



# PLAN

## PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)

Código	Edición	Fecha Edición Original	Fecha Edición Vigente
ATS-PLAN-002	004	30-Junio-2019	01-Diciembre-2023

# CONTROL DE FIRMAS

ACTUALIZA

ATCO. Hector Lee  
Jefe Centro de Control CENAMER  
Fecha: 16/10/2023



Firma

REVISA

Ing. Pablo Luna  
Coordinador SMS  
Fecha: 16/10/2023



Firma

REVISA

Ing. Roger A. Pérez  
Gerente Senior de Navegación  
Aérea  
Fecha: 30/11/2023



Firma

APRUEBA

Lic. Juan Carlos Trabanino Aguirre  
Director Ejecutivo-CEO  
Fecha: 01/12/2023

Firma



## PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)

Código

ATS-PLAN-001

Edición

004

### Control de Cambios

Edición	Secciones Modificadas	Descripción General de la Modificación
003	1.1	Actualización de objetivo.
003	1.2	Se modifica el alcance del plan de contingencia.
003	1.3	Modificación de roles y responsabilidades
003	1.4	Se agrega referencia base a otros documentos.
003	2	Se agregan "Consideraciones preliminares"
003	3	Se agrega "Funciones y responsabilidades"
003	4	Se agregan "Medidas de Contingencia"
003	6	Se agrega "Coordinación de Búsqueda y Salvamento durante la situación de contingencia"
003	9	Se Actualiza "Unidad de contingencia" 9.1 b)
003	11	Se actualiza "Lista de puntos de contacto" 11.1
003	Todas	Se actualiza toda la numeración del documento.



## TABLA DE CONTENIDO

CONTROL DE FIRMAS.....	2
CONTROL DE CAMBIOS.....	3
TABLA DE CONTENIDO.....	4
2.3.1 DESCRIPCIÓN GENERAL.....	6
1.1 OBJETIVO.....	6
1.2 ALCANCE.....	6
1.3 ASIGNACIÓN DE ROLES Y RESPONSABILIDADES.....	6
1.4 REFERENCIA BASE.....	7
Referencia Base (Normativas, Requisitos).....	7
Referencia a Otros Documentos.....	7
2. CONSIDERACION PRELIMINARES.....	8
2.1 MARCO CONSTITUTIVO DE COCESNA.....	8
2.2 REQUERIMIENTO DE PLANES DE CONTINGENCIA PARA MANTENER DICHS SERVICIOS.....	8
2.3 COORDINACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA.....	8
2.4 FASES DE DEL PLAN DE CONTINGENCIA.....	8
3. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES.....	11
3.1 Comité de Seguridad Operacional (SRB).....	11
3.2 Grupo de Acción de Seguridad Operacional (SAG).....	11
3.3 Puntos de Contacto (POCs) para la Coordinación de Información de Contingencia.....	11
3.4 Equipos de Contingencia Operativo y Técnico.....	12
4. MEDIDAS DE CONTINGENCIA.....	13
4.1 ESCENARIOS DE CONTINGENCIA ATS.....	13
4.2 NOTIFICACIÓN DE CONTINGENCIA ATS.....	13
4.3 PRIORIDAD DE LOS VUELOS.....	14
4.4 MEDIDAS DE ATFM PARA LA SEPARACIÓN ENTRE AERONAVES.....	14
4.5 RESTRICCIONES DE NIVEL.....	15
4.6 COORDINACIÓN DE LOS DATOS DE VUELO EN CONTINGENCIA ATS.....	15
4.7 OTRAS MEDIDAS.....	16
5. TRANSICIÓN AL ESQUEMA DE CONTINGENCIA.....	17



## PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)

Código

ATS-PLAN-001

Edición

004

5.1	CIERRE DE ESPACIO AEREO Y CAMBIO DE RUTAS .....	17
5.2	TRANSFERENCIA DE CONTROL Y COORDINACIÓN .....	17
6.	COORDINACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DURANTE LA SITUACIÓN DE CONTINGENCIA .....	17
6.1	COORDINACION REGIONAL .....	17
6.2	SISTEMAS DE COMUNICACIONES PARA GESTIONES SAR DURANTE UNA SITUACIÓN DE CONTINGENCIA ATS	18
7.	PROCEDIMIENTOS DE PILOTOS Y OPERADORES .....	18
8.	APROBACIÓN DE SOBREVUELO.....	19
9.	PUNTOS DE CONTACTO.....	19
10.	ESQUEMA DE RUTAS DE CONTINGENCIA .....	20
	CUADRO ESQUEMA DE RUTAS DE CONTINGENCIA .....	21
11.	LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO.....	28
11.1	ESTADOS/TERRITORIOS/ORGANIZACIONES INTERNACIONALES INVOLUCRADOS.....	28
12.	ADJUNTOS .....	30
	RUTAS DE CONTINGENCIA CENTRO AMERICA .....	30
	FLUJOS DE CONTINGENCIA MERIDA CONTROL.....	36

## CAPITULO I.-DESCRIPCIÓN GENERAL

1.1 OBJETIVO	1.2 ALCANCE
Planificar y describir la capacidad para respuestas oportunas, requeridas para la atención durante emergencias en los servicios de tránsito aéreo, identificándose los distintos tipos de riesgos que potencialmente podrían ocurrir e incorporar una estrategia de respuesta para cada uno.	Aplica a toda situación de contingencia que se presente en el espacio aéreo superior de la UTA/FIR MHCC y dependencias adyacentes que afecten la regularidad de las operaciones y la seguridad operacional.

### 1.3 ASIGNACIÓN DE ROLES Y RESPONSABILIDADES

Macro Actividad	Gerente Senior de Navegación Aérea	Comité de Revisión de Seguridad Operacional (SRB)	Grupo de Acción de Seguridad Operacional (SAG)	Personal Operativo ATS
Aprobación y revisión del Plan	R	C	I	I
Elaborar y coordinar el Plan	R/E	C/E	I	I
Coordinar medidas de contingencia a implementar	R	R	E	I
Ejecución de procedimientos del plan	I	I	I	E

Roles por asignar:

R (Responsable): vela por que las tareas se cumplan, aunque no las ejecute. Persona a cargo.

E (Ejecutor): encargado responsable de que se realice la macro actividad.

C (Consultado): roles que asisten y/o deben ser consultados para el desarrollo adecuado de la macro actividad.

I (Informado): colaboradores que tienen que ser informados sobre la ejecución de la macro actividad.



## PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)

Código

ATS-PLAN-001

Edición

004

### 1.4 REFERENCIA BASE

Referencia Base (Normativas, Requisitos)	Referencia a Otros Documentos
<ul style="list-style-type: none"><li>Plan de Contingencia de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) de la Región CAR y Términos de Referencia (ToR) del Equipo de Coordinación de Respuesta ante Emergencias y Contingencias del Caribe (CAR CERT).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Anexo 11 Servicios de tránsito Aéreo;</li><li>Anexo 19 Gestión de la seguridad operacional;</li><li>PANS ATM/Doc. 4444 Gestión del tránsito Aéreo;</li></ul>

## CAPITULO II.-CONSIDERACION PRELIMINARES

### 2.1 MARCO CONSTITUTIVO DE COCESNA

- 2.1.1 La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), es un Organismo Internacional de Integración Centroamericana, sin fines de lucro y de servicio público, con estatus legal y autonomía financiera.
- 2.1.2 COCESNA, nace en el marco del fortalecimiento de la Integración Centroamericana, mediante Decreto Legislativo Número 306 de fecha diecisiete (17) de mayo de mil novecientos sesenta (1960), publicado en el INTERGUBERNAMENTAL CENTROAMERICANA DE COMUNICACIONES AERONAUTICAS Diario Oficial La Gaceta Número 17,110 el veintiuno (21) de Junio de mil novecientos sesenta (1960), en el seno de la CONFERENCIA DIPLOMATICA PARA ESTABLECER UNA CORPORACIÓN, donde se adoptó el CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA), creándose ésta, con derechos exclusivos sobre la prestación de los servicios de tránsito aéreo de telecomunicaciones aeronáuticas y de radio ayudas para la navegación aérea en los territorios de las Partes contratantes: Honduras, Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, el cual fue ratificado y publicado conforme a la Legislación de cada Estado Centroamericano, adhiriéndose Belice a partir del 1 de octubre de 1996.

### 2.2 REQUERIMIENTO DE PLANES DE CONTINGENCIA PARA MANTENER DICHOS SERVICIOS

- 2.2.1 Para el cumplimiento de lo anterior la corporación debe contar con un plan de contingencia que debe ser revisado y actualizado cada 3 años.
- 2.2.2 Este permitirá ejecutar un conjunto de normas, procedimientos y acciones básicas de respuesta que se deben tomar para afrontar de manera oportuna, adecuada y efectiva, ante la eventualidad de incidentes y/o estados de emergencias que pudieran ocurrir en sus servicios.
- 2.2.3 Lo anterior se sustenta tanto en el Convenio Constitutivo de COCESNA en sus artículos 1, 2 y 3, transcendental para su garantía en la prevención, lo cual debe ser consecuente con el Plan de Contingencia de la corporación.

