



Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/21)

Santo Domingo, República Dominicana, 15 al 17 de noviembre de 2023

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Desarrollos Globales e Interregionales

**3.3 Nivel de Implementación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS)
CAR/SAM**

AVANCES DE LA ATFM EN LA REPUBLICA DOMINICANA

(Presentada por Republica Dominicana)

RESUMEN EJECUTIVO	
La presente nota de información tiene como objetivo presentar los avances alcanzados por la ATFM de la República Dominicana desde sus inicios hasta la actualidad.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente• Seguridad operacional.• Reducción de la carga de trabajo del personal CTA.• Optimización del uso del espacio aéreo.
<i>Referencias:</i>	OACI Doc. 9971. Procesos Operativos CADENA/CANSO. OACI Doc. 9859 Manual de Gestión de la Seguridad Operacional.

I. Introducción.

1.1 El servicio de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (AFTM) en República Dominicana, inicia en el mes de marzo del año 2016, representando un gran avance en la eficiencia, seguridad y optimización del espacio aéreo, logrando así un equilibrio entre la demanda y la capacidad del sistema para la gestión ATM.

1.2 En sus inicios contaba con un personal de cuatro controladores de gran experiencia, entrenado con las capacitaciones necesarias y provistos de las herramientas mínimas que le permitieron facilitar los servicios para la gestión ATFM.

1.3 La Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) desde su creación, desarrolló una planilla manual llamada ATFM-CDM OUTLOOK para la planificación del Plan Diario (*Daily Plan*)

con el objetivo de recolectar los datos de las operaciones previstas en cada turno de trabajo.

1.4 Dos veces por día el Centro de Comando de la FAA ATCSCC (COMMAND CENTER) envía los datos con relación al número de operaciones en la FIR Santo Domingo (MDCS) además de los itinerarios de los vuelos de llegada y salida de los aeropuertos internacionales con la finalidad de analizar el número de operaciones y tomar las decisiones necesarias para equilibrar la demanda con la capacidad.

1.5 Esta implementación ha permitido la aplicación de las medidas necesarias para la gestión del tránsito aéreo, alcanzando como resultado el ordenamiento, la disminución de las demoras y carga de trabajo para el personal CTA así como el uso eficiente del espacio aéreo y la reducción de las emisiones de CO₂.

1.6 En el mes de enero del año 2017 inicia la teleconferencia Cadena/Canso con la participación de los ANSPs de la región, las líneas aéreas, y grupos de interés en CADENA, con el objetivo de compartir información operativa entre las partes interesadas para promover la conciencia situacional a través de la comunicación, colaboración, coordinación y el intercambio de datos entre usuarios del espacio aéreo y establecer una red ATFM/CDM entre los Estados participantes. La Republica Dominicana como parte del grupo que integra esta iniciativa de CANSO participa como Anfitrión (*HOST*) y Organizador (*ORGANIZER*).

1.7 A raíz de la teleconferencia Cadena/Canso se inició el curso ATFM/CDM con la participación del centro de capacitación de la IATA, en el cual recibimos las instrucciones avanzadas para la aplicación de las tomas de decisiones en colaboración (CDM) con la participación de los operadores de aeropuertos, compañías aéreas, proveedores de servicios a la aviación y la Fuerza Aérea de la República Dominicana (FARD), ya partir de ese momento inicia la Teleconferencia CDM/LOCAL.

1.8 Ha sido de vital importancia para el desempeño del personal de la ATFM las herramientas disponibles para llevar a cabo sus funciones en la fase pre-táctica y táctica, mediante el uso de una herramienta automatizada, la cual permite, en tiempo real, monitorear la visualización de los datos presentados para la toma de decisiones relativas a la gestión de la capacidad del espacio aéreo, además de esta herramienta, contamos también con una terminal del radar Doppler de Punta Cana el cual nos permite visualizar las condiciones meteorológicas que pueden afectar las operaciones aéreas.

