



Plan Regional de Contingencia ATM

CTA/UTA/FIR MDCS

INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL



Versión 1.0



30 de junio de 2020



ICAO



INDICE

TEMA	PÁGINA
RESPONSABILIDADES ATS	3
SEPARACIÓN	4
Vertical	4
Horizontal	4
Restricciones de nivel	5
Otras medidas	5
TRANSICIÓN AL ESQUEMA DE CONTINGENCIA	5
TRANSFERENCIA DE CONTROL Y COORDINACIÓN	5
PROCEDIMIENTOS DE PILOTOS Y OPERADORES	6
APROBACIÓN DE SOBREVUELO	7
UNIDAD DE CONTINGENCIA	7
COMPROMISO DE LA OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI	7
ESQUEMA DE RUTAS DE CONTINGENCIA PARA LA FIR SANTO DOMINGO	7
ESPACIO AÉREO CERRADO	7
ESPACIO AÉREO MÍNIMAMENTE OPERACIONAL	9
MDCS ATC ZERO Contingency Plan	10
GRÁFICO DE SOBREVUELOS	12
GRÁFICO DE LLEGADAS / SALIDAS	13
PUNTOS DE CONTACTO	14

Bh



PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM



ICAO



PARA LA CTA/UTA/FIR SANTO DOMINGO (MDCS).

OBJETIVO: Este plan de contingencia contiene los arreglos para garantizar la seguridad continua de la navegación aérea en el caso de una interrupción parcial o total de los servicios de tránsito aéreo (ATS) en la FIR Santo Domingo, dicho plan ha sido elaborado de acuerdo a las recomendaciones del Anexo 11 de la OACI – *Servicios de Tránsito Aéreo*, Capítulo 2, párrafo 2.28.

Este plan de contingencia ha sido diseñado para proveer rutas alternativas, utilizando las redes de aerovías existentes, las cuales permitirán a los operadores de aeronaves volar a través de o evitando el espacio aéreo de la CTA/UTA/FIR Santo Domingo (*MDCS*).

GESTIÓN DE TRÁNSITO AÉREO

RESPONSABILIDADES ATS

La ejecución efectiva de este plan requiere del soporte de las dependencias ATS circundantes con todas sus estructuras CNS/ATM y del estricto apego a lo establecido en el plan de parte de los Operadores aéreos y demás usuarios del sistema.

BP Para complementar este Plan, se han establecido Acuerdos Operacionales con los Estados/Territorios con Regiones de Información de Vuelo que hacen frontera con la CTA/URA/FIR MDCS, en cuyos acuerdos se establecen las medidas, procedimientos y rutas de contingencia a utilizarse en caso de una degradación o incapacidad de brindar los principales Servicios de Tránsito Aéreo en la CTA/UTA/FIR Santo Domingo (MDCS).

Las consideraciones tácticas ATC durante los periodos de sobrecarga pueden requerir la reasignación de rutas o porciones requeridas las cuales serán compartidas de forma inmediata a todos los interesados.

Las rutas alternas han sido contempladas para utilizar al máximo las estructuras de rutas existentes y los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia que se entiende prevalecerían en una situación de contingencia ATS.

En el caso de que no podamos proveer servicios ATS dentro de la CTA/UTA/FIR Santo Domingo (*MDCS*), la Autoridad correspondiente del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), por medios autónomos o por intermedio de acuerdos regionales, publicará el NOTAM correspondiente indicando lo siguiente:

- a) Hora y fecha de inicio de las medidas de contingencia;
- b) Espacio aéreo disponible para el aterrizaje y sobrevuelo de tránsito y espacio aéreo a ser evitado;
- c) Detalles de las instalaciones y servicios disponibles o no disponibles y cualquier límite en la provisión de servicios ATS (por ejemplo, ACC, APP, TWR y FIS), incluyendo la fecha de restauración de los servicios, en caso de ser posible;
- d) Información acerca de las provisiones preparadas para los servicios alternativos;
- e) Rutas de contingencia ATS;
- f) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacentes;
- g) Procedimientos a seguir por los pilotos; y
- h) Cualquier otro detalle relacionado con las interrupciones y con las acciones que se están tomando que pudieran ser útiles para los operadores de aeronaves.



ICAO



En caso de que la autoridad correspondiente del IDAC no pueda emitir el correspondiente NOTAM, la CTA/UTA/FIR Habana (MUFH), según acuerdo entre las partes, deberá tomar acción para emitir el NOTAM informando acerca del cierre total o parcial del espacio aéreo de la FIR Santo Domingo, según sean notificados por la autoridad correspondiente del IDAC o por una autoridad reconocida de la Oficina Regional de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC).

