



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE PANAMÁ
DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA
PLAN DE CONTINGENCIA EN CASO DE FALLA PARCIAL O
TOTAL EN LA FIR PANAMÁ

PLAN DE CONTINGENCIA

1. INTRODUCCIÓN

El presente Plan de Contingencia ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI, contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426, Parte II, Sección I, Capítulo 1, párrafo 1.3).

La efectiva aplicación del presente plan presupone una estrecha cooperación, colaboración y aceptación de las autoridades aeronáuticas de las FIR involucradas, así como de los usuarios del espacio aéreo de referencia

Los Servicios ATS pueden verse afectados por una diversidad de eventos, tales como: fallas en los servicios comerciales de Energía Eléctrica y Telecomunicaciones, en los sistemas de radiocomunicación, por siniestro naturales, disturbios populares, huelgas, sabotajes, guerras, etc., pueden darse por separados, o como resultado de acciones que involucren más de uno de dichos eventos al mismo tiempo; algunas de dichas situaciones pueden ser eficiencia y regularidad acostumbrada de los servicios en condiciones “normales”, previstas, otras no, sin embargo, para evitar que los mismos puedan afectar significativamente los Servicios ATS, deberán preverse las siguientes medidas de aplicación general en las áreas de mayor sensibilidad al Tránsito Aéreo Nacional e Internacional a saber: El Centro de Control de Tránsito Aéreo, y los Aeropuertos Internacionales de Tocumen y Gelabert. Como segunda instancia Enrique A. Jiménez, Enrique Malek y Manuel Niño (Changuinola).

El objetivo de este Plan de Contingencia es facilitar y mantener el movimiento ordenado y seguro de los vuelos nacionales e internacionales en la FIR/CTA Panamá en caso de una disminución parcial o total de la prestación en los servicios de tránsito aéreo, así como de los correspondientes servicios de apoyo.

El presente documento pretende la implementación y guías de orientación a fin de brindar los Servicios de Tránsito Aéreo en la República de Panamá, y sus aguas jurisdiccionales de manera segura y eficiente cuando se prevea su interrupción por razones de, fallas de los sistemas CNS, desastres naturales, huelga, paros y otros.

Los arreglos de contingencias aquí descritos son provisionales y no pretenderán sustituir los Acuerdo Regionales vigentes. Una vez subsanada las condiciones “anormales”, el mismo quedará sin efecto.

Los procedimientos, servicios e instalaciones aquí detalladas no desmejorarán el nivel de seguridad de las operaciones, aún cuando se utilicen rutas, radioayuda o servicios de alternativas.

En caso de surgir situaciones no contempladas en el presente documento que afecten los servicios ATS o se requiera la aplicación de medidas diferentes a las aquí descritas, las mismas podrán ejecutarse previa coordinación con la Dirección de Navegación Aérea o en su defecto a través de la Dirección General.

Pasada la crisis y con fundamento a las nuevas experiencias, se realizará la actualización del presente documento.

1.1. Autoridad Responsable

La Autoridad Aeronáutica delegará en el Director de Navegación Aérea la iniciativa de convocar a las autoridades que corresponda para conformar un *Centro de Operaciones*, para evaluar aquellos acontecimientos que exijan la preparación y aplicación de los arreglos correspondientes, con facultad para tomar decisiones hasta el momento que el sistema haya vuelto a la normalidad. La posibilidad de convocatoria incluirá a las siguientes autoridades:

Director de Navegación Aérea,
Director de Comunicación, Navegación, y Vigilancia.

Director de Finanzas (cuando sea requerido)

Jefe del Depto. Gestión de Tránsito Aéreo

Jefe del Depto. de Servicios AIS

Jefe del CERAP

Jefes de Torres de Control

Jefe de Meteorología

Jefe de Telecom

2. PROCEDIMIENTOS GENERALES APLICABLES

Cuando exista la posibilidad del cierre del espacio aéreo panameño, los operadores de aeronaves deberán estar preparados para un posible re-enrutamiento, así como estar alertas por lo que pueda ser publicado por la AAC. a través de un NOTAM.

En caso de un cierre parcial o total del espacio aéreo, se transmitirá en lo posible, a todas las aeronaves que su espacio aéreo está cerrado y que esperen instrucciones posteriores. Así mismo, el ATC deberá reconocer que las aerolíneas pueden tener requerimientos diferentes respecto a encaminamientos alternativos y deberá reaccionar de acuerdo a las medidas de seguridad operacional respondiendo a las solicitudes de las aerolíneas.

