



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Decimotava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18)

Punta Cana, República Dominicana, 9 al 14 de abril de 2018

GREPECAS/18 - NI/08

02/04/18

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional: Revisión de los programas y proyectos

4.2 Proyectos del Programa ATFM (B0-SEQ, B0-FRTO, B0-NOPS y B0 ACDM)

Implementación Concepto ATFM/CDM en la República Dominicana

(Presentada por República Dominicana)

RESUMEN	
El objetivo de la presente Nota Informativa es presentar al GREPECAS el estado de implementación del Concepto ATFM/CDM en la República Dominicana y la Creación de la Unidad de Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (FMU), con toma de decisiones colaborativas (CDM).	
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y Eficiencia de la Navegación Aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• CONOPS ATFM CAR/SAM• Declaración de Puerto España y Bogotá• Doc. 9971

1. Introducción

1.1 El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), a través de la Dirección de Navegación Aérea (DINA), ente encargado de proveer Servicio de Navegación Aérea para la Región de Información de Vuelo Santo Domingo, presenta de forma sintetizada nuestra experiencia en la implementación del concepto ATFM/CDM, dando cumplimiento oportuno a lo estipulado en el Acuerdo de Bogotá y que luego fuera confirmado en el Acuerdo de Puerto España, referente a que para Diciembre de 2018, el “100% de los Centros de Control de Área (ACCs) dentro de sus correspondientes Regiones de Información de Vuelo (FIRs), deben tener implementadas medidas de ATFM”.

1.2 Esta implementación sistemática ha sido llevada a cabo siguiendo los lineamientos de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y sus manuales de referencia dentro de un ambiente de toma de decisiones colaborativas, incorporando a los clientes internos y externos y organizaciones interesadas en los procesos formativos, de coordinación y de comunicación, logrando una real y efectiva

conceptualización del ATFM/CDM, facilitando el intercambio, análisis y gestión de medidas estratégicas y pre-tácticas en las operaciones.

2. Discusión.

2.1 El crecimiento del transporte aéreo anual demanda medidas de carácter estratégico para el manejo de las operaciones dentro de un marco de seguridad operacional y eficiencia.

2.2 El concepto ATFM/CDM contribuye al intercambio de información local y regional, siendo una herramienta de valor para la comunidad aeronáutica.

2.3 La Unidad de Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo del IDAC se considera operativa desde Enero 2016 y en este periodo de vigencia se han implementado procesos relativos a la coordinación local y regional, siendo estos significativos en la mejora del servicio de control del tránsito aéreo específicamente.



2.4 Antes de la implementación de la Unidad ATFM la información estaba limitada y era manejada en un contexto táctico, existía una planificación de las operaciones con muy poco alcance y se implementaban medidas inefectivas de control de flujo que no se correspondían con el objetivo de balancear la demanda con la capacidad.

2.5 Gracias al soporte que nos brinda el Air Traffic Control System Command Center (ATCSCC) de los Estados Unidos de Norteamérica, nuestra Unidad ATFM/CDM recibe tres (3) veces al día un resumen del tránsito aéreo regular proyectado que tendrá incidencia en la Región de Información de Vuelos de Santo Domingo (FIR) clasificado en los que serán sobrevuelos, llegadas y salidas, mejorando de esa forma nuestra panorámica para una toma de decisiones efectivas.

2.6 Adicionalmente recibimos la planificación operacional de todos nuestros aeropuertos y con toda esa información emitimos documento entregable estático llamado **ATFM/CDM Outlook**, el cual permite analizar el impacto de la demanda referente a la capacidad y tomar medidas balanceadoras pertinentes con un grado de efectividad que abarca de 3 a 4 horas de antelación a la fase táctica, mejorando la planificación del turno de trabajo.

En el documento entregable se proyecta el conteo de aeronaves por aeropuertos, información respectiva al estado de las radioayudas, NOTAMS vigentes, operaciones militares, fenómenos meteorológicos, movimientos VIP's, situaciones especiales en las FIRs adyacentes, entre otras informaciones de vital

importancia que ayuden a tomar medidas tendientes a garantizar un uso óptimo del espacio aéreo en un ambiente donde prime la seguridad operacional. **Ver Apéndice A**

2.7 Los Especialistas ATFM (TMC) colectan la información, la analizan y una vez creado el entregable sociabilizan los datos con los supervisores del Centro de Control de Área (ACC's) y luego utilizan diferentes medios de difusión, para enviarla a las diferentes dependencias de los servicios de tránsito aéreo, a la parte gerencial y a las demás partes interesadas dentro del CDM.

