



**Plan Regional de Contingencia ATM**

**CTA/UTA/FIR MDCS**

INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL







ICAO



<b>INDICE</b>	
<b>TEMA</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>RESPONSABILIDADES ATS</b>	<b>3</b>
<b>SEPARACIÓN</b>	<b>4</b>
<b>Vertical</b>	<b>4</b>
<b>Horizontal</b>	<b>4</b>
<b>Restricciones de nivel</b>	<b>5</b>
<b>Otras medidas</b>	<b>5</b>
<b>TRANSICIÓN AL ESQUEMA DE CONTINGENCIA</b>	<b>5</b>
<b>TRANSFERENCIA DE CONTROL Y COORDINACIÓN</b>	<b>5</b>
<b>PROCEDIMIENTOS DE PILOTOS Y OPERADORES</b>	<b>6</b>
<b>APROBACIÓN DE SOBREVUELO</b>	<b>7</b>
<b>UNIDAD DE CONTINGENCIA</b>	<b>7</b>
<b>COMPROMISO DE LA OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI</b>	<b>7</b>
<b>PUNTOS DE CONTACTO</b>	<b>8</b>



ICAO



## PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM 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.

### GESTIÓN DEL 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.

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 y procedimientos 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.

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.

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.



ICAO



## 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.

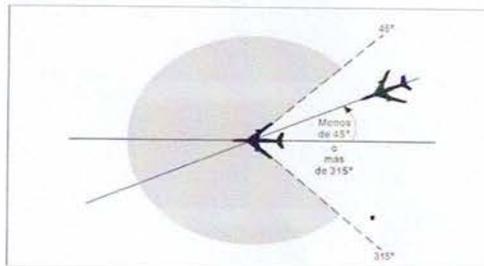
### Horizontal:

**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.

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** tendrá el siguiente significado:

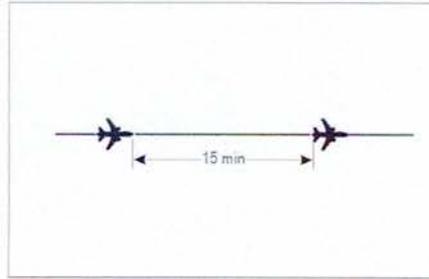
a) La misma derrota (véase la Figura a continuación): derrotas en la misma dirección y derrotas intersecantes o partes de las mismas, cuya diferencia es inferior a  $45^{\circ}$  o superior a  $315^{\circ}$  y cuyo espacio aéreo protegido se superpone.



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).



ICAO



### 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.

### 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:

- Suspensión de todas las operaciones VFR;
- Demora o suspensión de las operaciones IFR de aviación general; y
- 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, 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.

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 anticolidión 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.

## **APROBACIÓN DE SOBREVUELO**



ICAO



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 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:** Eduardo Manuel Tejada Echavarría

**Cargo en la Institución:** Encargado Departamento ATM

**Teléfono:** 1-809-315-5830

**Fax:** 1-809-549-0770

**Correo electrónico:** eduardo.tejada@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.

### **PUNTOS DE CONTACTO**

**Lista de puntos de contacto de todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales**



ICAO



involucrados, la IATA y la correspondiente Oficina Regional de la OACI

Estado/ Organización Internacional	Punto de Contacto	Teléfono/Fax	Correo Electrónico
IDAC	Claudia Beatriz Roa Ochoa	Tel.1-809-315-9814 Fax.1-809-549-0770	<a href="mailto:croa@idac.gov.do">croa@idac.gov.do</a>
IDAC	Eduardo Manuel Tejada Echavarria	Tel.1-809-315-5830 Fax.1-809-549-0770	<a href="mailto:eduardo.tejada@idac.gov.do">eduardo.tejada@idac.gov.do</a>
FAA MIAMI ARTCC	Eddie Pérez	Office 1-787-253-8695 Mobile 1-787-529-8952	<a href="mailto:eddie.perez@faa.gov">eddie.perez@faa.gov</a>
FAA SAN JUAN CERAP	Edgar Del Valle	(O) (787)-253-8691 (C) (787)-406-1303	<a href="mailto:Edgar.Delvalle@faa.gov">Edgar.Delvalle@faa.gov</a>
OFNAC ACC	Hantz Celestin Riche Philippe Farano Dasy	Tel. 509 48953355 Tel. 509 31210009 Tel. 509 34451163	<a href="mailto:hantz.celestin@ofnac.gouv.ht">hantz.celestin@ofnac.gouv.ht</a> <a href="mailto:riche.philippe@ofnac.gouv.ht">riche.philippe@ofnac.gouv.ht</a> <a href="mailto:Dasy.farano@ofnac.gouv.ht">Dasy.farano@ofnac.gouv.ht</a>
Curacao Civil Aviation Authority (CCAA)	Leslie Laplace	Tel:+5999-839-3320 Fax:+59998689924	<a href="mailto:Civilair@gobiernu.cw">Civilair@gobiernu.cw</a>
Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP)	Micilia Verboom  Albertus  Jacques Lasten	Tel:+5999-8393-506 Ops/518/525/528  Fax: +5999-868-3012 Sat Phones: +881623415541 +881622466143	<a href="mailto:M.Albertus-Verboom@dc-ansp.org">M.Albertus-Verboom@dc-ansp.org</a>  <a href="mailto:J.Lasten@dc-ansp.org">J.Lasten@dc-ansp.org</a>
IATA	Julio Pereyra	Of. 551121874211	<a href="mailto:pereiraj@iata.org">pereiraj@iata.org</a>
OACI (Oficina NACC)	Eddian N. Méndez R.	Tel. +52-1-55 36439265 Tel. +52 55 52503211	<a href="mailto:emendez@icao.int">emendez@icao.int</a>



ICAO



Aprobada bajo firma y sello del Departamento de Gestión del Tránsito Aéreo de la Dirección de Navegación Aérea en la Santo Domingo, República Dominicana, a los 24 días del mes de mayo de 2024.

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.

A handwritten signature in blue ink, reading "Eduardo Manuel Tejada Echavarría".

**Eduardo Manuel Tejada Echavarría**

Encargado Departamento de Gestión del Tránsito Aéreo (DGTA)  
Dirección de Navegación Aérea  
Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

