



**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 informativa 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.

2. Análisis

2.1 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.

2.2 Acciones SAMIG

Nº	Acción	Responsable	Estado de ejecución
Acción S29/03	Impulsar la actualización de las cartas de procedimientos de vuelo en la Región, al menos cada 5 años de acuerdo a los parámetros del Doc 8168. Esta tarea requiere mapear la antigüedad de las cartas IAC* (convencionales y PBN) así como planificar las prioridades en cada estado.	SG2 PANS OPS -GESEA Informar a SAM/IG/31	Considerando la posibilidad que entrega el software de diseño, es que durante la pandemia se efectuó la revisión de los procedimientos instrumentales publicados, conforme a los lineamientos del Doc. 8168. Actualmente Chile tiene 655 procedimientos publicados (convencionales y PBN) de los cuales el 85% se encuentra con la revisión vigente y el 15% por ser revisado.

Nº	Acción	Responsable	Estado de ejecución
Acción S29/09	Interferencia 5G. Estudiar las prácticas de Brasil y otras similares en la región, y que se monitoree las mitigaciones implementadas en los estados SAM, considerando que los especialistas PANS OPS comprenden el grado de impacto que puede generar posibles interferencias en los radio-altímetros de abordó sobre la seguridad de un procedimiento de vuelo por instrumentos.	SG2 PANS OPS -GESEA Informar a SAM/IG/31	No hay eventos reportados
Acción S29/10	a) Retomar los reportes de los Estados ante la SAM/IG, respecto a los avances en implantación del PBN, proyectos con TMAs, etc. b) Implantar nuevos reportes de la situación de las LOA ATS, de modo que se facilite seguimiento de la vigencia de estos documentos y se genere la asistencia apropiada de la OACI.	Delegados SAM/IG Secretaría Informar a SAM/IG/31	a) Las TMA de Chile fueron modificadas incorporando el concepto PBN en el año 2016. 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) b) EN PROGRESO
Acción 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. La citada condición en progreso será ejecutada a la espera de las directrices de la Oficina Regional.
Acción S29/15	Un grupo Ad-hoc del Subgrupo ATM/FPL constituido por los Estados que utilizan Agentes de Usuario (UA) CADAS será formado para intercambiar informaciones, compartir mejores prácticas y tomar conocimiento de las iniciativas tomadas por cada Estado para establecer una gestión centralizada de los planes de vuelo.	Argentina; Chile; Colombia; Guyana Francesa; Perú; y Venezuela	En desarrollo

Acción 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 CITEI (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, ofició a la Subsecretaría de Telecomunicaciones (SUBTEL), 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.
Acción S29/18	Chile y Perú deben coordinar el intercambio de datos de vigilancia, estableciendo los documentos de acuerdos necesarios, de manera que 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.	Chile; y Perú.	Respecto a lo declarado por el área técnica de Perú, no ha sido posible 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.
Acción S30/02	Gestionar y mantener un listado de puntos focales (POC) titular y suplente(s) para cada Estado, para realizar coordinación de la implantación FRTO y EDE. Deben contar con perfil operacional y con atribuciones para coordinación con el área CNS y demás áreas concernidas del ANSP. POCs serán también responsables de generar retroalimentación al SG1 sobre la implantación.	SG1 PLANESP A - GESEA Secretaría Delegados SAM/IG	EN DESARROLLO
Acción S30/04	Aprobar y adoptar el modelo de enmienda AIP propuesta por el SG1 PLANESPA de GESEA. Monitorear la publicación correspondiente en cada Estado.	SG1 PLANESP A - GESEA Secretaría	EN DESARROLLO