Atendiendo a las leyes de la Republica de Panamá según el Artículo de la Ley 21 del 29 de enero del 2003 se establecen los siguientes procedimientos para la atención de situaciones eventuales que puedan afectar el normal funcionamiento de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Estos servicios se determinarán por nivel de prioridad, teniendo como principal objetivo la seguridad de las operaciones, podrán existir reducción de servicios, basándose fundamentalmente en la separación de aeronaves de manera estandarizada y fluida.

1. La suspensión temporal de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo entre las horas de 0500 UTC y las 1200 UTC, brindando solamente Información al Vuelo durante esas horas o

Asesoramiento Radar, pudiéndose entonces utilizar Personal Asistente para turno nocturnos, suspendiendo operaciones IFR en el área terminal desde las 0500 hasta las 1200.

2. Suspensión de los Servicios Torre de Tocumen desde 0500 UTC a 1200 UTC.
3. La suspensión de aprobación de las Áreas Restringidas, (aunque se tenga radar) en caso de que el nivel de personal sea muy bajo; para que el área sea más amplia y limpia de conflictos.

2.1 Aeródromos Internacionales

Inicialmente, la lista mínima de los aeródromos disponibles para vuelos internacionales cuando se apliquen medidas de contingencia, será:

1. Aeropuerto Internacional de Tocumen (MPTO)
2. Aeropuerto Internacional Marcos A. Gelabert (MPMG)
3. Aeropuerto Internacional Enrique Malek (MPDA)

2.2 Disponibilidad CNS Mínima:

Las condiciones **mínimas** para una operación parcial son:

- a. Comunicaciones:
 - VHF en las TWR y la TMA 119.7
 - VHF en CTA Panamá 125.5
 - SIN canales de coordinación
 - SIN red AFTN
- b. Navegación:
 - VOR/DME TBG
 - VOR/DME SPP
 - VOR/DME DAV
- c. Vigilancia:
 - SIN radar

2.3 Equipo de Contingencia

Se contará además con un *Equipo de Contingencia* a cargo del Director de Navegación Aérea en colaboración del Jefe de Tránsito Aéreo, la Jefatura del Centro de Control (CERAP), quién tendrá la misión de ejecutar y coordinar las actividades durante la situación de contingencia. Para ello recurrirá a los Supervisores ATC, Jefes de Torres y/o CTA de turno que estén involucrados por las medidas de Contingencia vigentes. Se integrará además al Equipo de Contingencia todos aquellos funcionarios de turno o técnicos especialmente convocados por el Centro de Operaciones, relacionados con la recuperación de las condiciones normales de funcionamiento, las coordinaciones y comunicaciones necesarias.

La unidad de contingencia ATM asignada para desarrollar el monitoreo, es la responsable de hacer cumplir el plan de contingencia y los arreglos necesarios de coordinación es decir:

Nombre de la Agencia: Dirección de Navegación Aérea	Persona de contacto:
Director de Navegación Aérea	Teléfono/Fax: 507-315-9807
	Correo electrónico:
naerea@aeronautica.gob.pa	

Durante la situación de contingencia, la Unidad de contingencia mantendrá contacto con las FIRs involucradas, a la oficina Regional SAM de la OACI, y coordinara con todos ellos (Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales) y con la oficina regional de la IATA, para asegurar que los vuelos internacionales tengan los servicios de navegación aérea.

a. La actuación del Equipo de Contingencia incluirá:

1. Evaluar los medios CNS disponibles durante la contingencia para determinar los procedimientos ATM que considere aplicables.
2. Estar continuamente al corriente de la situación de contingencia.
3. Organizar equipos de contingencia en cada una de las áreas especializadas.
4. Mantener enlace con la OACI. y los usuarios.
5. Dar aviso de la situación de contingencia con suficiente antelación y/o tan pronto como sea posible a las siguientes organizaciones:
 - ACCs responsables de las FIR adyacentes y demás ACCs que pudieran verse involucrados por las medidas de contingencia,
 - OACI, Oficina Regional SAM,
 - Representantes de las empresas de transporte aéreo regulares e internacionales
 - y otros usuarios.
6. Revisará y elaborará propuestas para actualizar o mejorar el presente plan.

3. PUBLICACIÓN NOTAM

En el caso de que sean afectados los servicios ATS dentro de la CTA/UTA Panamá, la Autoridad de Aeronáutica Civil publicara el NOTAM correspondiente indicando lo siguiente:

- Hora y fecha de inicio de las medidas de contingencia.

