las direcciones Tierra-espacio y espacio-Tierra	• Estados SAM.	La DGAC Chile, oficia a la Subsecretaría de Telecomunicaciones (SUBTEL) de nuestro país, y, haciendo mención a los puntos que involucran a la aviación civil, solicita a ese Organismo apoyar la postura de la OACI, en cuanto a garantizar la disponibilidad permanente y acceso al espectro de radiofrecuencias, para todos los sistemas de radiocomunicaciones y radionavegación que utilizan las instalaciones aeronáuticas en el segmento terrestre y espacial.
S29/18	Chile y Perú deben coordinar el intercambio de datos de vigilancia, estableciendo los documentos de acuerdos necesarios, de manera que	• Chile y Perú. Antes de 31 mayo 2023	Respecto al intercambio data RDR con Perú, y de acuerdo a lo declarado por el área técnica de ese país, no ha sido posible

	todas las instancias internas tengan conocimiento de los compromisos asumidos y prontamente colaboren para el establecimiento de los medios técnicos para el intercambio de los datos de vigilancia aeronáutica		implementar una fase de prueba, debido a algunos inconvenientes técnicos relacionados con la bajada de señal desde Arequipa, así como la falta de un equipo conversor que afecta a ese Estado.
--	---	--	---

2.2 Conclusiones SAMIG

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
1-1	<p>Conclusión SAM/IG/14-6: Proyectos y/o Planes de Acción de Rediseño PBN de las principales TMA's 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>a) 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>	<p>Determinación de los espacios aéreos seleccionados para ser optimizados con la aplicación de la PBN</p>	<p>Comunicar los espacios aéreos seleccionados para su rediseño u optimización</p> <p>Comunicar las actualizaciones</p>	<p>TAREA REALIZADA</p> <p>Las TMA de Chile fueron modificadas incorporando el concepto PBN en el año 2016.</p> <p>De ahí en adelante se han realizado mejoras de manera continua con el propósito de adecuarse a las nuevas necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo (incluyendo ANSP)</p>
1-2	<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 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>	<p>Planes de implantación PBN ejecutados</p>	<p>TAREA REALIZADA</p> <p>Al igual que para la conclusión anterior, en el 2016 se concluyó la implantación del PBN, a través de una estructura de rutas con especificación RNAV 5, de acuerdo a los planes regionales de la época.</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
1-3	<p>Conclusión SAM/IG/25-04 Adopción de la Guía Regional sobre implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual</p> <p>Que: Los Estados SAM adopten la Guía Regional sobre implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual elaborada por GESEA y, en base a ello, aprueben normativa nacional sobre implantación de dichos Procedimientos.</p>	Adoptar la Guía Regional sobre Implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual	Emitir la normativa nacional sobre implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual	<p>TAREA REALIZADA</p> <p>DAP 11 137 “operaciones PBN en pistas de vuelo visual” corresponde a la norma vigente en Chile, desde el año 2017, y cuya última enmienda (agosto 2023) incluye, entre otras materias, criterios de diseño (PANSOPS y/o TERPS)</p>
1-4	<p>Conclusión SAM/IG/27-01 Adopción del documento Concepto operacional para el espacio aéreo SAM 2022- 2026 (CONOPS EC/SAM)</p> <p>Que los Estados adopten el documento Concepto operacional para el espacio aéreo SAM 2022- 2026 (CONOPS EC/SAM) elaborado con el propósito de respaldar los estudios de los especialistas y planificadores ATM involucrados en la formulación del Volumen III del ANP CAR/SAM, facilitando la comprensión de la metodología del Doc. 9883 asumida en el GANP.</p>	Adoptar el CONOPS EC/SAM	Tomar referencias técnicas y orientaciones para la planificación ATM y ANS Regional	El CONOPS capacidad y eficiencia (EC) /SAM, ha sido incorporado plenamente en la planificación, desarrollo y modificaciones del espacio aéreo nacional
1-5	<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>	Adoptar la Hoja de Ruta de optimización basada en performance	Aplicar referencias técnicas y orientaciones para la implantación PBN Regional. Alineación a las métricas de implantación	<p>Los requisitos establecidos en la hoja de ruta 2022-2026, es coincidente con nuestra normativa nacional (DAN 160 y DAP 1100).</p> <p>Respecto de las métricas, se hace necesario aclarar que, en algunas situaciones especiales como, por ejemplo: en el AP. SCCI de nuestro país, no se consideran procedimientos PBN a los 6 umbrales disponibles; eso puede implicar que Chile no figure con grado de cumplimiento 100%.</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
1-6	<p>Conclusión SAM/IG/28-01 Mejoras a las cartas acuerdo operacional ATS, respecto a su contenido, aplicación, vigencia y proceso de suscripción.</p> <p>Que:</p> <p>a) SAM/IG y sus órganos contribuyentes impulsen estudios y actividades para la elaboración de Material guía regional sobre criterios para el uso eficiente y seguro de las LOA ATS, respecto a su contenido, aplicación, vigencia y proceso de suscripción.</p> <p>b) Los proveedores de servicios ATS y/o autoridades ATS competentes, a la vez que se implementa lo recomendado en el anterior Item a), coordinen y gestionen con sus contrapartes la revisión y actualización de las LOA ATS entre Estados, en lo posible una (01) vez al año.</p>	<p>Redacción de Material Guía Regional sobre gestión de los acuerdos operacionales ATS(LOA ATS)</p> <p>Asistencia y seguimiento de la secretaria para la revisión y actualización de LOA ATS.