Este plan se desactivará mediante un NOTAM de cancelación, informando que la prestación de los servicios ATS se ha normalizado.

SEPARACIÓN

El criterio de separación será aplicado de acuerdo con los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444) y con los *Procedimientos suplementarios regionales* (Doc 7030).

Vertical:

Exigiendo que las aeronaves que aplican los procedimientos prescritos de reglaje de altímetro vuelen a diferentes niveles, expresados en niveles de vuelo o en altitudes, de conformidad con las disposiciones del Capítulo 4, Sección 4.10 del Documento PANS-ATM 4444.

Horizontal:

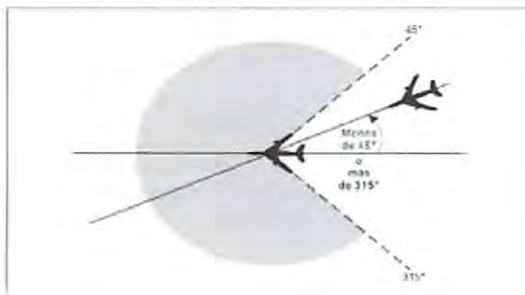
Lateral: Será aplicada de tal manera que la distancia entre aquellas partes de las rutas previstas a lo largo de las cuales las aeronaves deben mantenerse separadas lateralmente, no sea nunca menor que una distancia establecida para la que se tengan en cuenta las inexactitudes de navegación y un margen específico de seguridad.

Longitudinal: Será aplicada de forma que el espacio entre las posiciones estimadas de las aeronaves que han de separarse no sea nunca menor que la mínima prescrita. La separación longitudinal entre aeronaves que sigan la misma derrota o derrotas divergentes puede mantenerse mediante la aplicación del control de la velocidad incluida la técnica basada en el número de Mach.

El esquema de rutas de contingencia para la FIR Santo Domingo ha sido desarrollado asegurando suficiente separación lateral y longitudinal entre las aeronaves durante el período de contingencia.

A efectos de aplicación de la separación longitudinal a ser aplicada en caso de una situación de Contingencia en la FIR Santo Domingo, el término **la misma derrota** tendrán el siguiente significado:

a) La misma derrota (véase la Figura a continuación): derrotas en la misma dirección y derrotas intersecantes o partes de las mismas, cuya diferencia es inferior a 45° o superior a 315° y cuyo espacio aéreo protegido se superpone.

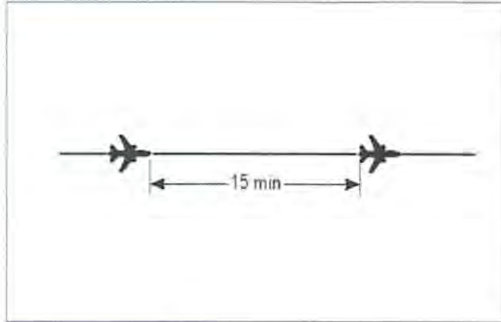




ICAO



La separación Longitudinal prevista según el plan de contingencia ATS en la FIR Santo Domingo para aeronaves que mantienen el mismo nivel y que siguen la misma derrota será de: **15 minutos** (véase la Figura a continuación).



Restricciones de nivel

Siempre que sea posible y en relación con los niveles de crucero, se le dará prioridad a las aeronaves que estén en vuelos internacionales de larga distancia y la asignación de niveles de vuelo se aplicará acorde con lo que se plasma en el esquema de rutas de contingencia para la FIR Santo Domingo

Otras medidas

Pueden tomarse otras medidas relacionadas con el cierre de espacio aéreo y con la ejecución de un esquema de contingencia en la CTA/UTA/FIR Santo Domingo (*MDCS*) de la siguiente manera:

- a) Suspensión de todas las operaciones VFR;
- b) Demora o suspensión de las operaciones IFR de aviación general; y
- c) Demora o suspensión de operaciones IFR comerciales.