### 2.3 COORDINACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA

- 2.3.1 El presente Plan de Contingencia ATS será liderado por la Gerencia Senior de Navegación Aérea como coordinador del Comité de Seguridad Operacional (SRB) en directa comunicación con la Dirección Ejecutiva-CEO.

### 2.4 FASES DE DEL PLAN DE CONTINGENCIA

- 2.4.1 A fin de facilitar el proceso de activación, ejecución y desactivación del Plan en forma coordinada, se establecen las siguientes fases:
- a. Fase I: Activación



## PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)

Código

ATS-PLAN-001

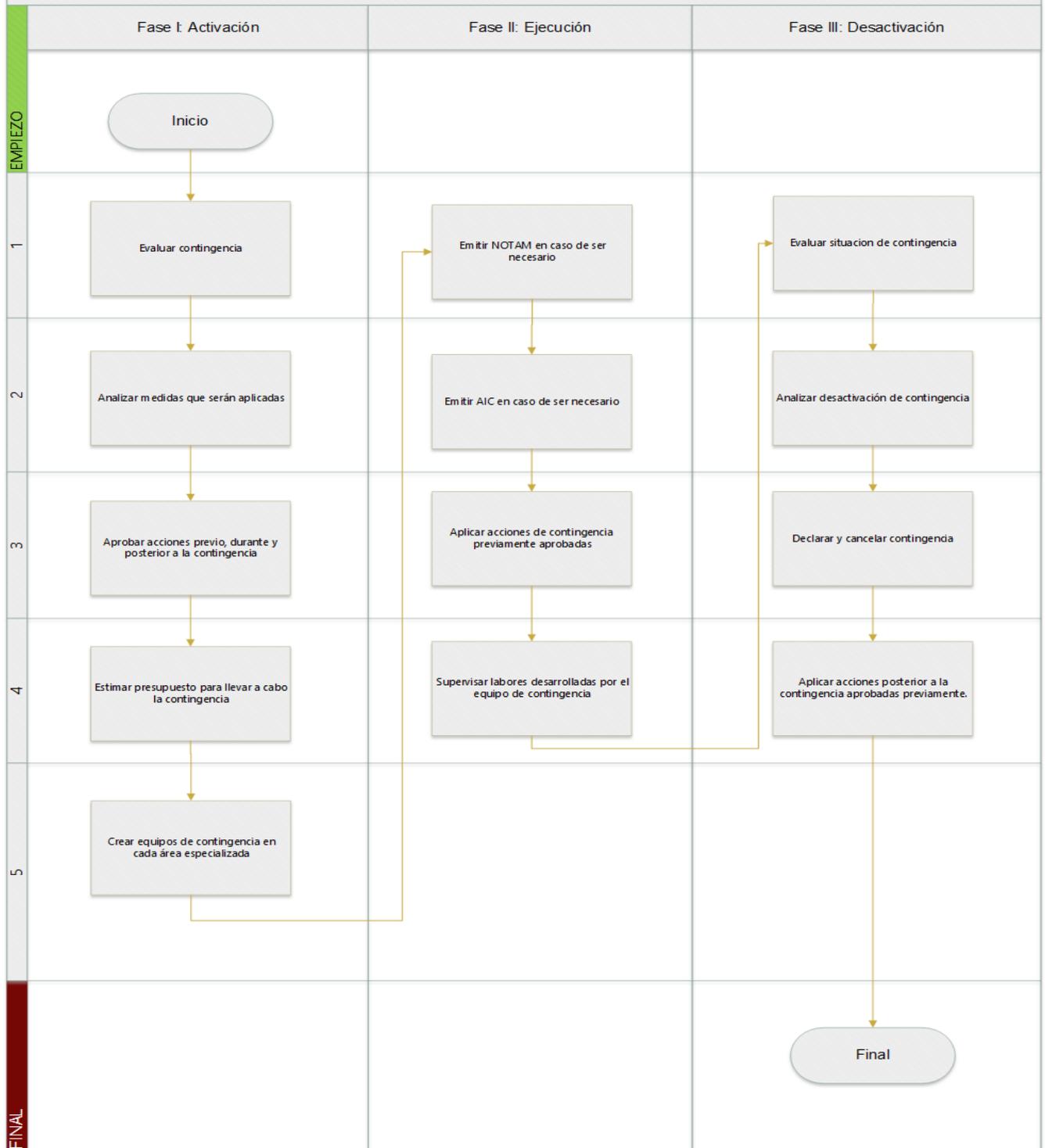
Edición

004

- b. Fase II: Ejecución
- c. Fase III: Desactivación

Durante cada fase se llevarán a cabo las actividades descritas en el diagrama de flujo siguiente:

Diagrama de flujo ATS



## CAPITULO III.-FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES

El Plan de Contingencia seguirá la estructura organizativa del SMS descrita en el manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS):

### 3.1 Comité de Seguridad Operacional (SRB)

- a. Estará a cargo de la Gerencia Senior de Navegación Aérea y será responsable de activar, dirigir y desactivar el Plan de Contingencia ATS.
- b. Evaluar la situación de contingencia con fines de planificar el curso de acción a seguir.
- c. Analizar las medidas de contingencia operativas, técnicas y administrativas que se aplicarán.
- d. Aprobar las acciones de contingencia que serán ejecutadas previo, durante y posterior a la contingencia.
- e. Gestionar las estimaciones presupuestarias para llevar a cabo la ejecución del Plan de Contingencia ATS y presentarlas a la Dirección Ejecutiva-CEO para su aprobación.
- f. Conformar Equipos de Contingencia en cada una de las áreas especializadas.
- g. Proporcionar condiciones de seguridad necesarias a los miembros de los Equipos de Contingencia.
- h. Supervisar las labores desarrolladas por el Equipo de Contingencia, del Centro de Coordinación e Información de Contingencia y del Equipo de Contingencia.
- i. Coordinar aspectos institucionales relacionados con la contingencia.

### 3.2 Grupo de Acción de Seguridad Operacional (SAG)

- 3.2.1 El SRB contará con el Grupo de Acción de Seguridad Operacional (SAG), el cual estará dirigido por el Gerente Operativo, Jefe del Centro de Control y Gerente Técnico o por otro funcionario designado por el Gerencia Senior de Navegación Aérea y será responsable de ejecutar y coordinar durante la contingencia todas las actividades relacionadas con la misma.

### 3.3 Puntos de Contacto (POCs) para la Coordinación de Información de Contingencia.

- 3.3.1 Tendrán las siguientes características:

- a. El Personal de Contacto (detallado en la sección 9) operará bajo la responsabilidad del Gerente Senior de Navegación Aérea, este personal esta detallado en el
- b. Su responsabilidad iniciara al momento que sea activado el Plan de Contingencia.
- c. Operarán desde el momento que se active el plan hasta su desactivación.
- d. Las funciones de los Punto de Contacto (POC) para la Coordinación de Información de Contingencia ATS serán las siguientes:
  - i. Colaborar en la implantación fluida y efectiva del Plan de Contingencia ATS.

- ii. Coordinar con las dependencias ATS de Centroamérica y áreas adyacentes las medidas de contingencia adoptadas.
- iii. Mantener una comunicación continua con los Usuarios, Autoridades Aeronáuticas, Dependencias ATS, AIS y SAR colaterales, FAA, Organismos Internacionales, (OACI, IATA, IFALPA, etc.) Organismos Militares de cada Estado (Fuerzas Aéreas, Marina, etc.), mientras dura la situación de contingencia.
- iv. Intercambiar informaciones actualizadas de la situación de contingencia con los Estados Centroamericanos y aquellos adyacentes a Centroamérica.
- v. Coordinar la emisión del (los) NOTAM(s) correspondiente(s). Si la situación es previsible, se emitirá el (los) NOTAM(s), por lo menos con 12 horas de antelación.
- vi. Informar de la situación de contingencia y evolución de esta, con suficiente antelación y/o tan pronto como sea posible, a los siguientes organismos internacionales dependencias ATS:
  - 1. Representantes de las empresas de transporte aéreo regulares.
  - 2. ACC's responsables de las FIR's adyacentes y demás ACC's que pudieran verse afectados por las medidas de contingencia.
  - 3. APP's y/o TWR's de Centroamérica.
  - 4. OACI, Oficinas Regionales NACC y SAM.
  - 5. IATA, Oficina Regional.
  - 6. IFALPA, Representante Regional.