</p>	<p>Material Guía Regional sobre gestión de las LOA ATS</p> <p>LOAS ATS revisadas y actualizadas en lo posible una vez al año</p>	<p>Se considera conveniente, establecer una periodicidad para la revisión de:</p> <p>a) manuales de orientación para el llenado de formularios; b) revisión de los términos de referencia de los grupos de trabajo; c) actualización de loa y otros documentos regionales, cuyas revisiones quedan solo sujetas a condiciones como "cada vez que sea necesario" o "cuando los procedimientos se modifiquen", por lo que es común que esto ocurra con demasiada posterioridad a los cambios que ya ocurrieron.</p> <p>En relación a las "LOA/CAO" ATS y planes de contingencia derivados", se puede señalar lo siguiente:</p> <p>a) Chile -Argentina: CAO/LOA sin actualizar. Plan de Contingencia armonizado.</p> <p>b) Chile – Bolivia: CAO/LOA texto actualizado. Plan de Contingencia pendiente. Falta firma de autoridades de Bolivia.</p> <p>c) Chile – Perú: CAO/LOA sin cambios desde 2008. Lo anterior no ha hecho posible actualizar el Plan de Contingencia</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
2-1	<p>Conclusión 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.	<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.</p> <p>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>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	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>	<p>Seguimiento de la implantación para la separación de 40 NM, seguimiento del Plan de Acción para implantar mínimas de 20NM y asistencia específica a Estados.</p>	<p>Implantación de la separación mínima longitudinal 20 NM en espacio continental.</p>	<p>EN EJECUCIÓN</p> <p>El programa de mejora comunicaciones VHF rango extendido (ER) para diferentes puntos del nuestro continente (13 estaciones), a la fecha tiene un grado de cumplimiento del 70%, y se espera concretar el 90 % durante el 2023.</p>
2-3	<p>Conclusión SAM/IG/25-01 Implantación enrutamiento directo estratégico - EDE</p> <p>Que: Los Estados SAM, analicen el material de orientación elaborado por el SG1 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. Análisis de datos de ahorros de combustible suministrado por aerolíneas.</p>	<p>Emisión de AIC y/o SUP AIP de los Estados sobre EDE</p>	<p>TAREA REALIZADA</p> <p>En octubre de 2020 fue publicada la AIC N°19, con el propósito de informar la implementación de las estrategias de enrutamiento directo en el espacio aéreo superior de las FIRs Antofagasta y Santiago</p> <p>Considerando la estructura de la red de rutas chilenas y que la optimización del espacio aéreo se encuentra concluida, se estima que el beneficio de la de la implantación de enrutamiento directo estratégico (EDE) en espacio aéreo de jurisdicción, será mínimo.</p>
2-4	<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 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>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 EJECUCIÓN</p> <p>Se elevó solicitud a la autoridad ATS competente de nuestro país.</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
2-5	<p>Conclusión SAM/IG/25-03Actividades para elaborar PlanMarco para Contingencias ATM/CNS de la Región SAM</p> <p>Que: Los Estados apoyen las actividades del GESEA para una segundaetapa del MCATS, con miras a la elaboración de material guía para un “Plan Marco de Contingencia ATM/CNS de la Región SAM”.</p>	<p>Elaborar documento Para obtener una implantación armonizada de Planes de Contingencia nacionales ATM/CNS, con interfases a los servicios AIM, MET, Aeropuertos, etc. debidamente concordados con los Estados vecinos, incluso si corresponde, con los estados CAR.</p>	<p>Plan Marco de Contingencia ATM/CNS de la Región SAM</p>	<p>POR REVISAR EN SAMIG/30</p>
3-1	<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>Para cumplir las disposiciones del Doc. 9971 y SARPS del Anexo11 de OACI</p>	<p>Soporte al ATFM y ATC</p>	<p>TAREA REALIZADA</p> <p>a) El estado de Chile estableció formalmente una FMP en los distintos ACC del país y una FMU, que articula la coordinación ATFM con estados adyacentes, así como la coordinación entre FMP a nivel nacional mediante cartas de acuerdo entre FMU/FMP.</p> <p>b) Chile, a partir del 23 de mayo de 2023 cuenta con un manual de funciones del personal de la oficina ATFM (FMU), donde se describe la organización, funciones, atribuciones y responsabilidades del personal que se desempeña en el FMU ya sea como operador, supervisor y jefe de operaciones. Del mismo modo, cuenta con un programa de entrenamiento y habilitación.</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
	<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 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>			<p>c) La DGAC aprueba el 8 de agosto de 2022, la primera edición del procedimiento aeronáutico “gestión de afluencia del tránsito aéreo” DAP 11 136, documento que recoge las recomendaciones y medidas de gestión de afluencia descritas en el DOC 9971 3ª edición-2018.</p> <p>d) Se ha considerado en las cartas de acuerdo entre FMP-ACC/FMU la consideración que al determinar una iniciativa de gestión de tráfico (TMI), ésta sea la menos gravosa o restrictiva al tráfico de cabotaje y la necesidad de evitar el impacto a vuelos internacionales.</p> <p>e) Se aplica el proceso ATFM bajo CDM con la industria nacional y se transita hacia un fortalecimiento del proceso post operacional y control de desempeño.</p> <p>f) Se ha establecido esta práctica a nivel nacional operacional (ATFM-IIB), con refuerzos en las cartas de acuerdo entre FMU/FMP-ACC. sin embargo, en el caso de afectación a rutas internacionales, dependencias ATC adyacentes se exigen,</p>