Acción S30/05	Encargar a un comité de especialistas la revisión /edición del Manual Guía de planificación de espacio aéreo SAM, Parte I y II. Los Textos serán presentados para aprobación de SAM/IG/31.	Brasil (Relator), Chile, Panamá, Perú, Uruguay	EN DESARROLLO
Acción S30/06	Encargar a un comité de especialistas la revisión/edición del Manual (modelo) FUA nacional, elaborado por el Taller realizado en Lima, en junio 2023. Los textos serán presentados para aprobación de SAM/IG/31.	Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay (relator), Perú, Surinam, Venezuela	EN DESARROLLO
Acción S30/09	Optimizar procesos para las sesiones BRISA en el contexto de los estudios para el desarrollo del servicio ATFM crossborder. Considerar BRISA pretáctico, estratégico, post operaciones, así como despliegue de BRISA extraordinarios.	SG3 ATFM - GESEA – GT ATFM XB. Informar a SAM/IG/31	EN DESARROLLO
Acción S30/12	Activación de un grupo ad-hoc (GADHOC CBT – ATCO) de la SAM/IG bajo la Relatoria de Chile y el apoyo de Brasil y Uruguay, para trabajar de manera colaborativa con los Estados y el grupo CIAC, en iniciativas que impulsen la Instrucción basada en performance para el personal ATCO y, en desarrollo progresivo, para e personal técnico operacional de los	Chile (Relatoria) Secretaría Estados SAM	EN DESARROLLO Se ha intentado 2 reuniones virtuales, las cuales, por diversos motivos no se han podido concretar. Se prevé coordinar nuevas reuniones para generar avances.

2.3

Conclusiones SAMIG

N°	Tarea a desarrollar	Tareas específicas	Entregables	Estado de Ejecución
1-1	Conclusion SAM/IG/30-01: Optimización del espacio aéreo de la Región SAM en base a la implantación de módulos APTA y FRTO Los Estados, mediante acciones de las Direcciones/Gerencias/Jefaturas de navegación Aérea, impulsen la implantación de módulos GANP; Operaciones mejoradas de llegada/salida (APTA) y Operaciones mejoradas a través de trayectorias en ruta optimizadas (FRTO), facilitando, en el ámbito de RLA 06 901: a) recursos y especialistas para las actividades y estudios referidos a la implantación de dichos módulos; b) apoyo a la elaboración de documentos y material técnico regional; c) soporte al entrenamiento y capacitación sobre las implantaciones APTA y FRTO;	Determinación de los espacios aéreos seleccionados para ser optimizados con la aplicación de la PBN	Comunicar los espacios aéreos seleccionados para su rediseño u optimización Comunicar las actualizaciones	Las TMA de Chile fueron modificadas incorporando el concepto PBN en el año 2016. 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)

	d) datos compartidos para cálculo de indicadores KPI Regionales; e) soporte a las actividades para la formulación y gestión de Planes nacionales de navegación aérea; f) soporte a las actividades del Plan Regional ANP CAR/SAM; y g) entre otros elementos que sean requeridos			
1-2	Conclusión SAM/IG/21-01: Objetivos de implantación PBN armonizada en el ámbito regional e interregional 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.	Actualización de planes de acción PBN Regional y Planes de acción de Estados. Seguimiento de la implantación PBN y asistencia específica a Estados.	Planes de implantación PBN ejecutados	El Estado de Chile, conforme a los avances que ha podido realizar en la implementación PBN en el espacio aéreo de su jurisdicción, está en condiciones y disponible en profundizar, de manera coordinada con los Estados que corresponda, mejora de la navegación aérea basada en desempeño, a nivel Regional e Interregional.
1-3	Conclusión SAM/IG/25-04 Adopción de la Guía Regional sobre implantación de Procedimientos PBN para pistas de vuelo visual 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.	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.	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 es la de agosto de 2023.
1-4	Conclusión SAM/IG/27-01 Adopción del documento Concepto operacional para el espacio aéreo SAM 2022- 2026 (CONOPS EC/SAM) 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.	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	Conclusión SAM/IG/27-02 Adopción de la Hoja de Ruta 2022 – 2026: Optimización basada en performance del espacio aéreo SAM 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.	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	Los requisitos establecidos en la hoja de ruta 2022-2026, es coincidente con la normativa chilena (DAN 160 y DAP 1100). Respecto de las métricas, se hace necesario aclarar que, el que Chile no figure con un grado de cumplimiento del 100% se debe a que, en el aeropuerto SCCI, por características del terreno, no es posible implementar procedimientos PBN a los 6 umbrales disponibles. Por otro lado, por la cercanía con el LPI con espacio aéreo de Tacna, no ha sido posible el desarrollo de un procedimiento PBN al umbral 20 de SCAR.