### 3.4 Equipos de Contingencia Operativo y Técnico

- 3.4.1 La finalidad de la creación de Equipos de Contingencia ATS es que COCESNA cuente con el Recurso Humano necesario para afrontar la situación de Contingencia.
- 3.4.2 Dentro de las medidas estará la de conformar Equipos de Contingencia ATS, integrados por personal debidamente preparado, perteneciente tanto al área operativa ATS como técnica de COCESNA.
- 3.4.3 COCESNA establecerá un Equipos Técnico de Contingencia ATS, formado por personal técnico de los diferentes Estaciones Regionales de COCESNA, el cual estará disponible para prestar sus servicios en el sitio y momento que el SRB lo requiera en caso de que una contingencia no pudiera ser solventada por falta de personal técnico.

## IV.- MEDIDAS DE CONTINGENCIA

### 4.1 ESCENARIOS DE CONTINGENCIA ATS

#### 4.1.1 Se prevén dos escenarios de Contingencia ATS:

- a. **Parcial:** Se experimenta una degradación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

En estos casos se aplican los procedimientos de contingencia descritos en las cartas de acuerdo operacionales y las medidas de ATFM detalladas más adelante.

- b. **Total:** No es posible brindar el servicio de Tránsito Aéreo desde el Centro de Control CENAMER.

#### 4.1.2 En el caso de no poder brindar el servicio ATS en el centro de control CENAMER, se habilitará el Centro de Control Back up en ICCAE. Mientras el Backup entre en funcionamiento, cada Estado deberá prestar el servicio de control en el espacio aéreo que le corresponde.

### 4.2 NOTIFICACIÓN DE CONTINGENCIA ATS

#### 4.2.1 En el caso de que no puedan proveerse servicios ATS dentro de la UTA/FIR CENAMER, la Autoridad de Aviación Civil de Honduras (AHAC) deberá publicar 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 por seguir por las dependencias ATS adyacentes;
- g. Procedimientos para 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.

**Nota:** En caso de que la AHAC no pueda emitir un NOTAM, se coordinará con la NOF/HABANA (CUBA) y/o la NOF República Dominicana para la emisión del NOTAM informando acerca de las restricciones, siempre y cuando haya sido notificada por la UTA/FIR (CENAMER) o por la Oficina Regional de la OACI correspondiente.

### 4.3 PRIORIDAD DE LOS VUELOS

- 4.3.1 Se les dará prioridad a los vuelos regulares y se regulará el número de vuelos no programados que vayan a operar en las rutas de contingencia durante el período de tiempo crítico.
- 4.3.2 Se emitirán NOTAM's y/o AICs, subrayando las restricciones establecidas y procedimientos especiales que deben observarse.
- 4.3.3 Los procedimientos incluyen el otorgamiento de prioridad a:
- Aeronaves en situación de emergencia o que operen con una reducción significativa de la eficiencia de operación;
  - Vuelos en labores humanitarias y aeronaves dedicadas a búsqueda y salvamento, evacuación médica, etc;
  - Operaciones de aeronaves del Estado;
  - Uso de áreas restringidas u otros espacios aéreos especialmente designados, establecidos alrededor o en las proximidades de las áreas terminales;

### 4.4 MEDIDAS DE ATFM PARA LA SEPARACIÓN ENTRE AERONAVES

- 4.4.1 Las medidas ATFM son técnicas empleadas para gestionar la demanda de tránsito aéreo según la capacidad del sistema, las cuales se deben entender como instrucciones o procedimientos de control, a continuación, se detallan los tipos de medidas a implementar en el caso de ser necesarias:
- Sectorización Dinámica*: Medida ATFM destinada a reducir la carga de trabajo del controlador ejecutivo en el sector de control.
  - Millas en cola (MIT)* : Medida táctica ATFM expresada como cantidad de millas requeridas entre aeronaves (además de los requisitos mínimos longitudinales) para cumplir un criterio particular que puede ser específico de la separación, el aeropuerto, el punto de referencia, la altitud, el sector o la ruta.
  - Minutos en cola (MINIT)* : Medida táctica ATFM expresada como cantidad de minutos requerida entre aeronaves sucesivas. Se utiliza normalmente en espacio aéreo sin vigilancia de tránsito aéreo, en la transición de un espacio aéreo con vigilancia a otro sin vigilancia o incluso cuando el espaciado es tal que sería difícil para un controlador de sector medirlo en millas.
  - Cambios de ruta obligatorio*: Una medida táctica ATFM que consiste en una ruta asignada por el ATC que difiere de la indicada en el plan de vuelo presentado. Los cambios de ruta pueden ser de diverso tipo, según la situación táctica para descargar el tránsito de áreas limitadas.

- e. *Escenarios de cambio a rutas alternativas o sugeridas:* Rutas opcionales que se ponen a disposición de los explotadores de aeronaves para descargar el tránsito de ciertas áreas. Suele emitirse un cambio de ruta para:
  - 1. Garantizar que las aeronaves operen junto con una afluencia de tránsito requerida;
  - 2. Dejar libre el espacio aéreo con restricciones o reservas;
  - 3. Evitar espacios aéreos excesivamente congestionados; y
  - 4. Evitar áreas cuyas condiciones meteorológicas conocidas son tales que las aeronaves tienen que evitarlas.
- f. *Intervalos mínimos de salida (MDI):* Medida táctica ATFM se aplica cuando el ATC establece, por ejemplo, un índice de flujo de salidas de 5 minutos entre salidas sucesivas. En general se aplican los MDI durante 30 minutos cada vez, como máximo, por lo general cuando hay una congestión excesiva en un sector de salidas o cuando se reduce abruptamente la capacidad (por ejemplo, por falla de equipos, condiciones meteorológicas).
- g. *Opciones de trayectorias colaborativas:* Medida ATFM formada por una serie de rutas elaboradas, publicadas y predefinidas en colaboración para abordar escenarios de rutas recurrentes. Esta serie de opciones es una herramienta de asistencia que permite la coordinación eficaz de las rutas durante períodos de limitaciones en el sistema.

4.4.2 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) y lo especificado en las respectivas cartas acuerdo de contingencia entre COCESNA y los estados centroamericanos.

## 4.5 RESTRICCIONES DE NIVEL

4.5.1 En lo posible y en relación con los niveles de crucero, se le dará prioridad a las aeronaves que estén en vuelos internacionales de larga distancia, en este caso el nivel mínimo utilizable para las aeronaves utilizando la red de rutas de contingencia internacionales será FL320 y utilizando la red de rutas domésticas (dentro de la FIR CENAMER) el nivel máximo será FL310.

## 4.6 COORDINACIÓN DE LOS DATOS DE VUELO EN CONTINGENCIA ATS

4.6.1 En el caso de que ocurra una degradación de los sistemas de comunicaciones utilizados para transmitir los datos críticos sobre el movimiento de las aeronaves, planes de vuelo, etc., las dependencias ATS deben asegurarse de que la transmisión de los mensajes ATC (orales y escritos) se lleve a cabo tan pronto como sea posible, de preferencia 30 minutos

antes de la hora estimada en que la aeronave ingresará al espacio aéreo adyacente a través de la red AFTN/AMHS.

4.6.2 Los tipos de mensajes que necesitarán temprana coordinación serán:

- a. Solicitudes de autorizaciones ATC.
- b. Mensajes de salida.
- c. Mensajes de transferencia.
- d. Mensajes de cancelación.

4.6.3 Debido a la proximidad de algunos aeropuertos al límite de la FIR en ciertos casos no será posible llevar a cabo la coordinación con 30 minutos de antelación a la hora prevista de cruce del límite del espacio aéreo adyacente, sin embargo, se deben tomar todas las medidas para que en estos casos la coordinación se efectúe lo antes posible.

#### 4.7 OTRAS MEDIDAS

4.7.1 Pueden tomarse otras medidas relacionadas con el cierre de espacio aéreo y con la ejecución de un esquema de contingencia en la UTA/FIR CENAMER de la siguiente manera:

- a. No autorizará ningún cambio de nivel o de velocidad (número Mach, de ser el caso) dentro de los 10 minutos de la hora en que la aeronave ingresará al espacio aéreo adyacente.
- b. Instruirá a las aeronaves para que se comuniquen con las dependencias ATC adyacentes 5 minutos antes de la hora prevista de ingreso a la FIR o espacio aéreo correspondiente.
- c. Demora o suspensión de las operaciones IFR de aviación general; y
- d. Demora o suspensión de operaciones IFR comerciales.