TRANSICIÓN AL ESQUEMA DE CONTINGENCIA

Durante los periodos de incertidumbre cuando es posible que haya cierres del espacio aéreo de la FIR Santo Domingo, los operadores de aeronaves deberán estar preparados para un posible cambio de encaminamiento mientras se encuentran en ruta; y deberán empezar a familiarizarse con rutas alternativas establecidas en el esquema de contingencia, así como a estar alertas por lo que pueda ser publicado por Estado Dominicano a través de un NOTAM o una publicación en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

En el caso de que se tome la decisión de cierre del espacio aéreo dominicano y que NO haya sido posible notificar previamente a los usuarios por las vías predeterminadas, el ATC, en la medida de lo posible, transmitirá directamente o a través de dependencias ATS adyacentes, un mensaje con la información correspondiente a todas las aeronaves que se encuentren operando en ese momento en el espacio aéreo, en cuyo mensaje se informará qué porción del espacio aéreo está cerrado, en caso de que sea un cierre parcial y se les instruirá para que estén en espera de instrucciones posteriores.

TRANSFERENCIA DE CONTROL Y COORDINACIÓN

En caso de falla de los canales de comunicaciones se utilizarán los medios de comunicación alternativos y procedimientos que figuran en el presente Plan.



ICAO



La transferencia de control será asumida por la dependencia adyacente próxima en la derrota de vuelo de la aeronave, en el Punto de Transferencia de Control (TCP) situado en el límite común entre ambas FIR, a menos que se coordine de otra forma y estos procedimientos, en la medida de lo posible, serán incorporados en las respectivas cartas de acuerdo entre las correspondientes dependencias ATS. No obstante, cuando las condiciones del tránsito así lo requieran, el centro transferidor podrá demorar la transferencia de comunicaciones hasta que la aeronave notifique haber sobrevolado el punto de transferencia acordado.

En caso de agotar los medios de comunicaciones normalizados y alternos, se solicitará al piloto de la aeronave que proceda a comunicar en las frecuencias adecuadas de la dependencia ATC aceptante con la finalidad de informar de su tránsito.

En el caso que una dependencia ATC no hubiera podido realizar las coordinaciones pertinentes para transferir la responsabilidad del control de una aeronave, enviará un mensaje de estimada (MSG EST) a todas las dependencias ATC a lo largo de la ruta ATS que operará la aeronave.

PROCEDIMIENTOS DE PILOTOS Y OPERADORES

Los pilotos deben estar atentos a que, en vista de las circunstancias internacionales actuales, un encaminamiento de contingencia que requiera que una aeronave opere fuera de la afluencia de tránsito aéreo normal, podría resultar en una intercepción por una aeronave militar. Por lo tanto, los operadores de aeronaves deben estar familiarizados con los procedimientos internacionales de intercepción contenidos en el Anexo 2 de la OACI – *Reglamento del Aire*, párrafo 3.8 y Apéndice 2, Secciones 2 y 3.

Los pilotos mantendrán escucha permanente en la frecuencia VHF apropiada al espacio aéreo donde se realice el vuelo y, de no tener contacto con la dependencia ATS pertinente, transmitirán en dicha frecuencia la posición real o estimada a los puntos de notificación (en español e inglés).

En el caso de no tener comunicación con la dependencia ATS responsable donde la aeronave esté volando, el piloto de la aeronave procederá a comunicar en las frecuencias adecuadas de la dependencia ATS aceptante con la finalidad de informar de su tránsito. Asimismo, emitirán en la frecuencia VHF apropiada cualquier maniobra de ascenso o descenso que las circunstancias así lo exigieran, preferentemente de 2 a 5 minutos de antelación.

Las maniobras de ascenso y descenso deberán realizarse claramente a la derecha del eje de la ruta. Al realizar cada maniobra, el piloto emitirá un mensaje detallando sus acciones. Este mensaje deberá contener: identificación de la aeronave, posición, nivel abandonado, nivel que se cruza, etc.

Las transmisiones antes citadas también se realizarán en la frecuencia aire/aire 121.5 MHz.

Los pilotos mantendrán las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas.

Los pilotos deben monitorear, siempre que sus equipos de a bordo se lo permitan, la frecuencia VHF internacional de emergencia 121.5 MHz y deben permanecer en todo momento con sus transpondedores encendidos durante todas las fases del vuelo, sin importar que la aeronave esté dentro o fuera del espacio aéreo con cobertura efectiva de los radares secundarios de vigilancia (SSR) para fines ATS. Los transpondedores deberán fijarse en un código discreto asignado por una dependencia ATC o seleccionar el código 2000 si el ATC no le ha asignado código alguno.





