



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/18 — NI/04  
08/10/18

**Décimo octava Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/18) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)**  
Ciudad de México, México, 22 – 26 de octubre de 2018

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Análisis de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD)**

**c) Lecciones aprendidas por los Estados CAR/SAM para reducir el número de los LHD**

**ESTADO DE LAS ACCIONES MITIGADORAS IMPLEMENTADAS POR  
REPÚBLICA DOMINICANA PARA LA REDUCCIÓN DE LOS EVENTOS LHD EN LA FIR SANTO DOMINGO**

(Presentada por República Dominicana)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta Nota de Información tiene por objeto presentar al GTE una actualización de las acciones mitigadoras implementadas por República Dominicana para la reducción de los eventos LHD en la FIR Santo Domingo.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>•</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• GTE/13</li><li>• GTE/14</li><li>• GTE/15</li><li>• GTE/16</li><li>• GTE/17</li></ul>

**1. Introducción**

1.1. La República Dominicana se ha mantenido participando de manera activa en las reuniones del GTE, compartiendo las acciones que hemos implementado para la reducción continua de los eventos clasificados como LHD que involucran nuestra FIR.

1.2. Esta participación nos permite mantener mayor conciencia del riesgo que representan los LHD para la aviación internacional y nos proporciona herramientas para la aplicación de acciones que contribuyan a una reducción significativa de ocurrencias de estos eventos en nuestra Región.

1.3. Lo anterior ha dado como resultado, la toma de medidas puntuales que han superado drásticamente a nivel local nuestra meta planteada de reducir los eventos LHD provocados por nuestra FIR a otros Estados adyacentes.

1.4. En nuestras pasadas participaciones ante el GTE, hemos estado presentando la evolución de los eventos LHD en la FIR Santo Domingo, haciendo un comparativo en retrospectiva desde el GTE/13 hasta el pasado GTE/17, eso evidencia el compromiso de las autoridades de aviación civil de República Dominicana con los objetivos de la Región.

## **2. Discusión**

2.1. Durante el GTE/13 República Dominicana se comprometió a reducir las ocurrencias de eventos LHD en un 15% anual.

2.2. Esta meta ha sido superada de manera significativa siendo la reducción en el 2014, 2015, 2016 y 2017 de un 15%, 30.89%, 48% y 28.90% respectivamente.

2.3. Las acciones mitigadoras que implementamos luego de nuestra participación en el GTE-16 han servido de mucha ayuda, pasando de 45 LHD en 2016 a 32 LHD en 2017 para una reducción de un 28.90 %.

2.4. Para el presente año 2018 tenemos una proyección de 27 LHD provocados por la FIR Santo Domingo para un 15.62% menos en relación a 2017, lo que significa que, aunque se proyecta que mantendremos una reducción anual por encima del 15%, el riesgo sigue latente y debemos migrar a nuevas medidas mitigadoras.

2.5. Las acciones implementadas actualmente mantienen las ocurrencias de eventos LHD ocasionadas por la FIR Santo Domingo a las FIR adyacentes dentro del nivel aceptable, Actualmente nos mantenemos en supervisión constante de las medidas tomadas, haciendo micro-ajustes y evaluando su implementación, Ha ayudado el ponerle nombre y apellido a cada ocurrencia, convocando a reuniones a los involucrados y haciéndoles conscientes del impacto que generan sus errores en nuestros indicadores ante el GTE y su impacto en la seguridad operacional.

2.6. El identificar las FIR que más afectábamos con nuestros errores y estar conscientes de las diferentes infraestructuras físicas y tecnológicas que dichas FIR tienen disponibles para la provisión de los servicios se ha convertido en un factor primordial para las nuevas medidas que estamos proyectando implementar, siendo las mismas la implementación de AIDC e intercambio de data radar.

2.7. Del mismo modo ha influido identificar las horas de mayor número de ocurrencias reforzando la supervisión en las mismas.

2.8. Nuestra principal meta es mantener la reducción de eventos LHD por debajo del Nivel de riesgo aceptable resultante de la evaluación basada en el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

2.9. En relación a la FIR Curazao, FIR con la que tenemos la mayor cantidad de evento LHD, hemos iniciado un acercamiento positivo a los fines de que trabajemos de manera conjunta gracias a la intervención de la Oficina Regional NACC de la OACI, a través del Sr. Eddian Méndez, Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento (ATM/SAR), sosteniendo varias teleconferencias, teniendo en progreso:

- Modificación de la Carta de acuerdo
- Uso de SHOUT LINE/HOT LINE
- Implementación de AIDC
- Intercambio de Data Radar
- Implementación de la separación de 40 NM GNSS con la Técnica del Número de MACH.

2.10. Igualmente hemos tenido acercamiento con Puerto Príncipe que es otra de las FIR adyacente a Santo Domingo, actualmente tenemos en progreso:

- Actualizar la Carta de Acuerdo
- Armonización del Espacio aéreo bajo el concepto PBN.
- Implementación de la separación de 40 NM GNSS con la Técnica del Número de MACH.

2.11. En el caso de las dos FIR restantes, ambas pertenecientes a la FAA como son los casos de Miami y San Juan, tenemos en progreso lo siguiente:

**Miami:**

- Actualización de carta de acuerdo
- Reestructuración de los flujos de tránsito que operan entre ambas FIR a modo de balancear la demanda con la capacidad.
- Reiniciar conversación con miras a hacer intercambio de data radar
- Implementación de AIDC

**San Juan:**

Lamentablemente las cosas con San Juan no avanzan a la velocidad que lo hace con Miami debido a limitantes que ha manifestado San Juan en su sistema de comunicación VHF, por lo que tenemos pendiente la implementación de los mismos proyectos en que estamos trabajando con Miami.

2.12 Todos los Estados debemos seguir comprometidos con los objetivos de este grupo de escrutinio cumpliendo con nuestras responsabilidades e implementado los compromisos asumidos con nuestra Región, lo que ha de repercutir en beneficio de la Seguridad Operacional de todos los usuarios de nuestro sistema de aviación.

**3. Acciones sugeridas**

3.1. La Reunión es invitada a:

- a) tomar conocimiento de la información contenida en esta nota informativa;
- b) mantener de forma activa el compartimiento de experiencias positivas;
- c) recomendar otras acciones que consideres necesarias.