1-6	Conclusión SAM/IG/28-01 Mejoras a las cartas acuerdo operacional ATS, respecto a su contenido, aplicación, vigencia y proceso de suscripción. Que: 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. b) Los proveedores de servicios ATS y/o autoridades ATS competentes, a la vez que se implementa lo recomendado en el anterior ítem 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.	Redacción de Material Guía Regional sobre gestión de los acuerdos operacionales ATS (LOA ATS) Asistencia y seguimiento de la secretaria para la revisión y actualización de LOA ATS.	Material Guía Regional sobre gestión de las LOA ATS LOAS ATS revisadas y actualizadas en lo posible una vez al año	En relación a las "LOA/CAO" ATS y planes de contingencia derivados", se puede señalar lo siguiente: a) Chile-Argentina: CAO/LOA sin actualizar. Plan de Contingencia armonizado. b) Chile-Bolivia: CAO/LOA texto actualizado. Plan de Contingencia pendiente. Falta firma de autoridades de Bolivia. c) Chile - Perú: CAO/LOA sin cambios desde 2008. Lo anterior no ha hecho posible actualizar el Plan de Contingencia
2-1	Conclusión SAM/IG/23-04 Procedimientos para casos de nubes radiactivas o liberación accidental de material radiactivo 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: 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; b) prever entrenamiento al personal ATS para los procedimientos vinculados a la recepción de información del VAAC Londres, referidas a materiales radiactivos; y c) coordinar la inclusión de la liberación accidental de material radiactivo o presencia de nubes radiactivas, en sus Planes de Contingencias.	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.	En relación a procedimientos para casos de nubes radioactivas o liberación accidental de material radioactivo, el trabajo ha concluido y ha sido informado. 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.
2-2	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 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.	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.	Implantación de la separación mínima longitudinal 20 NM en espacio continental	Para evolucionar a estas nuevas mínimas de separación longitudinal, previamente se debe requiere realizar mejoras respecto de las capacidades de comunicaciones y visualización en rutas oceánicas.
2-3	Conclusión SAM/IG/25-01 Implantación enrutamiento directo estratégico - EDE 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.	Seguimiento a la Implantación del EDE. Análisis de datos de ahorros de combustible suministrado por aerolíneas.	Emisión de AIC y/o SUP AIP de los Estados sobre EDE	Durante la Pandemia se pudo facilitar el enrutamiento directo con mayor facilidad, sin embargo, a medida que se recuperó el nivel de demanda pre- pandemia, dicha facilidad se aplica en la medida de lo posible. Lo anterior, en atención a las limitaciones de comunicaciones y

				visualización que afecta las rutas oceánicas.
2-4	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 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.	Seguimiento a la armonización de planes de contingencia ATS	Emisión por parte de los Estados de Planes Nacionales de Contingencia ATS alineados al MCATS.	EN DESARROLLO Se elevó solicitud a la autoridad ATS competente de nuestro país.
2-5	Conclusión SAM/IG/25-03 Actividades para elaborar Plan Marco para Contingencias ATM/CNS de la Región SAM Que: Los Estados apoyen las actividades del GESEA para una segunda etapa del MCATS, con miras a la elaboración de material guía para un "Plan Marco de Contingencia ATM/CNS de la Región SAM".	Elaborar documento Para obtener una implantación armonizada de Planes de Contingencia nacionales ATM/CNS, con interfaces a los servicios AIM, MET, Aeropuertos, etc. debidamente concordados con los Estados vecinos, incluso si corresponde, con los estados CAR.	Plan Marco de Contingencia ATM/CNS de la Región SAM	EN DESARROLLO
3-1	Conclusión SAM/IG/23-01: Aplicación de medidas ATFM de acuerdo al Doc. 9971 y coordinación en casos de contingencia ATS Que: Los Estados de la Región SAM, con la máxima prioridad, dispongan para sus servicios ATS y ATFM: 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; b) Definir el perfil y competencias del personal ATFM, e impartir programas de capacitación inicial y recurrente correspondiente para dicho Staff; 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; 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; 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 f) Excluir el uso de NOTAM de Control de Flujo para abordar situaciones de desbalance	Para cumplir las disposiciones del Doc. 9971 y SARPS del Anexo 11 de OACI	Soporte al ATFM y ATC	a.-Este hecho, a través del desarrollo de Cartas de Acuerdo. b.-Existe Manual de funciones del personal c.- Se realiza considerando Cartas de Acuerdo d.- El FMU cumple horario administrativo, y los supervisores de cada Centro de Control de Área posterior al horario administrativo. e.- De acuerdo a las fases ATFM. f.- Definido en las Cartas de Acuerdo.