ICAO



APROBACIÓN DE SOBREVUELO

Los operadores de aeronaves deben contar con una autorización de sobrevuelo del espacio aéreo de la FIR Santo Domingo emitida por el IDAC a través de cualquiera de sus dependencias autorizadas. En una situación de contingencia, el IDAC es consciente y será proactivo en el otorgamiento de la autorización de sobrevuelo del espacio aéreo dominicano a aquellos vuelos que se vean afectados por cambios repentinos de su ruta de vuelo prevista, en el entendido de que a dicho vuelo le fue imposible el realizar con antelación, las correspondientes coordinaciones para obtener la autorización de sobrevuelo del Espacio Aéreo Dominicano. El IDAC, como entidad responsable espacio aéreo en el cual están establecidas las rutas de contingencia de la FIR Santo Domingo, hará los arreglos especiales para acelerar la emisión de las autorizaciones de vuelo en estas situaciones de contingencia.

UNIDAD DE CONTINGENCIA

La autoridad responsable de ejecutar y monitorear la implementación efectiva de este plan nacional de contingencia ATM y de efectuar las coordinaciones necesarias relativas a la puesta en ejecución de dicho plan es la Dirección de Navegación Aérea del IDAC, a través del Departamento de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM), tal y como se describe a continuación:

Nombre de la Dependencia: Departamento ATM de la Dirección de Navegación Aérea.

Persona de Contacto: Félix Alejandro Rosa Martínez

Cargo en la Institución: Encargado Departamento ATM

Teléfono: 1-809-796-1392

Fax: 1-809-549-0770

Correo electrónico: felix.rosa@idac.gov.do

Durante una situación de contingencia, el Departamento ATM del IDAC mantendrá contacto con las dependencias ATS adyacentes a la FIR Santo Domingo a través de la Oficina Regional NACC de la OACI.

COMPROMISO DE LA OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI:

- a) supervisar la situación y coordinar con todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales afectados y con la Oficina Regional de la IATA, para asegurar que los servicios de navegación aérea sean proporcionados para las operaciones de aeronaves internacionales en la Región CAR;
- b) tomar nota de cualquier incidente reportado y tomar las acciones adecuadas;
- c) dar asistencia, según sea requerido, para cualquier asunto con las Administraciones de Aviación Civil involucradas en el plan de contingencia; y
- d) mantener continuamente informados acerca de los desarrollos, incluyendo la activación del plan de contingencia, al Presidente del Consejo de la OACI, al Secretario General, C/RAO, D/ANB y C/ATM.

ESQUEMA DE RUTAS DE CONTINGENCIA PARA LA FIR SANTO DOMINGO

ESPACIO AÉREO CERRADO

Los operadores de aeronaves deberán documentar sus planes de vuelo utilizando las rutas de contingencia alternas enlistadas en el esquema que se muestra a continuación, siempre que el IDAC declare el cierre completo del espacio aéreo bajo su responsabilidad.



ICAO



RUTA actual ATS	ENCAMINAMIENTO DE CONTINGENCIA	FIRs INVOLUCRADAS
En lugar de: MALVN W39/UW39 ... JUELE T18/UT18... JUELE W38/UW38... JUELE L463... SEKAR A554/UA554 SEKAR UT11... SEKAR UL339... SEKAR L450... LERED W8... LERED L464/UL464... LERED UL216... POKEG B891/UB891... POKEG M596/UM596... POKEG T17/UT17... ASIVO W10/UW10... ASIVO W37... ASIVO L453...	MIAMI ARTCC CR1: G444 BOTES UG444 IKMAG UA511... CR2: L452 HARBG L452 MUNOZ DCT VACHI L455 SCAPA...	KZMA en coordinación con MTEG KZMA en coordinación con TJZS
En lugar de: BETIR A319... BETIR M597/UM597... BETIR W17... CHUMA Y315/UY315... KATOK A636/UA636... KATOK W12... ANTEX L577/UL577 ANTEX B892... ANTEX B520... MELLA W9/UW9... MELLA W18... MELLA W41... MELLA G880... MELLA T15/UT15... MELLA UM525... SATOE UL221... SATOE UL349... NEGON UL337...	SAN JUAN CERAP CR3: L455 VACHI DCT MUNOZ L452 HARBG L452 GTK G444 BOTES UG444... CR4: L452 MUNOZ DCT VACHI L455 SCAPA UL335 ROLMA UA511 IKMAG UG444...	TJZS en coordinación con KZMA TJZS en coordinación con TNCF
En lugar de: POKAK A554/UA554... POKAK UL216... POKAK T4/UT4... POKAK T8/UT8... TEKOL L453 KARUM G446/UG446... KARUM UL339...	CURAZAO ACC CR5: UA511 IKMAG UG444 BOTES...	TNCF en coordinación con MTEG TNCF en coordinación con TJZS