2.8 Aunque este es un proceso estático creado en una hoja de cálculo, nos permite tener una apreciación muy cercana a la realidad del tránsito planificado para un turno de trabajo, con un margen de error por debajo del 5%.

2.9 El concepto de ATFM/CDM también ha permitido una interacción regional utilizando la estructura de teleconferencias proporcionado por CADENA (**Red de intercambio de Datos de Gestión de Flujo de Tránsito Aéreo para las Américas de CANSO**)

la cual se lleva a cabo todos los viernes a la 1400UTC. En estas teleconferencias se intercambian informaciones operacionales de importancia entre las entidades proveedoras de los Servicios a la Navegación Aérea (ANSP's) y otras organizaciones participantes. Actualmente la Unidad ATFM/CDM del IDAC es la responsable de la coordinación y realización de las teleconferencias, la cual cuenta con asistencia de hasta 41 participantes.

2.10 Igualmente a nivel local llevamos a cabo teleconferencias con los aeropuertos, aerolíneas y otros usuarios del espacio aéreo dominicano donde los mantenemos informados de la situación operacional de nuestros sistemas de navegación aérea y del contexto a nivel regional.

2.11 En Agosto del 2017 se creó la plataforma Web CADENA Operational Information System (OIS), en la cual la Unidad de ATFM del IDAC y los demás Estados participantes podemos subir informaciones importantes sobre Medidas de gestión del tránsito aéreo dentro de nuestras respectivas Regiones de Información de Vuelo, esa herramienta complementada al soporte que recibimos del Command Center nos brinda informaciones valiosas que nos ayudan a cumplir con las diferentes fases de planificación.

2.12 En el año 2017 recién finalizado, el sistema de Gestión del Tránsito Aéreo de la República Dominicana se vio sometido a un crecimiento considerable de sus operaciones aéreas, las cuales fueron manejadas garantizando un flujo constante y seguro donde balanceamos de forma oportuna la demanda con la capacidad, lo anterior gracias a las oportunas medidas implementadas basadas en las informaciones emanadas de nuestra unidad ATFM/CDM.

2.13 La Unidad ATFM/CDM de la República Dominicana se encuentra en proceso de adquirir herramientas automatizadas de dominio propio con lo que completaremos nuestro estado de implementación y efectividad en un 100%.

3. Conclusión

3.1 Es recomendable continuar el desarrollo de estas unidades de gestión de la afluencia del tránsito aéreo a nivel regional y complementarlo con la implementación de sistemas automatizados capaces de integrarse dentro de un ambiente de coordinación y cooperación entre los Estados y los usuarios participantes.

3.2 El entrenamiento regional continuo es un factor determinante para garantizar que todas las partes que interactúan en los procesos ATFM/CDM estén en un mismo contexto regional y que los

países con más avance podamos asistir a otros dentro del programa NCLB de la OACI, para mantener un sistema armonizado donde salga beneficiada la seguridad operacional y la eficiencia en las operaciones aéreas.

3.3 Reconociendo que la falta de entrenamiento en este concepto es un factor determinante para el desarrollo regional, la FAA en colaboración con la Oficina NACC de la OACI ha creado un programa de entrenamientos formativos a fin de garantizar una implementación sin complicaciones, sencilla y manejable, disponible para todos los Estados miembros sin excepciones. Un primer curso de ATFM básico fue realizado el pasado mes de Febrero en las instalaciones del Centro de Control de Ruta de Miami y se está programando otro similar para ejecutarse en las instalaciones de la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) de La República Dominicana del 4 a 8 de Junio del 2018, por lo que se recomienda la participación activa de los Estados para que todos juntos podamos lograr lo acordado para Diciembre de 2018.

3.4 Adicionalmente, sería recomendable iniciar un análisis de alto nivel para definir si es recomendable la creación de una entidad regional que pueda integrar las informaciones y dar el servicio ATFM con una visión centralizada en aspectos regionales, dicha entidad podría suplir a aquellos Estados que no dispongan de infraestructura para tener sus propias unidades FMU's/FMP's.



3.5 Se invita a la reunión a Tomar nota de la información proporcionada en esta nota informativa.

APÉNDICE A/APPENDIX A
REPORTE ATFM-CDM OUTLOOK

