



Cuestión 3 del

Orden del Día: Lecciones aprendidas por los Estados CAR/SAM para reducir el número de LHD

**EVOLUCIÓN DE LOS EVENTOS LHD EN LA FIR SANTO DOMINGO
Y ACCIONES TOMADAS**

(Presentada por República Dominicana)

RESUMEN	
Esta nota de estudio tiene por objeto mostrar la evolución de las ocurrencias de LHD en la FIR Santo Domingo y las acciones tomadas para la mitigación de estos eventos.	
Referencias:	
-Informes finales GTE/12, GTE/13 y GTE/14	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional</i>

1. Antecedentes

1.1 La República Dominicana ha formado parte desde el inicio del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE), siendo transparente en cuanto a la ocurrencia de eventos LHD en nuestra FIR y colaborando con las mejoras necesarias para el análisis de estos eventos.

1.2 Durante el GTE/11 en la ciudad de Lima, Perú, fue modificaba la metodología de análisis, admitiendo que Centros de Control que tuvieran una cobertura RADAR más allá de los límites de su FIR pudieran reportar los LHD tipo E, permitiendo así que la FIR Santo Domingo pudiera reportar los LHD cometidos por las FIR adyacentes.

2. Desarrollo

2.1 Desde la modificación de la metodología, la República Dominicana ha enviado de manera constante los reportes de LHD, incluyendo los eventos provocados por nuestros CTA a las FIR adyacentes, lo que demuestra nuestra transparencia en cuanto al tema.

2.2 Durante el año 2012, a la FIR Santo Domingo le validaron 75 reportes de LHD, todos código E, siendo 57 E1 y 18 E2. En el 2013 los eventos validados a la FIR Santo Domingo alcanzaron 146 LHD, prácticamente duplicando la cantidad del año anterior.

2.3 Este incremento nos llevó a realizar un análisis bien exhaustivo para encontrar los factores causales de estos eventos, encontrando que una combinación de factores técnicos así como humanos influyeron de manera directa en la alta cantidad de errores en el ciclo de coordinación entre dependencias ATC.

2.4 Inmediatamente se realizaron mejoras a nuestro Plan Nacional de Navegación Aérea, que ya incluía la adquisición de un nuevo Centro de Control, añadiéndose las mejoras necesarias para reducir la probabilidad y/o la severidad de ocurrencia de eventos LHD.

2.5 Este nuevo Centro de Control, el cual inició operaciones en octubre de 2014, está equipado para permitir el intercambio automático de datos entre dependencias ATC, lo que nos permite realizar coordinaciones utilizando la AIDC con los Centros de Control adyacentes.

2.6 En la actualidad estamos en la fase de pruebas de la AIDC con la FAA y el pasado mes de octubre, acordamos con las autoridades de Curazao iniciar las pruebas en el primer semestre del 2016.

2.7 Del mismo modo, el personal ha recibido el entrenamiento necesario y se ha incrementado la supervisión, especialmente al personal que realiza las coordinaciones, garantizando un seguimiento continuo.

2.8 Igualmente nos trazamos la meta de una reducción gradual de los eventos LHD a un 10% al año basados inicialmente en las medidas de entrenamiento y supervisión. Esto tuvo un efecto al reducirse los eventos LHD en el 2014 a 123 sucesos validados, representando un 14.75% de reducción con respecto al año anterior, superando la meta trazada.

2.9 Analizando los datos de eventos validados al mes de julio del presente año, en comparación con el 2014, se mantiene la tendencia de un 15% de reducción de los eventos LHD, superando nuevamente la meta trazada.

2.10 Nuestro plan es, una vez estemos trabajando a toda capacidad la AIDC con los Centros de Miami, San Juan y Curazao, reducir los eventos LHD a un nivel aceptable, que será acordado con esos Centros de Control, y declarar un Nivel Aceptable de ocurrencias con el Centro de Control de Puerto Príncipe, ya que con ellos no tendremos esas capacidades de coordinación automática.

3. **Acciones sugeridas**

3.1 La Reunión es invitada a:

- a) Tomar conocimiento de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) recomendar otras acciones que se consideren necesarias