Bk





ICAO



KARUM UL342... IRGUT UL304... BEROX A567/UA567... BEROX L450... VESKA A315/UA315... VESKA T12... VESKA W30... VESKA UL221... VESKA UM525... KISAS UL468... PALAS T11/UT11... PALAS T14/UT14... PALAS M597/UM597... PALAS A319...	CR6: UA511 ROLMA UL335 SCAPA L455 VACHI DCT MUNOZ L452 HARBG...	
En lugar de: PIGBI A315/UA315... PIGBI UL468... DCR G880 DCR B520... DCR W30... DCR UL349... ETBOD W42... ETBOD T10... ETBOD T16... ETBOD W26... ETBOD B891/UB891... ETBOD M596/UM596... ETBOD UL304... ETBOD UL577... OSIDU UL337... ONPAD L212/UL212... RETAK W27... RETAK T12/UT12... RETAK A636/UA636...	PORT au PRINCE ACC CR7: UG444 IKMAG UA511 ROLMA UL335 SCAPA... CR8: UG444 BOTES G444 GTK L452 HARBG L452 MUNOZ...	MTEG en coordinación con TNCF MTEG en coordinación con KZMA

BU

Todas las aeronaves deberían establecer y mantener contacto por las frecuencias VHF o HF publicadas por las dependencias ATS del Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales con jurisdicción en el espacio aéreo que está siendo volado.

ESQUEMA DE RUTAS DE CONTINGENCIA PARA LA FIR SANTO DOMINGO

ESPACIO AÉREO MÍNIMAMENTE OPERACIONAL

Los operadores de aeronaves deberán documentar sus planes de vuelo utilizando las rutas de contingencia alternas enlistadas en el esquema que se muestra a continuación para operar en el espacio aéreo de la FIR MDCS, en los casos en que el IDAC declare que el espacio aéreo sigue abierto, pero que la provisión de los servicios está total o parcialmente limitada.



ICAO



MDCS ATC ZERO Contingency Plan

OVERFLIGHTS:

QUALIFIER	ORIGIN	ROUTE	DESTINATION	ALTITUDE	INSTRUCTIONS
Northbound traffic overflying MDCS FIR entry fix KARUM	Airports in South America overflying MDCS airspace.	POKAK UL216 LERED...	Points North	Cross POKAK at FL340	TO Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from POKAK and Contact ZMA on 126.45 at DCY for further clearance.
Southbound traffic overflying MDCS FIR entry fix SEKAR	Points North	SEKAR L450 BEROX...	Points South	Cross SEKAR at FL330	TO Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from SEKAR then Cross GABRA at FL 320. Contact Curacao on 127.1 at least five minutes before BEROX for further clearance.
Westbound traffic into Santo Domingo FIR on UL577	Airports in Europe or East Caribbean overflying SDQ airspace.	...ANTEX UL577 ETBOD ...	Points West	FL380	Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from ANTEX (the FIR boundary). Contact Port au Prince on 124.5 from HOFER for further clearance.
Eastbound traffic into Santo Domingo FIR on UL349	Airports in Central America /west Caribbean or other points West overflying SDQ airspace.	...DCR UL349 SATOE ...	Points East	FL350	Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from DCR (the FIR boundary). Contact San Juan on 118.75 at least five minutes before SATOE for further clearance.
Northwestbound traffic overflying MDCS FIR entry fix VESKA	Airports in South America or other points south overflying MDCS airspace.	VESKA UA315 PIGBI...	Points North	Cross VESKA at FL320	TO Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from VESKA and Contact Port au Prince on 124.5 at least five minutes before PIGBI for further clearance.
Southeastbound traffic overflying MDCS FIR entry fix PIGBI	Airports in North America or other points North overflying MDCS airspace.	PIGBI UA315 VESKA...	Points South	Cross PIGBI at FL290	TO Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from PIGBI and Contact Curacao on 127.1 at least five minutes before VESKA for further clearance.