## V.-TRANSICIÓN AL ESQUEMA DE CONTINGENCIA

### 5.1 CIERRE DE ESPACIO AEREO Y CAMBIO DE RUTAS

- 5.1.1 Durante los periodos de incertidumbre cuando es posible que haya cierres de espacio aéreo Centroamericano, los operadores de aeronaves deberán estar preparados para un posible cambio de encaminamiento mientras se encuentran en ruta; para familiarizarse con rutas alternativas establecidas en el esquema de contingencia, así como a estar alertas por lo que pueda ser publicado por un Estado a través de un NOTAM o una AIC.
- 5.1.2 En el caso de que ocurra un cierre de espacio aéreo en la FIR MHCC que no se ha divulgado previamente, el ATC debería, en lo posible, transmitir a todas las aeronaves en su espacio aéreo, que el espacio aéreo está cerrado y que estén en espera de instrucciones posteriores.
- 5.1.3 Los proveedores de servicios ATS deberían reconocer que cuando se divulga un cierre de espacio aéreo o de aeropuertos, las aerolíneas individuales pueden tener requerimientos diferentes dentro de sus compañías, respecto a encaminamientos alternativos. El ATC deberá estar alerta a responder cualquier requerimiento de una aerolínea y reaccionar de acuerdo con las medidas de seguridad operacional.

### 5.2 TRANSFERENCIA DE CONTROL Y COORDINACIÓN

- 5.2.1 La transferencia de control y comunicaciones entre las diferentes dependencias ATS de la FIR MHCC deberá realizarse en los límites comunes acordados en las diferentes cartas de acuerdo establecidas con las dependencias ATS adyacentes.
- 5.2.2 Los proveedores ATS deberían también revisar los requerimientos actuales de coordinación tomando en cuenta las operaciones de contingencia o el poco tiempo de aviso de un cierre de espacio aéreo.

## CAPITULO VI. -COORDINACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO DURANTE LA SITUACIÓN DE CONTINGENCIA

### 6.1 COORDINACION REGIONAL

- 6.1.1 En caso de emergencias ocurridas durante el período de contingencia, el RCC de Centroamérica:
- Hará las coordinaciones SAR correspondientes con los RSCs de Centroamérica, utilizando los procedimientos establecidos en el manual de Búsqueda y Salvamento.
  - Actuando como Punto de Contacto SAR (SPOC) para Centroamérica efectuará la recepción y gestión de los informes de Emergencia (ELT) del sistema SRSAT y

retransmitirá dicha información al RSC del Estado correspondiente, para que éste efectúe las gestiones SAR pertinentes.

## 6.2 SISTEMAS DE COMUNICACIONES PARA GESTIONES SAR DURANTE UNA SITUACIÓN DE CONTINGENCIA ATS

- 6.2.1 En una situación de contingencia ATS, durante la cual los sistemas de comunicaciones, incluyendo las del área SAR se vean degradados o interrumpidos, el RCC y las dependencias SAR Centroamericanas utilizarán todos los medios que les sean posibles para efectuar las coordinaciones.

## CAPITULO VII.-PROCEDIMIENTOS DE PILOTOS Y OPERADORES

- 7.1 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 interceptación por una aeronave militar. Por lo tanto, los operadores de aeronaves deben estar familiarizados con los procedimientos internacionales de interceptación contenidos en el Anexo 2 de la OACI – Reglamento del Aire, párrafo 3.8 y Apéndice 2, Secciones 2 y 3.
- 7.2 Los pilotos necesitan observar continuamente la frecuencia VHF de emergencia 121.5 MHz y la frecuencia de la dependencia ATS responsable del territorio que sobrevuela. Así mismo, deberían operar sus transpondedores en todo momento durante el vuelo, sin importar que la aeronave esté dentro o fuera del espacio aéreo donde se utiliza radar secundario de vigilancia (SSR) para fines ATS. Los transpondedores deberán fijarse en un código discreto asignado por el ATC o seleccionar el código 2000 si el ATC no le ha asignado un código.
- 7.3 Si una aeronave es interceptada por otra aeronave, de inmediato el piloto deberá:
- Seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a señales visuales de acuerdo con los procedimientos internacionales;
  - Notificar, en lo posible, a la dependencia ATS que corresponda;
  - Intentar establecer comunicación de radio con la aeronave interceptora haciendo una llamada general en la frecuencia de emergencia 121.5 MHz y 243 MHz, en caso de estar disponible; y
  - Fijar el transpondedor al código 7700, a menos que la dependencia ATS que corresponda gire otras instrucciones.
- 7.4 En el caso de que se reciban instrucciones diferentes por radio de cualquier fuente que estén en conflicto con las instrucciones giradas por la aeronave interceptora, la aeronave interceptada deberá solicitar clarificación de inmediato a la vez que continúa cumpliendo con las instrucciones giradas por la aeronave interceptora.

## CAPITULO VIII.-APROBACIÓN DE SOBREVUELO

- 8.1 Los operadores de aeronaves deberán obtener la autorización de sobrevuelo por parte de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales para aquellos vuelos operando a través del espacio aéreo de su jurisdicción, cuando sea requerido. En una situación de contingencia, los vuelos podrán ser re-enrutados sin previo aviso y puede no ser posible que los operadores den el aviso requerido con antelación y a tiempo para obtener autorización.
- 8.2 Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales responsables del espacio aéreo en el cual están establecidas las rutas de contingencia, podrían considerar el hacer arreglos especiales para acelerar las autorizaciones de vuelo en estas situaciones de contingencia.

## CAPITULO IX.-PUNTOS DE CONTACTO

- 9.1 La unidad de contingencia ATM de COCESNA asignada para los desarrollos de monitoreo que es la responsable de hacer cumplir el plan de contingencia y los arreglos de coordinación de la contingencia es el siguiente:
- a. Nombre de la Agencia: COCESNA
  - b. Persona de Contacto:
    - Ing. Roger Pérez  
Gerente Servicios de Navegación Aérea.  
(504) 9441-6645  
[Roger.perez@cocesna.org](mailto:Roger.perez@cocesna.org)
    - ATCO. Héctor Lee,  
Jefatura CENAMER ACC  
(504) 9950-7517  
[hector.lee@cocesna.org](mailto:hector.lee@cocesna.org)
    - ATCO. Henry Reyes  
Coordinador ATFM  
(504) 9950-7515  
[henry.reyes@cocesna.org](mailto:henry.reyes@cocesna.org)
    - Supervisor Operativo ATS  
Centro de control CENAMER  
Teléfono: (504) 2234-2507, (504) 2283-4750  
[supervisoresats@cocesna.org](mailto:supervisoresats@cocesna.org)

## CAPITULO 10.-ESQUEMA DE RUTAS DE CONTINGENCIA

- 10.1 En el caso de que a COCESNA (CENAMER ACC) no le sea posible la prestación del servicio ATC los estados centroamericanos serán los responsables de proporcionar este servicio sobre su territorio tomando como base los acuerdos especificados en las cartas de acuerdo operacionales de contingencia suscritas entre COCESNA y los estados centroamericanos.
- 10.2 Los operadores de aeronaves deberán documentar sus planes de vuelo utilizando las rutas de contingencia alternativas enlistadas en el esquema que se muestra a continuación para operar en el espacio aéreo responsabilidad de (CENAMER CONTROL).

**CUADRO ESQUEMA DE RUTAS DE CONTINGENCIA**

RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	FIR's INVOLUCRADAS
<p>En lugar de:</p> <p>UB753, UB764, UZ497, UG633, UL349, UR899, , UA754, UZ512, UH227, UB518, UM208, UM206</p>	<p><b>CON DESTINO O SOBREVUELO BELICE (MZBZ) (GOLDSON APP)</b> provee ATC en los siguientes encaminamientos:</p> <p><b>LLEGADAS MZBZ</b> <b>CR1: TUGET UB753 BZE</b> <b>CR2: LMS UB753 NALMA</b> <b>CR3: NAGEL DCT NALMA</b> <b>CR4: OLOVA UH227 BZE</b></p> <p><b>SALIENDO DE MZBZ</b> <b>CR1:UR899 CTM</b> <b>CR2: UB518 TIK</b> <b>CR3: UB764 IOS</b> <b>CR4. UR899 KIRAP/UG521 LMS</b></p>	<p><b>GOLDSON APP:</b> en coordinación con:</p> <p><b>MERIDA CONTROL,</b> <b>LA MESA CONTROL,</b> <b>LA AURORA CONTROL</b></p>



PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)