				como respaldo, la publicación de NOTAM que especifique el control de afluencia generando un impacto de red ruta arriba.
3-2	<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 generado indicado resKPI.</p>	<p>EN EJECUCIÓN</p> <p>Chile ha adoptado dentro de sus procesos, el empleo del Dashboard OPSAM - ATFM e indicadores de rendimiento.</p> <p>Los datos son permanentemente actualizados y compartidos con unidades ATFM SAM, siendo además utilizados en la confección del Plan Diario ATFM y participación en los BRISA pre-táctico y estratégico/post-operacional.</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
3-3	<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>	<p>EN EJECUCIÓN</p> <p>La DGAC Chile aprueba el 8 de agosto de 2022, la primera edición del procedimiento aeronáutico “Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo” DAP 11 136, documento que recoge las recomendaciones y medidas de la Guía para la Implantación del ATFM en la región SAM 2022-2026, así como también las medidas de gestión de afluencia descritas en el DOC 9971, 3ª edición-2018.</p> <p>Por otra parte, Chile ha implementado el servicio ATFM a partir del 27 de abril de 2020 y transita en la etapa II-B, de acuerdo a la Guía de Implantación vigente y de manera conjunta con el Dashboard OPSAM-ATFM.</p>
3-4	<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>	<p>Chile, a partir de 2012 cuenta con el 86% de los aeropuertos (red primaria y secundaria de interés ATFM) con estudios de capacidad de pistas. Esta información se encuentra publicada en el AIP- Chile VOL ENR-1.9.</p> <p>Respecto de las capacidades de sector ATC, 80% de los ACC y APP del país se encuentran con estudios de capacidad vigentes. Para tales efectos, se empleó el modelo de cálculo brasileño. Para la actualización de los valores de capacidad se empleará el manual de cálculo y se compararán resultados para su adopción.</p>

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	- Entregables	Estado de ejecución
5-1	<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>b) Adopten las orientaciones y procedimientos de la Hoja de Ruta ATM/FPL.</p>	Adopción de Hoja de Ruta ATM/FPL por parte de los Estados.	<p>- Hoja de Ruta implementada</p> <p>- Mitigar la ocurrencia de errores y duplicidad/multiplicidad de planes de vuelo, proporcionando también una retroalimentación a los originadores de los FPL y mensajes asociados.</p>	<p>EN EJECUCIÓN</p> <p>La implementación de los mensajes de acuse de recibo (ACK) y rechazo (REJ) se realizarán como parte del Upgrade convenido con la empresa FREQUENTIS para nuestro país y cuya implementación se encuentra prevista para el primer trimestre del 2024.</p>