ARRIVALS to MDCS Airports

QUALIFIER	ORIGIN	ROUTE	DESTINATION	ALTITUDE	INSTRUCTIONS
Northbound traffic with intention to land in MDSD	Points South	KARUM G446 CDO...	MDSD	Cross KARUM * at FL260	Cleared to AVRES, Cross AVRES at FL160 and contact LAS APP 119.3 or LAS TWR 118.1 for further clearance.
Eastbound traffic with intention to land in MDSD	Points West	ETBOD T16/W42 CDO	MDSD	Cross ETBOD * at FL130	Cleared to OKOSO, Cross OKOSO at FL130 and contact LAS APP 119.3 or LAS TWR 118.1 for further clearance.
Southbound traffic with intention to land in MDSD	Points North	SEKAR UA554 CDO	MDSD	Cross SEKAR * at FL280	Cleared to KODIX, Cross KODIX at FL180 and contact LAS APP 119.3 or LAS TWR 118.1 for further clearance.
Southwest bound traffic with intention to land in MDPC	Points North/East/South	BETIR W17 PNA	MDPC	Cross BETIR * at FL130	Cleared to PNA, Cross OBITA at FL120 and contact LAS APP 119.3 or LAS TWR 118.1 for further clearance.

DEPARTURES from MDCS Airport



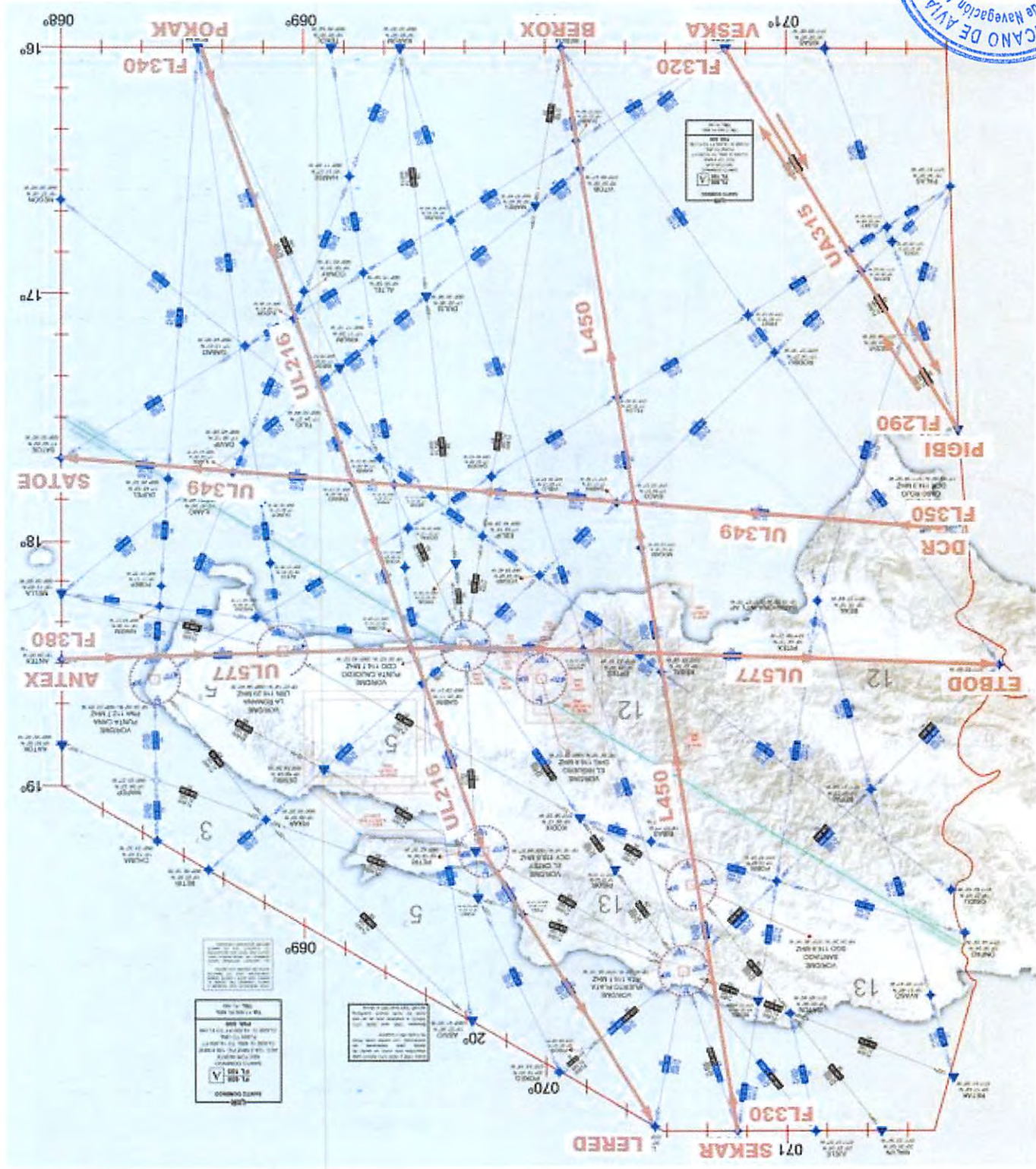


ICAO



QUALIFIER	ORIGIN	ROUTE	DESTINATION	ALTITUDE	INSTRUCTIONS
Southbound departures	MDSO	CDO A554 POKAK..	Points South	FL270	TO Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from MDSO and Contact Curacao on 127.1 at least five minutes before POKAK for further clearance.
Northbound Departures	MDSO	CDO LERED2J LERED2L LERED...	Point North	FL260	TO Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from MDSO and Contact Miami on 126.45 at least five (5) minutes prior to LERED for further clearance.