Código

ATS-PLAN-001

Edición

004

RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	FIR's INVOLUCRADAS
<p>En lugar de:</p> <p>UA770, UG757, UG765, UH227, UZ637, UR644, UA552, UG436, UW3,UW1,</p>	<p><b>CON DESTINO O SOBREVUELO DE LA AURORA (MGGT)</b></p> <p>provee ATC en el siguiente encaminamiento:</p> <p><b>LLEGADAS MGGT</b></p> <p><b>CR1:UB518 TIK UG757 AUR</b> <b>CR2: ASOKU UW3 AUR</b> <b>CR3: IOS DCT AUR</b> <b>CR4: YSV UA770 AUR</b> <b>CR5: CAT UG436 AUR</b> <b>CR6: TAP UA317 SJO UW1 AUR</b></p> <p><b>SALIENDO DE MGGT:</b></p> <p><b>CR1: UH227 BENES UH227 BZE</b> <b>CR2: UR644 ENALO</b> <b>CR3: UA552 GABEN</b> <b>CR4: AUR DCT VILDA DCT DUNEL UA317</b></p>	<p><b>LA AURORA CONTROL:</b> en coordinación con:</p> <p><b>MERIDA CONTROL,</b> <b>EL SALVADOR CONTROL,</b> <b>GOLDSOON APP,</b> <b>TONCONTIN APP</b></p>

RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	FIR's INVOLUCRADAS
<p>En lugar de: UB753, UG521, UR644, UH225, UR645</p>	<p><b>CON DESTINO O SOBREVUELO A LA MESA (MHLM) LA MESA CONTROL</b> provee ATC en el siguiente encaminamiento:</p> <p><b>LLEGADAS MHLM</b> <b>CR1: AMIDA UG521 LMS</b> <b>CR2: (BZE) KIRAP UG521 LMS</b> <b>CR3: (BZE) UZ512 KORTI TALAG</b></p> <p><b>SALIENDO DE MHLM:</b> <b>CR1: UB753 BZE</b> <b>CR2: LMS DCT TALAG TNT</b></p>	<p><b>LA MESA CONTROL</b> en coordinación con:</p> <p><b>GOLDSON APP,</b></p> <p><b>LA AURORA CONTROL,</b></p> <p><b>TONCONTIN APP</b></p>
<p>En lugar de: UB753, UA754, UR890, UR635, UA552, UA502, UA754,</p>	<p><b>CON DESTINO Y SOBREVUELO TONCONTIN (MHTG) TONCONTIN APP</b> provee ATC en el siguiente encaminamiento:</p> <p><b>LLEGANDO MHTG</b> <b>CR1: KORTI UZ512 TALAG TNT</b> <b>CR2: CAT UA754 TNT</b> <b>CR3: ILESU DCT KARAK UA552 TNT</b> <b>UB753 LMS</b></p> <p><b>SALIENDO DE MHTG:</b> <b>CR1: UB753 LMS</b> <b>CR2: UR635 YSV</b> <b>CR3: UA502 MGA</b></p>	<p><b>TONCONTIN APP</b> en coordinación con:</p> <p><b>EL SALVADOR CONTROL,</b></p> <p><b>LA AURORA CONTROL,</b></p> <p><b>LA MESA CONTROL,</b></p> <p><b>SANDINO APP</b></p>



PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)

Código

ATS-PLAN-001

Edición

004

RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	FIR's INVOLUCRADAS
En lugar de: UZ498, UR644, UR899, UZ499	<b>CON DESTINO O SOBREVUELO ROATAN (MHRO), ROATAN TORRE</b> proveerá ATC en el siguiente encaminamiento:  <b>LLEGADAS MHRO:</b> <b>CR1 KIRAP UR899 ROA</b>  <b>SALIENDO DE MHRO:</b> <b>CR1: ROA UR644 LMS</b>	<b>ROATAN TORRE</b> en coordinación con:  <b>LA MESA CONTROL</b>  <b>GOLDSON APP</b>

RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	FIR's INVOLUCRADAS
En lugar de: UA758, UB764, UH225, UR635, UA754, UA317, UG436, UA770, UZ30	<b>CON DESTINO O SOBREVUELO HACIA EL SALVADOR (MSLP), EL SALVADOR CONTROL</b> proveerá ATC en el siguiente encaminamiento:  <b>LLEGADAS MSLP</b> <b>CR1: IOS UB764 URNOS</b> <b>CR2: TNT UR635 YSV</b> <b>CR3: DUNEL UA317 CAT</b> <b>CR4: ALTEG UG436 OCAT</b>  <b>SALIENDO DE MSLP:</b> <b>CR1: H225 NAGEL DCT BZE o NAGEL</b> <b>UH225 LMS</b> <b>CR2: UA754 TNT</b> <b>CR3: UG436 AUR</b> <b>CR4: UA770 AUR</b>	<b>EL SALVADOR CONTROL</b> en coordinación con:  <b>LA AURORA CONTROL,</b>  <b>TONCONTIN APP,</b>  <b>SANDINO APP</b>

RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	FIR's INVOLUCRADAS
<p>En lugar de: UZ512, UZ498, UM328, UG877, UR878, UR505, UA317, UA502,</p>	<p><b>CON DESTINO O SOBREVUELO A MANAGUA (MNMG), MANAGUA APP</b> proveerá ATC en el siguiente encaminamiento:</p> <p><b>LLEGADAS MNMG:</b> CR1: TNT UA502 MGA CR2: TUKOR UA317 MGA CR3: ULAPO UA502 MGA</p> <p><b>SALIENDO MNMG:</b> CR1: MGA ILESU DCT TALAG Ó ILESU UZ512 BZE CR2: UR505 ARLEN UG436 ALTEG Ó MGA DCT ALTEG CR3: MGA UM328 LIB CR4: MGA UA317 RADON</p>	<p>SANDINO APP en coordinación con:</p> <p><b>EL SALVADOR CONTROL,</b></p> <p><b>TONCONTIN APP,</b></p> <p><b>EL COCO CONTROL,</b></p> <p><b>LIBERIA APP</b></p>

RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	FIR's INVOLUCRADAS
<p>En lugar de: UB767, UA322, UB690, UG440, UA502, UM659, UZ593, UZ403</p>	<p><b>CON DESTINO O SOBREVUELO EL COCO (MROC), EL COCO CONTROL</b> proveerá ATC en el siguiente encaminamiento:</p> <p><b>LLEGADAS MROC</b> CR1: LIB UG440 TIO CR2: AMUBI UA322 TIO CR3: ISEBA UG440 TIO CR4: COTOS UA502 TIO</p> <p><b>SALIENDO DE MROC</b> CR1: UA502 ULAPO CR2: UB690 LIO UB690 ANSON Ó UB690 LIO UA317 BUFEO CR3: B767 PARRI UM659 DRAKE DCT PAPIN</p>	<p><b>EL COCO CONTROL</b> en coordinación con:</p> <p><b>SANDINO APP,</b></p> <p><b>LIBERIA APP,</b></p> <p><b>PANAMA CONTROL</b></p>



**PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)**

Código

ATS-PLAN-001

Edición

004

<p>En lugar de: UM328, UZ512, UG436, UL200, UR877, UG440</p>	<p><b>CON DESTINO O SOBREVUELO LIBERIA (MRLB), LIBERIA APP</b> proveerá ATC en el siguiente encaminamiento:</p> <p><b>LLEGADAS MRLB</b> <b>CR1: IMOLA UM328 LIB</b></p> <p><b>SALIENDO DE MRLB</b> <b>CR1: DCT POMEZ DCT MGA</b></p>	<p><b>LIBERIA APP</b> en coordinación con:</p> <p><b>SANDINO APP</b></p> <p><b>EL COCO CONTROL</b></p>
--	--	--

**RUTAS DE CONTINGENCIA PARA MMID ACC**

<b>RUTA actual ATS</b>	<b>ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA</b>	<b>FIR INVOLUCRADAS</b>
<p><b>En lugar de:</b> UM210 DUPLO... UL655 UGATA... UM787 AVTUD... UL349 VSA... UM207 CPE... UL207 CPE... UA758 MID... UM206 DASMO... UM208 DASMO... UB753 MID... UG765 CZM... UG521 CZM... UB881 CZM... CTM UJ26 MID... CTM UJ61 CPE... UL577 CZM... UM782 CUN... ILUBA UJ52 CUN ANIKO UM209...</p>	<p><b>MHCC:</b> provee ATC en los siguientes encaminamientos:</p> <p><b>CR1: ANREX UL308 AUTLA FL300 OR OBV</b></p> <p><b>CR2: GABEN UA552 DUPLO (F300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR3: ANIKO UB881 CZM HACIA MMFR F300 ABV</b></p> <p><b>CR4: TUKEV UP659 OAX (FL300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR5: UKORO UA770 KEHLI (F300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR6: SIGMA UA766 KEHLI (F300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR7: SOLO SALIDAS DE BZE R899 CTM HACIA MMFR 18000 FT, 5 MIN</b></p>	<p><b>MHCC:</b> en coordinación con <b>MMID ACC</b></p>