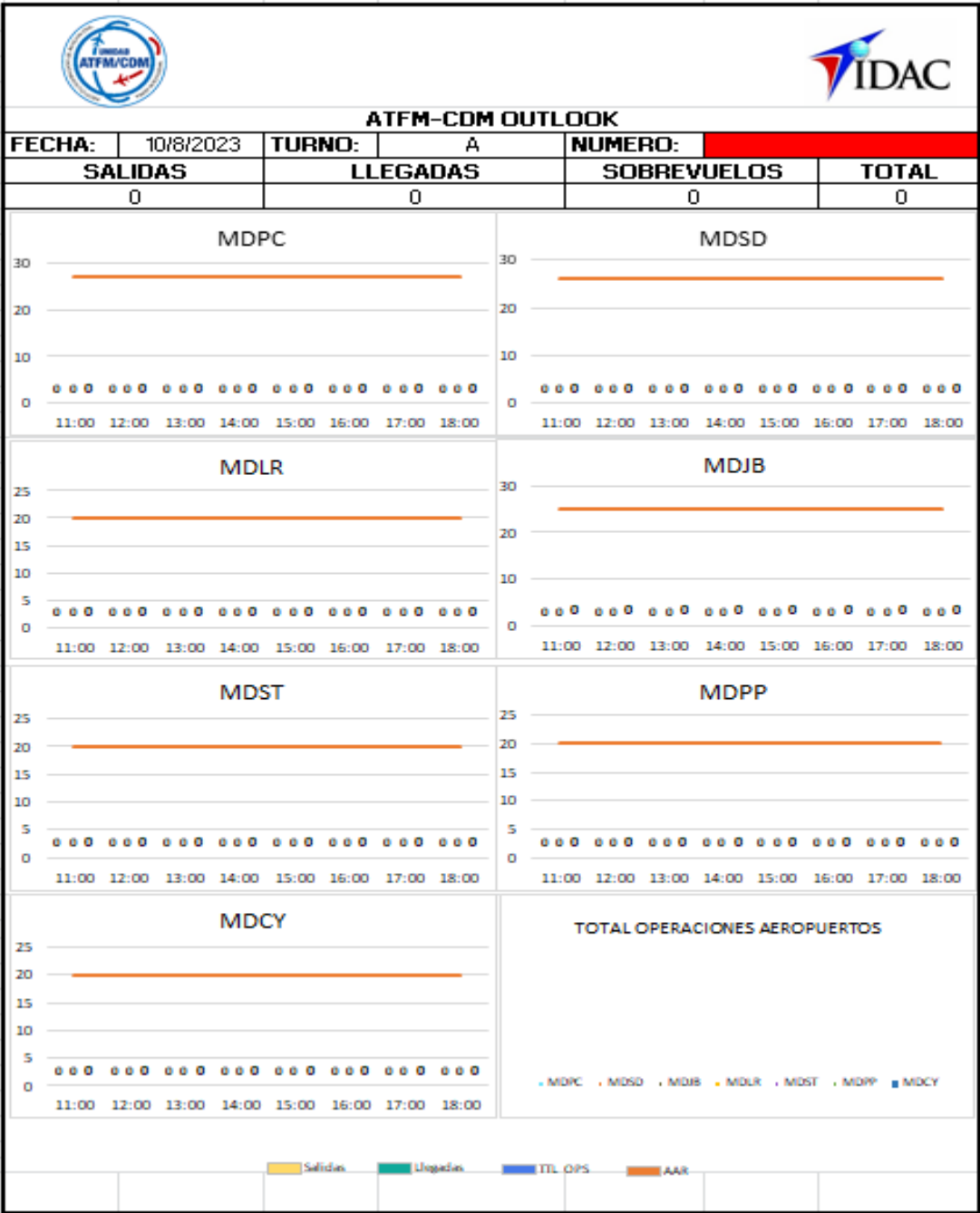
1.9 Tomando en cuenta la experiencia adquirida por la Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (AFTM); así como el aumento continuo de las operaciones en la FIR Santo Domingo (MDCS), se llevó a cabo en el mes de septiembre del presente año 2023 la capacitación del personal ATFM y CTA en la medición de la capacidad de SECTOR y capacidad de PISTA siguiendo la metodología brasileña, la cual nos permitió la certificación para poder optimizar el uso del espacio aéreo, así como determinar la ocupación de pista en los aeropuertos, con la finalidad de incrementar la seguridad operacional de la navegación aérea y la eficiencia de la ATFM.