Westbound Departures	MDSO	CDO B520 DCR	Point West	FL100 until KANAM then continue climb to FL240	TO Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from MDSO and Contact Port au Prince on 124.5 at least five minutes before DCR for further clearance.
Eastbound Departures	MDPC	PNA W12 KATOK	Point East	FL100	TO Monitor PNA APP on 119.75 or 119.85 from MDPC and Contact San Juan on 118.75 as soon as possible before KATOK for further clearance.
Notes:					
There is no divestment of airspace.					
All aircraft entering MDOS FIR on ATC ZERO routes must have 15 minutes constant in-trail separation at a sterilized flight level.					
Routes that are not part of this Contingency Plan will not be available for use during MDOS ATC ZERO.					
Aircraft should monitor ARINC on HF while en-route to forward requests and/or inbound information to ATC facilities adjacent to SDQ FIR.					
* Subsequent arrivals need approval from LAS APP or LAS TWR for clearance beyond this point.					
** Overflights that enter KZMA FIR must have 15 minutes' longitudinal separation. Coordination made through MEVA line 1903/1912 or commercial telephones.					
** Overflights that enter MTEG FIR must have 15 minutes' longitudinal separation. Coordination made through MEVA line 2801/2802/2803 or commercial telephones.					
** Overflights that enter TNCF FIR must have 15 minutes' longitudinal separation. Coordination made through MEVA line 2201/2202 or commercial telephones.					
** Overflights that enter TJZS FIR must have 15 minutes' longitudinal separation. Coordination made through MEVA line 1801/1802 or commercial telephones.					