<b>RUTAS DE CONTINGENCIA PARA MMID ACC</b>		
<b>RUTA ACTUAL ATS</b>	<b>ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA</b>	<b>FIR INVOLUCRADAS</b>
<p><b>En lugar de:</b></p> <p>VOGON UP659...</p> <p>DURDO J1 TAP...</p> <p>TGZ UJ47 TAP...</p> <p>DUPLO UM210...</p> <p>UGATA UL655...</p> <p>AVTUD UM787...</p> <p>VSA UL349...</p> <p>CPE UM207...</p> <p>CPE UL207...</p> <p>MID UA758...</p> <p>NUDAN UM206...</p> <p>CPE UM208...</p> <p>MID UB753...</p> <p>CPE UJ61 CTM...</p> <p>CZM UG765...</p> <p>CZM UG521...</p> <p>CZM UB881...</p> <p>CUN UM782...</p> <p>CUN UL214 SIGMA...</p> <p>NUKAN UT29 SIGMA...</p> <p>CZM UL577...</p> <p>DUTNA UM209...</p>	<p><b>MMID ACC:</b> provee ATC en los siguientes encaminamientos:</p> <p><b>CR1: AUTLA UL308 ANREX (F300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR2: IPSUM UL318 ALSAL (F300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR3: TAP J13/UL423 (F300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR4: EMOSA UB764 ANEPU (F300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR5: PISAD UL333 ILUBA (F300 OR ABV) FL300 OR OBV)</b></p> <p><b>CR6: CZM AMIDA UG521 (F300 OR ABV FL300 OR ABV)</b></p> <p><b>CR7: ILUBA UL333 PISAD (F310 OR ABV)</b></p> <p><b>CR8: MID UA758 VIDNO (FL310 OR ABV)</b></p> <p><b>CR9: MID UB753 TUGET (FL310 OR ABV)</b></p> <p><b>CR9: SOLO LLEGADAS A BZE UB753 TUGET (FALLA COMS C/ BZE A ALTITUD ASIGNADA POR CNMR) O ALTITUD ACORDADA CON BZE, 5 MIN</b></p>	<p><b>MMID:</b> en coordinación con <b>MHCC</b></p>

Todas las aeronaves deberían establecer y mantener contacto con las frecuencias VHF o HF publicadas con la dependencia ATS APP responsable por el espacio aéreo que está siendo volado. (Ver Adjunto A Diagramas de rutas de contingencia al final del documento).

## CAPITULO XI.-LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO

### 11.1 ESTADOS/TERRITORIOS/ORGANIZACIONES INTERNACIONALES INVOLUCRADOS

Estado/ Organización Internacional	Punto de Contacto	Teléfono	Correo Electrónico
BELICE	CAP. Stanley Gideon	Tel. 501 615 4470	<a href="mailto:stanley.gideon@civilaviation.gov.bz">stanley.gideon@civilaviation.gov.bz</a>
	ATCO. Marvin Polanco	Tel. 501 600 9025	<a href="mailto:marvin.polanco@civilaviation.gov.bz">marvin.polanco@civilaviation.gov.bz</a>
GUATEMALA	ATM. Jerry Jacks	Tel. 502 3019 9446	<a href="mailto:jydgac@gmail.com">jydgac@gmail.com</a>
	ATM. Ivan Velasquez	Tel. 502 42361684	<a href="mailto:ivan.velasquez@dgac.gob.gt">ivan.velasquez@dgac.gob.gt</a>
	Supervisor de turno ATS	Tel. 502 2321 5024 502 2321 5025	<a href="mailto:radarauragt@dgac.gob.gt">radarauragt@dgac.gob.gt</a> <a href="mailto:torreauragt@dgac.gob.gt">torreauragt@dgac.gob.gt</a>
HONDURAS	ATCO Carlos Padilla	Tel.504 3234 3413	<a href="mailto:cpadilla@ahac.gob.hn">cpadilla@ahac.gob.hn</a>
	ATCO. Yalena Bonilla	Tel.504 9985 5309	<a href="mailto:ybonilla@ahac.gob.hn">ybonilla@ahac.gob.hn</a>
	ATCO. Paola Arteaga	Tel: 504 9996 5384	<a href="mailto:coordinadorasms@ahac.gob.hn">coordinadorasms@ahac.gob.hn</a>
NICARAGUA	Lic. Mario Altamirano	Tel.505 8414 8223	<a href="mailto:mariowolf47@gmail.com">mariowolf47@gmail.com</a>
	Lic. Jorge Saballos	Tel. 505 885 25974	<a href="mailto:jsaballos@eaai.com.ni">jsaballos@eaai.com.ni</a>
EL SALVADOR	Lic. Marco Henríquez	Tel.503 2565 4501	<a href="mailto:m.henriquez@aac.gob.sv">m.henriquez@aac.gob.sv</a>
	Supervisor radar	Tel. 503 2375 2491	<a href="mailto:usuario.radar@cepa.gob.sv">usuario.radar@cepa.gob.sv</a>
COSTA RICA	ATCO. Fernando Naranjo	Tel. 506 8708 7438	<a href="mailto:fnaranjo@dgac.go.cr">fnaranjo@dgac.go.cr</a>
	ATCO. Luis Miranda Muñoz	Tel. 506 8709 0470	<a href="mailto:lmiranda@dgac.go.cr">lmiranda@dgac.go.cr</a>
	ATCO. Jeffrey Ríos Córdova	Tel. 506 8707 4610	<a href="mailto:jrios@dgac.go.cr">jrios@dgac.go.cr</a>

**PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)**

Código

ATS-PLAN-001

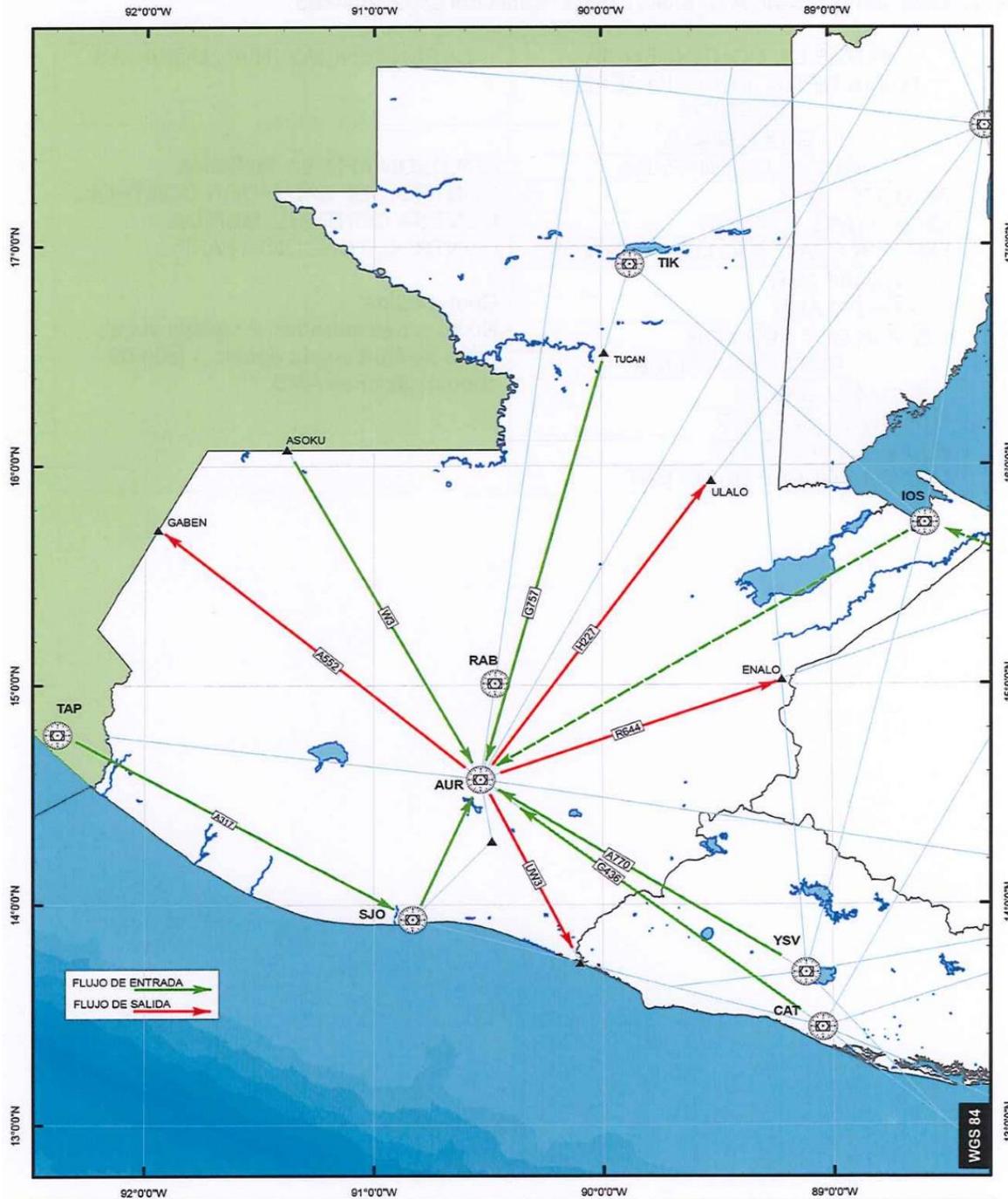
Edición

004

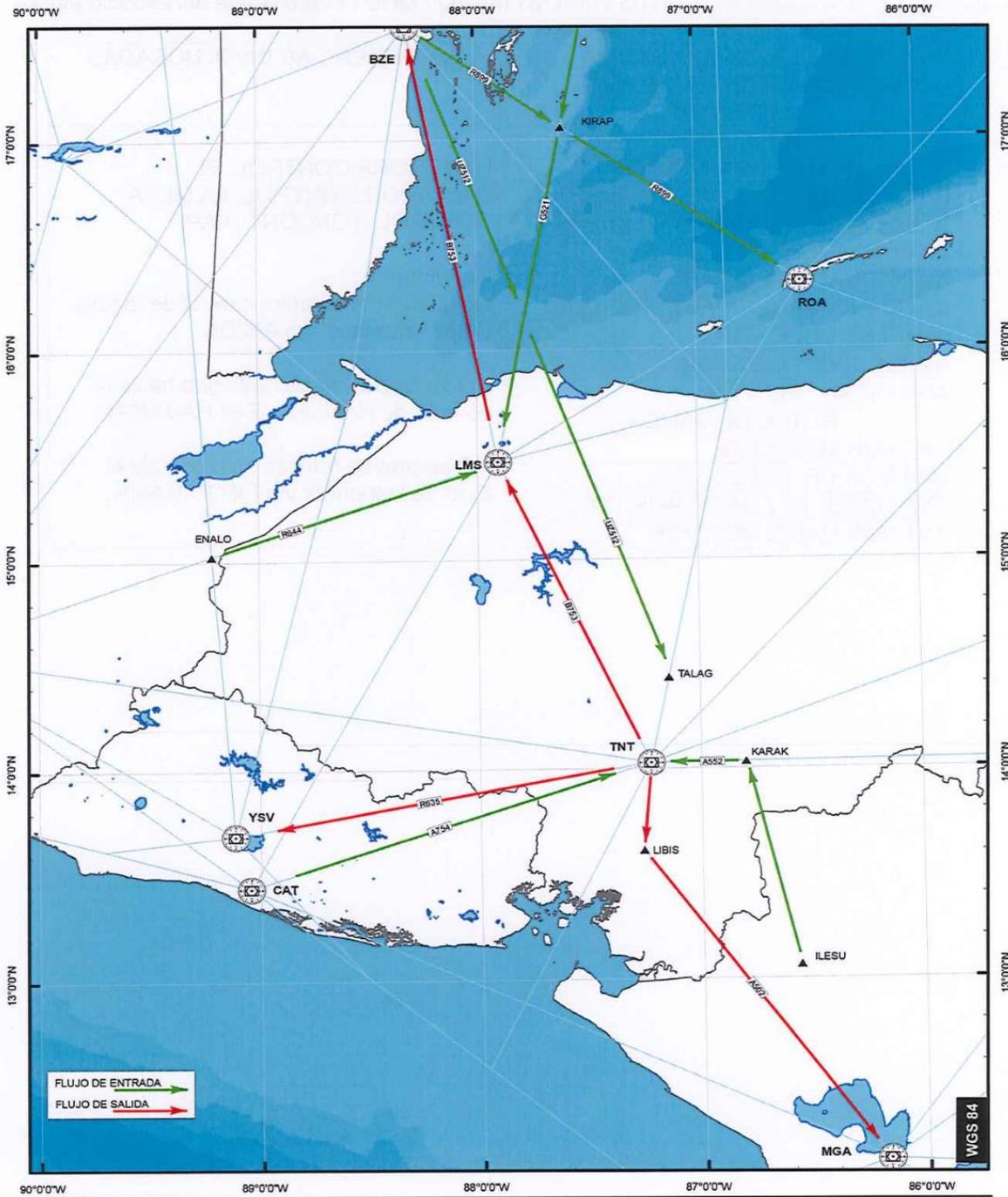
Estado/ Organización Internacional	Punto de Contacto	Teléfono	Correo Electrónico
IATA	David Hernandez	Tel.001 305 264 8088 001 786 5363476	<a href="mailto:hernandezd@iata.org">hernandezd@iata.org</a>
ICAO (Oficina Regional)	Eddian Méndez	Tel.00-52-15536439265	<a href="mailto:emendez@icao.int">emendez@icao.int</a>