2.0 Conclusión.

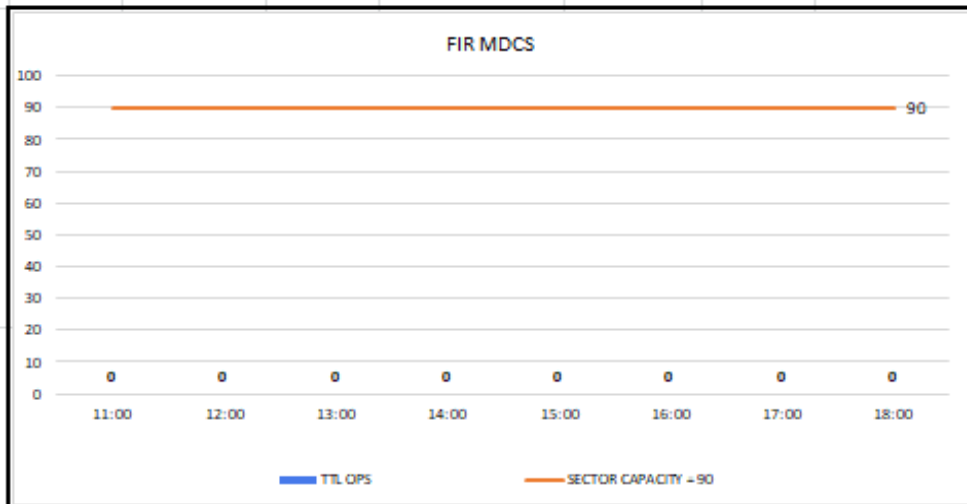
2.1 La implementación de la Gestión de Afluencia del Tránsito aéreo (ATFM) para los Servicios de Control de Tránsito Aéreo en la Republica Dominicana, ha permitido optimizar el uso del espacio aéreo en los periodos en los cuales la demanda excede la capacidad, evitando demoras en tierra y en el aire, aplicando las medidas necesarias para así contribuir a la reducción de la carga de trabajo de los controladores de tránsito aéreo, la reducción de las emisiones de CO₂ y la reducción de costos para los operadores aéreos.

APÉNDICE

Planilla de trabajo manual para la preparación del Plan Diario (Daily Plan) en los turnos A, B y C.



RADIOAYUDAS	NOTAMS	TMI'S
OPERACIONES FARD	OPERACIONES VIP	OTROS



RECOMENDACIONES

FAVOR DE CONSULTAR AVISO DE NOTAM VIGENTE. //ESTE DOCUMENTO ES UNA PLANIFICACION DEL TURNO, PUEDE CAMBIAR CONSULTAR CON EL ESPECIALISTA ATFM. //

OBSERVACIONES


NO SE CONSIDERAN OBSERVACIONES.

CTA.		CTA.
ESPECIALISTA ATFM/CDM		SUPERVISOR ACC

Apéndice. B.

Planilla de trabajo para la preparación del (Briefing) en los turnos A, B y C.

BRIEFING UNIDAD ATFM



HORA _____ TURNO _____ FECHA _____

1)-CONDICIONES METEOROLOGIAS.

2)-INFORMACION NOTAMS.

A)-Ayudas Visuales y No Visuales.

a)- Visuales.

b)- No Visuales.

B)-Areas de Maniobras y Areas de Movimientos.

a)- Áreas de Maniobras

b)- Areas de Movimientos.

3)-TRANSITOS EN LA FIR MDCS.

a)- Llegadas. _____

b)- Salidas. _____

c)- Sobrevuelos. _____

d)- Total. _____

4) - HORAS DE MAYOR VOLUMEN DE TRÁNSITOS.

5)- MEDIDAS PARA LA GESTIÓN DEL TRANSITO.

|

PREPARADO POR.

Apéndice C.

Presentación de la proyección de los tránsitos en tiempo real