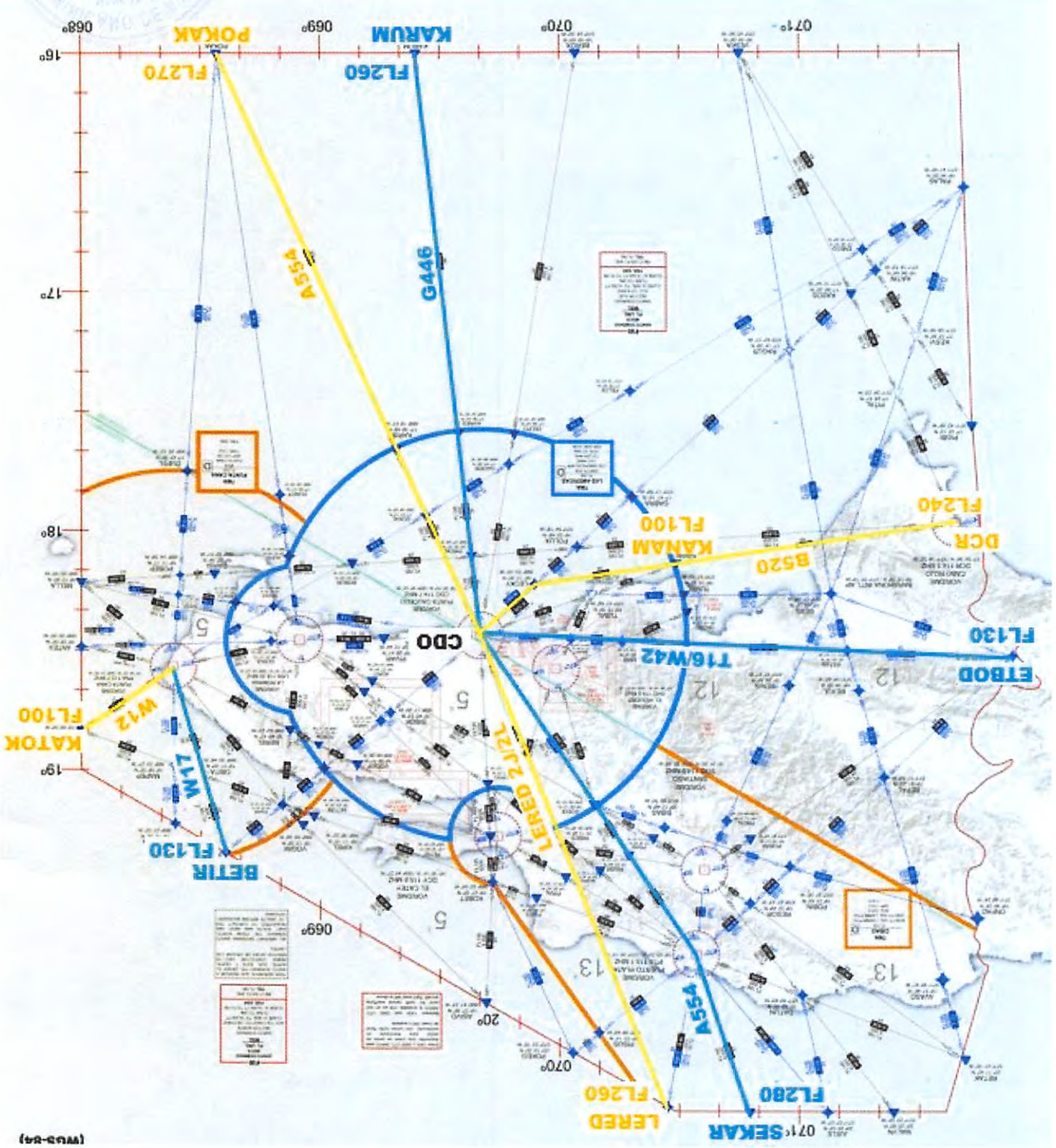
Bu
 Todas las aeronaves deberían establecer y mantener contacto por las frecuencias VHF o HF publicadas en el esquema anterior de las dependencias ATS de la FIR Santo Domingo que se entiende continuarían operativas para brindar los Servicios STA de la forma previamente descrita en el espacio aéreo que está siendo volado.



Bu

GRÁFICO DE SOBREVUELOS





BLU

GRÁFICO DE LLEGADAS / SALIDAS





ICAO



PUNTOS DE CONTACTO

Lista de puntos de contacto de todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales involucrados, la IATA y la correspondiente Oficina Regional de la OACI

Estado/ Organización Internacional	Punto de Contacto	Teléfono/Fax	Correo Electrónico
IDAC	Francisco Bolívar León	Tel.1-829-421-9683 Fax.1-809-549-0770	bleon@idac.gov.do
IDAC	Félix A. Rosa Martínez	Tel.1-809-796-1392 Fax.1-809-549-0770	felix.rosa@idac.gov.do
FAA MIAMI ARTCC	Theodore (TJ) DelNegri	Tel. 1-305-716-1547	theodore.delnegri@faa.gov
FAA SAN JUAN CERAP	Eddie Pérez	Office 1-787-253-8695 Mobile 1-787-529-8952	eddie.perez@faa.gov
OFNAC ACC	Philippe Lubin	Tel. Fax.	philippe.lubin27@gmail.com direction.navegationaerrienne@ofnac.gouv.ht
DC-ANSP ACC	Jacques Lasten	Tel.: +599 9 839 3550 Mobile: +599 9 670 3388	J.Lasten@dc-ansp.org
IATA	Marco Vidal	Of. (+1) 786 536 3476 Fax (+1) 305 264 8088	vidalm@iata.org
OACI (Oficina NACC)	Eddian N. Méndez R.	Tel. +52-1-55 36439265 Tel. +52 55 52503211	emendez@icao.int

Aprobada bajo firma y sello por la autoridad de los servicios a la navegación aérea competente, en la Santo Domingo, República Dominicana, a los 23 días del mes de junio de 2020.

Este plan será revisado cada vez que la autoridad competente estime conveniente su actualización y en cualquier otro momento en un periodo que no debe exceder los tres (3) años a partir de la fecha de la firma.


Francisco Bolívar León Paulino
 Director de Navegación Aérea (DINA)
 Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)



(23 de junio de 2020)