- Espacio aéreo disponible para el sobrevuelo de tránsito y aeropuertos disponibles para el aterrizaje.
- Detalles de las instalaciones y servicios disponibles o no disponibles y cualquier límite en la provisión de los servicios ATS (por ejemplo, ACC, APP, TWR, Y FIS), incluyendo la fecha de restauración de los servicios, en caso de ser posible.
- Rutas de contingencia ATS. Las rutas alternativas descritas en el **Apéndice A**, están diseñadas para utilizar al máximo las estructuras de rutas existentes y los servicios de comunicaciones, navegación, y vigilancia.
- Procedimientos a seguir por las unidades ATS vecinas
- Procedimientos a seguir por los pilotos
- Cualquier otro detalle relacionado con las interrupciones y con las acciones que se están tomando que pudieran ser útiles para los operadores de aeronaves.

4. PLANES DE VUELO:

- ◆ Debido a la falla en el Sistema de Procedimientos de Datos, se deberá ubicar una impresora del Canal 20/29 en el Centro de Control o en su defecto **RED Aeronáutica, FAX o Internet (RED LOCAL)** a través de la cual se recibirá toda la información necesaria para ser procesada manualmente.
- ◆ Se cancela la impresión automática de fajas en el Centro de Control, Tocumen Torre y Gelabert Torre, por lo tanto, toda la información relativa a los estimados de llegadas, revisiones, autorizaciones de vuelos, serán coordinada vía teléfono o PBX.
- ◆ La información relativa a Control y meteorología, serán coordinada vía la impresora (AFTN) o Teléfono Comercial (MADI), según corresponda. Esta condición aumentará el factor de ocupación de estos teléfonos.

5. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA EN LOS RCW:

- ◆ Debido a la falta de la presentación radar, no se tendrá conocimiento de formaciones de mal tiempo a través del Radar Primario (60NM), por lo que esta información tampoco estará disponible a las aeronaves, sin embargo se emitirán los correspondientes informes METAR y SPECI vía voz o a través del sistema ATIS.

6. SISTEMA AFTN:

- ◆ La comunicación tanto Local como Internacional, estará concentrada a través de teléfono comercial priorizando las llamadas.

7. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN DE VOZ INTERNACIONALES:

- ◆ Existe la posibilidad de comunicación internacional a través de los circuitos de Voz del Conmutador de Bogotá. El enlace Satelital (MEVA), estará disponible, el DENRO, para poder ser utilizado así como el enlace Microondas con el COCO y CENAMER.

8. PLANTA DE FUERZA Y AIRE ACONDICIONADO:

- ◆ Los sistemas de aire acondicionado y planta de fuerza, poseen equipos duales, sin embargo se deberá contratar una planta adicional en caso de ser necesario.

9. PROCEDIMIENTO ESPECÍFICOS DE SEPARACIÓN

Los criterios de separación serán aplicados 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).

9.1. Procedimiento de EN RUTA

El Procedimiento de Control Manual y Radar debe tomarse como primera prioridad la Seguridad de todas y cada una de las operaciones; dejando en segundo término el rápido movimiento de las mismas.

Debido a esto se aplicarán todos los patrones de espera que sean necesarios para separar verticalmente las aeronaves que se dirijan al Área Terminal.

1. Nivel de Vuelo **200** ó Superior: Separación Longitudinal **15** minutos en todas las Rutas ATS.
2. Debajo de nivel de vuelo **200**: Separación Longitudinal **20** minutos en todas las Rutas ATS y Directas.
3. Separación Vertical: mínima según la Tabla semicircular se niveles de vuelo.
 - a. **RVSM** a/sobre nivel 290
 - b. 1000 pies debajo de nivel **200**.
4. Establecer coordinación con los ACC adyacentes (Ver Proyecto LOA.)

5. Los vuelos VFR, recibirán Servicio de Información de Vuelo del tránsito conocido. No estará disponible el Servicio de Asesoramiento Radar en Ruta, debido a la falta de este equipamiento.
6. Horarios: Se brindarán servicios tránsito aéreo atendiendo a la capacidad de atender de manera eficiente y segura cada una de nuestras responsabilidades.

El espaciamiento del flujo de tránsito aéreo entre aeronaves, cuando se cuenten con las condiciones CNS mínimas, será de 15 minutos en cada uno de los puntos de transferencia.

9.1.1. Transferencia de Control y Coordinación

La transferencia de control y comunicaciones deberá realizarse en los límites comunes de las FIR entre las unidades ATS y la coordinación de la transferencia se hará con 10 minutos de antelación a la hora estimada al punto de transferencia, tomando en cuenta que si es por una contingencia o por el poco tiempo de aviso del cierre de un espacio aéreo, se hará lo más pronto posible.