	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
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>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> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Seguimiento y coordinación por teleconferencias y reuniones</p>	<p>Conexión AIDC operacional realizada.</p>	<p>SAM/IG/27 – hasta mayo 2022, los siguientes Estados han implementado AIDC: Brasil (9 de 25 conexiones); Chile (2 de 11); Colombia (4 de 13); Ecuador (3 de 3); Panamá (2 de 6) y Perú (3 de 6).</p> <p>La situación del Estado de Chile es el siguiente: <u>Internacional</u> Interconexión AIDC modo Operacional entre los Centros de Control de Iquique y Lima sin observaciones.</p> <p><u>Nacional</u> Interconexión AIDC modo operacional entre los Centros de Control de Puerto Montt y Punta Arenas sin observaciones.</p> <p><u>Estado de Avance Contrato Compra venta 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. Aún no se ha formalizado el inicio de la etapa preoperacional entre ACCO, ACCS y las FIR adyacentes no obstante se han realizado pruebas entre ACCO y el Centro de Control de Lima cuyo resultado ha sido satisfactorio a las necesidades de ambas dependencias, en corto plazo se espera formalizar la Etapa Preoperacional. Pendiente la etapa preoperacional Chile-Perú</p>

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> <ul style="list-style-type: none"> a). adecuar las terminales AMHS de los usuarios de meteorología aeronáutica para poder transmitir y recibir mensajes OPMET en formato IWXXM GML b). implementar las interconexiones de AMHS necesarias para facilitar la transmisión y recepción de los mensajes OPMET en formato IWXXM GML 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</p>	<p>Realizar las pruebas y difundir los resultados.</p>	<p>SAM/IG/27 – Brasil ya concluyó la modernización del RODB de Brasilia. Hasta mayo de 2022, los siguientes Estados realizaron pruebas exitosas con el RODB de Brasilia: Argentina, Cuba, Guyana y Venezuela.</p> <p>En Chile se está llevando a cabo el proceso de contratación del servicio de mantención funcional y soporte y mantención de nuestro sistema de mensajería ATS - AMHS del proveedor FREQUENTIS COMSOFT, el que contempla el módulo conversor IWXXM. Se estima su implementación durante el primer trimestre del año 2024.</p>
-----	--	---	--	---

No.	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de ejecución
5-4	<p>Conclusión SAM/IG/25-07 Implantación ADS-B Satelital pormedio de un Proyecto Regional de Cooperación Técnica</p> <p>Que la Secretaría;</p> <p>a) Consulte a Trinidad & Tobago sobre el interés de participar de la potencial implantación regional de ADS-B Satelital junto con Chile y Panamá, inicialmente;</p> <p>b) Inicie los trámites junto al Technical Cooperation Bureau (TCB) para viabilizar la contratación del servicio por medio del Proyecto Regional RLA/03/901; y</p> <p>c) Organice un grupo Ad-hoc del Proyecto Regional RLA/03/901, con los Estados interesados en participar de la implantación regional de ADS-B Satelital, para la preparación de los documentos necesarios para la potencial contratación del servicio.</p>	<p>Proporcionar a los Estados que manifestaron interés en la implantación de ADS-B Satelital apoyo necesario para la contratación del servicio.</p>	<p>Apoyo a Estados concernidos y coordinación es con TCB ICAO</p>	<p>SAM/IG/27 – Chile, Panamá y Trinidad & Tobago pretenden retomar el asunto, luego de la recuperación de la normalidad de los vuelos, después de la pandemia.</p> <p>Chile está desarrollando algunas acciones que permitan obtener el financiamiento, para sistema ADS-B satelital, de manera independiente al Proyecto Regional RLA/ 03/901 y la TCB.</p> <p>En una primera etapa y en el caso de obtener los fondos necesarios, la implementación se desarrollará en espacio aéreo oceánico de la FIR Antofagasta durante el próximo año.</p>
5-5	<p>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 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>Actualizar las informaciones del Vol. II de Plan de 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>ANP CAR /SAM;</p> <p>Vol. II actualizado y Vol. III elaborado</p>	<p>SAM/IG/27 – Primera teleconferencia del Subgrupo realizada en el 26 de mayo de 2022.</p> <p>El Estado de Chile está representado en el Subgrupo CNS/ANP por profesionales del área de ingeniería electrónica y, con el apoyo de los estados reunidos en el Tercer Taller/Reunión de los subgrupos del GT Interop (GT Interop /3, Chile asumió la relatoría del subgrupo.</p>

3. **Acciones sugeridas**

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