	demanda/capacidad, con la única excepción de la respuesta inicial que un ACC podría requerir en las primeras 12 horas de una contingencia ATS.			
3-2	Conclusión SAM/IG/26-01 Adopción del Plan de Operaciones ATFM (OPSAM) 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.	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.	Plan OPSAM implementado y generando indicadores KPI.	EN EJECUCIÓN Chile ha adoptado dentro de sus procesos, el empleo del Dashboard OPSAM - ATFM e indicadores de rendimiento. 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.
3-3	Conclusión SAM/IG/26-02 Adopción de la Guía para la implantación del ATFM en la Región SAM 2022- 2026 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.	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.	Estados ejecutando las orientaciones de la Guía, y alcanzando la Fase IV de la implantación.	EN EJECUCIÓN 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. Por otra parte, se 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 Está pendiente la implementación del ATFM XB regional
3-4	Conclusión SAM/IG/27-04 Adopción del Manual de Cálculo de Capacidad de Pista y Sector ATC 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.	Implantación de una metodología común para el cálculo de capacidad de pista y sectores ATC en SAM	Cálculos de capacidad de pista y sector ATC actualizados.	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. 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 emplea dicho manual de cálculo y se compararán resultados para su adopción.
5-1	Conclusión SAM/IG/25-06 Aprobación de la Hoja de Ruta ATM/FPL y del formato de mensajes de acuse de recibo (ACK) y rechazo (REJ) de planes de vuelo y mensajes asociados Que los Estados: a) Aprueben la Hoja de Ruta ATM/FPL y el formato de acuse de recibo (ACK) y rechazo (REJ) de planes de vuelo y mensajes asociados; y b) Adopten las orientaciones y procedimientos de la Hoja de Ruta ATM/FPL.	Adopción de Hoja de Ruta ATM/FPL por parte de los Estados.	Hoja de Ruta implementada - 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.	EN EJECUCIÓN 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 Chile. Se prevé la implementación durante el segundo semestre del 2024.
5-2	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	Seguimiento y coordinación por teleconferencias y reuniones	Conexión AIDC operacional realizada.	<i>Internacional</i> Interconexión AIDC modo Operacional entre los Centros de Control de Iquique y Lima sin observaciones. <i>Nacional</i> Interconexión AIDC modo operacional entre los Centros de Control de Puerto Montt y Punta Arenas sin observaciones. Estado de Avance Contrato Compraventa Sistema AIDC versión 3.0 ASIA/PAC 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
5-3	Conclusión SAM/IG/23-03: Adecuación de las terminales AMHS de los usuarios de Meteorología Aeronáutica 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: 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	Para cumplir con las disposiciones de la Enmienda 78 al Anexo 3 de la OACI	Realizar las pruebas y difundir los resultados.	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 segundo semestre del año 2024.

5-4	Conclusión SAM/IG/25-07 Implantación ADS-B Satelital por medio de un Proyecto Regional de Cooperación Técnica Que la Secretaría; 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; 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 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.	Proporcionar a los Estados que manifestaron interés en la implantación de ADS-B Satelital apoyo necesario para la contratación del servicio	Apoyo a Estados concernidos y coordinaciones con TCB ICAO	EN PROGRESO 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. Conforme a una gestión Ministerial, existen fondos disponibles para la adquisición del servicio. La implementación se desarrollará en espacio aéreo oceánico de la FIR Antofagasta, y se espera que sea durante el año 2025.
5-5	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 Que: 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; b) La secretaría circule una carta a los Estados SAM para que nominen participantes del Subgrupo CNS/ANP; y c) Los Estados SAM nominen representantes en número suficiente para realizar las tareas asignadas al Subgrupo CNS/ANP.	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	ANP CAR /SAM; Vol. II actualizado y Vol. III elaborado	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.

3. Acciones sugeridas

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