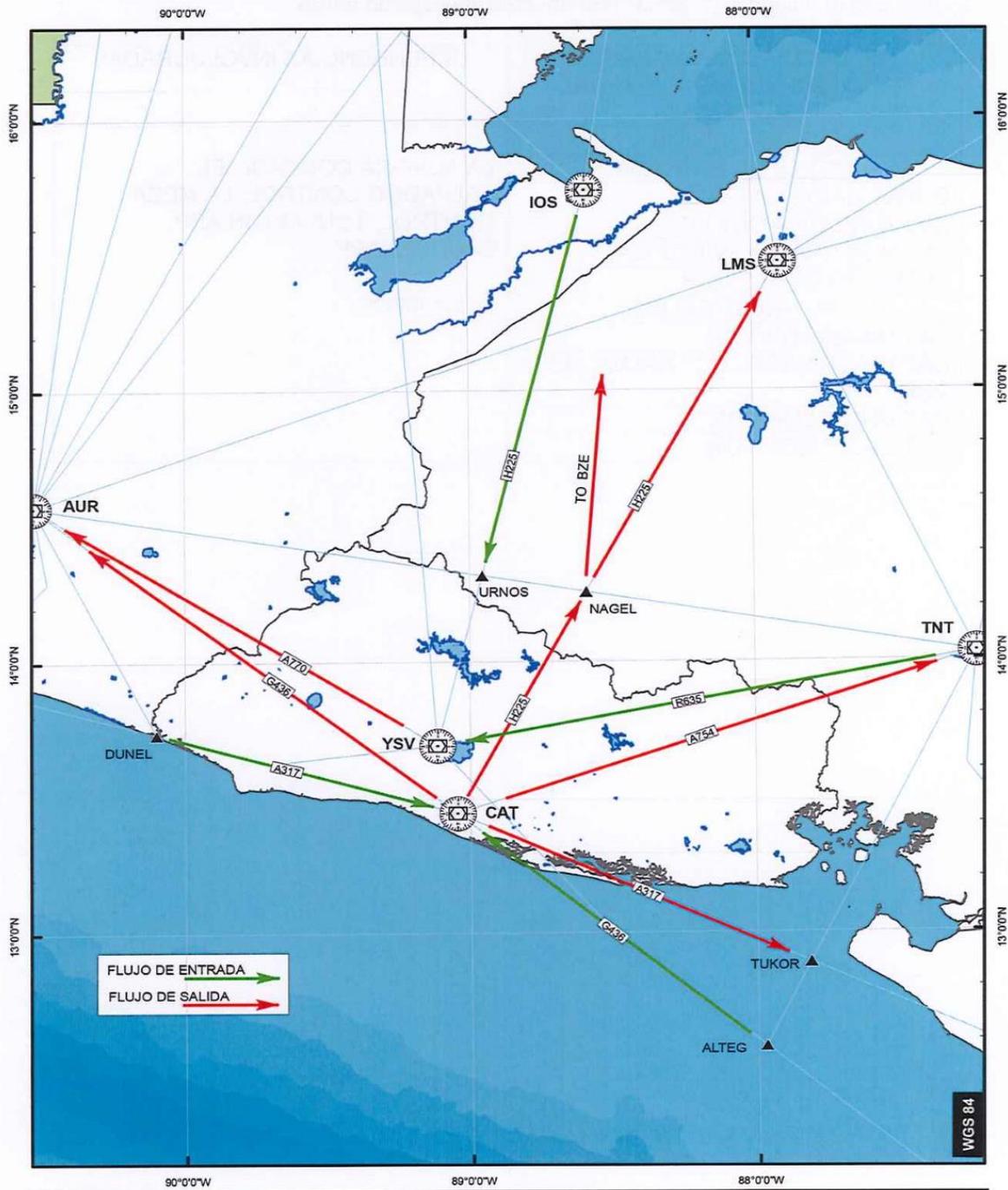
FLUJOS DE CONTINGENCIA GUATEMALA



FLUJOS DE CONTINGENCIA MHTG



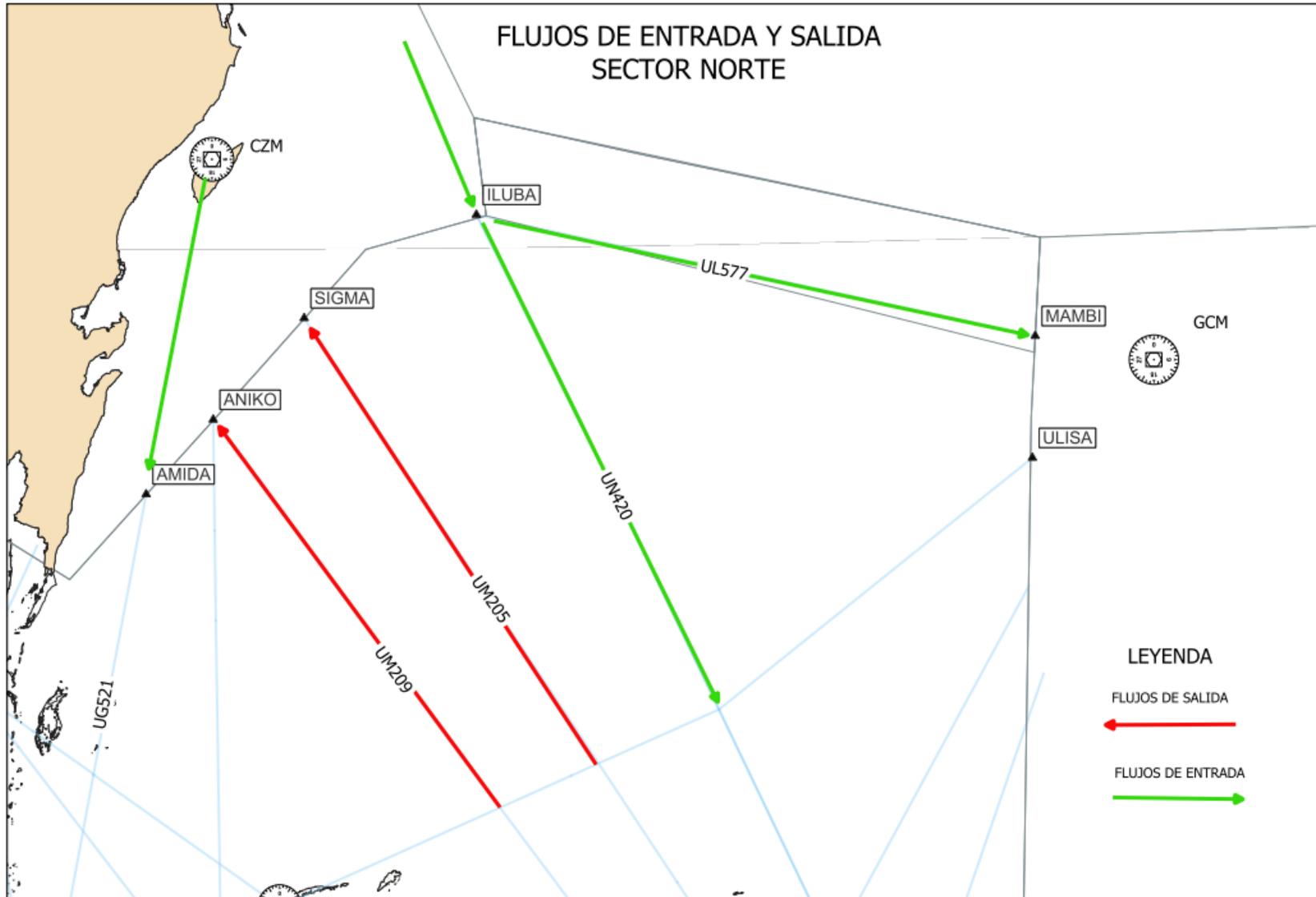
FLUJOS DE CONTINGENCIA MSLP

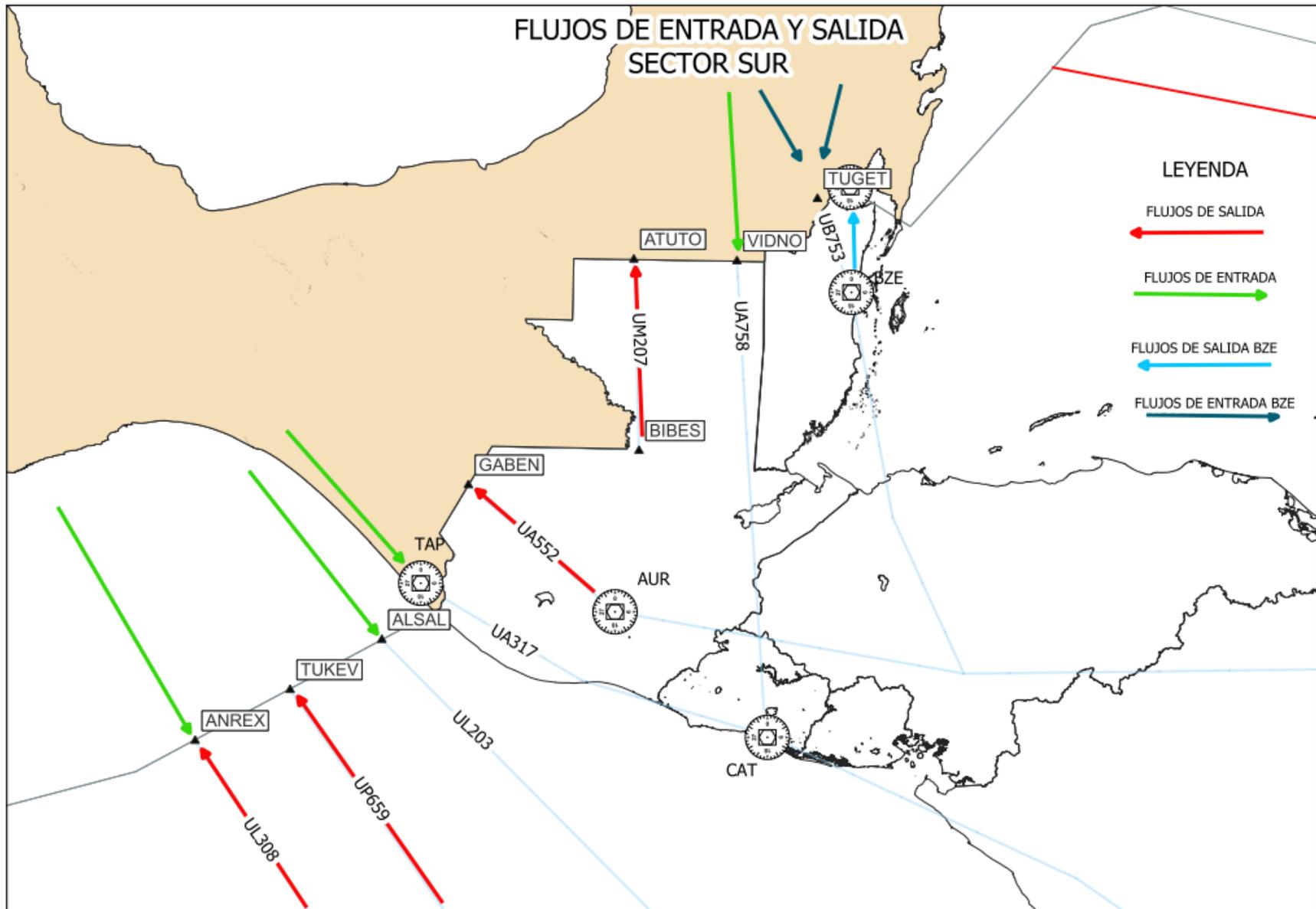






FLUJOS DE CONTINGENCIA MERIDA CONTROL







## PLAN REGIONAL DE CONTINGENCIA ATM PARA LA UTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL)

Código

ATS-PLAN-001

Edición

004

### CAPÍTULO XIII.- DISPOSICIONES FINALES

Para la consecución eficiente de los aspectos anteriores, COCESNA cuenta con documentación adicional y complementaria al presente Procedimiento, el cual puede ser ubicada en los diferentes medios de publicación internamente establecidos.

1. Todo lo no previsto en el presente Plan de Contingencia ATM Para la RUTA/FIR MHCC (CENAMER CONTROL), deberá revisarse y exponerse por escrito por la Gerencia ACNA y deberá ser avalado por la Dirección Ejecutiva-CEO.
2. La Dirección Ejecutiva-CEO autorizará la incorporación al presente los procedimientos que considere convenientes, en la medida que las actividades de COCESNA lo vayan requiriendo.
3. El incumplimiento a cualquiera de las disposiciones del presente Plan será sancionado conforme a las normas internas de trabajo establecidas en el Código de Servicio de COCESNA.
4. Este plan podrá ser actualizado según su necesidad.

#### DE LA VIGENCIA

El presente Plan de Contingencia ATM, es aprobado por la Dirección Ejecutiva-CEO en noviembre de 2023 y entrará en vigor a partir del mismo mes.

**FIN**