En caso de agotar los medios de comunicaciones normales y alternas, se solicitará al piloto que proceda a comunicar a la dependencia ATC aceptante de su tránsito y obtener autorización (auto transferencia).

9.2. Procedimientos en el Área Terminal

En caso de condiciones meteorológicas adversas, las aeronaves llamarán al Centro y se le deberá proveer Servicios de información de Tránsito en la medida de lo posible.

1. Separación longitudinal standard (Timed Approach)
2. Separación Vertical 1000 pies entre IFR y 500 pies entre VFR / IFR.
3. Coordinación con la Torre: Se establecerá a través de líneas directas en caso de que no este en uso el Equipo MADI.
4. Servicios Clase C y Asesoramiento Radar; estos servicios no estarán disponibles debido a la falta del Sistema Radar.
5. Servicio de Información al Vuelo: Se implementará este servicio a través de la frecuencia 121.2 Mhz.

Reducción del servicio para Prácticas de Aproximación por Instrumentos. Las aeronaves deberán realizar estas prácticas en condiciones visuales y si la afluencia de tránsito lo permite.

La eliminación de los Planes de Vuelo Repetitivos (RPL); los planes de vuelo serán realizados por orden de solicitud, y con la premura que el tránsito lo permita.

La suspensión de aprobación de las Áreas Restringidas, (aunque se tenga radar) en caso de que el nivel de personal sea muy bajo; para que el área sea más amplia y limpia de conflictos.

No podrán ser autorizadas salidas simultáneas de los aeropuertos de Howard, Marcos A. Gelabert y Tocumen en condición no radar, y deberá establecerse una mínima de 20 millas DME para que una segunda aeronave pueda salir.

En el momento de que una aeronave sea autorizada a una Aproximación por Instrumento, el Controlador de Aproximación deberá proteger el procedimiento de aproximación frustrada y no será hasta recibir la hora de llegada de parte de la Torre de Control cuando se autorizará a una segunda aeronave para ejecutar la aproximación.

Se mantendrá no menos de 1000 pies de separación entre la aeronave realizando patrón de espera y la altitud de aproximación frustrada.

Todas las Torres de Control, Estaciones, FSS informaran al Centro de Control:

- ◆ Hora de llegada
 - ◆ Aterrizaje Asegurado
 - ◆ Aproximación Frustrada
 - ◆ Cancelación IFR
- ◆ Y toda aquella información pertinente para que el Centro de Control de Área y Aproximación administre su tránsito de manera segura, ordenada y expedita.

No se brindará Servicio de Asesoramiento a los Vuelos VFR, en condiciones no radar. Por motivo de seguridad se requiere prestar Servicio de Información al Vuelo.

- ◆ Las aeronaves que en vuelo vayan a solicitar Plan de Vuelo IFR, deberán pedir su autorización con el tiempo suficiente y de acuerdo al Reglamento de Aviación Civil de la Republica de Panamá para que el Centro pueda suministrar el Servicio adecuadamente.
- ◆ Para vuelos cortos hacia los Aeropuertos Enrique A. Jiménez y Contadora, no se permitirá que las aeronaves llamen en el aire solicitando su autorización, esto debe ser coordinado previo a la salida de la aeronave por medio de la Torre de Jiménez o Panamá Radio respectivamente. En caso de condiciones marginales meteorológicas inesperadas, se le brindará autorización IFR tan pronto el tránsito lo permita.
- ◆ Cuando la cantidad de personal dentro del Cuarto de Control este limitada o reducida quedará bajo responsabilidad del Supervisor coordinar e iniciar el control de flujo de 20 minutos entre aeronaves que se dirigen al área terminal de Panamá, también se recomienda el Control de flujo para aeronaves que salgan del Área Terminal con un tiempo entre 6 a 10 minutos, según sea necesario (Este tiempo podrá ampliarse de ser necesario, con las debidas coordinaciones).

9.3. Procedimientos para las torres de control

Torre de Control TOCUMEN

- ◆ Se implementarán Procedimientos Manuales, de coordinación entre la Torre de Control y el Centro de Control para las llegadas y salidas, planes de vuelo, información meteorológica y otras coordinaciones de control, debido a la falta del Monitor Radar y la impresora automática de fajas de vuelo, la comunicación se realizará a través de PBX.

La comunicación a través de las frecuencias VHF (Transmisores/Receptores) y Líneas de Tierra, coordinación con el Observatorio Meteorológico, aire acondicionado y planta de fuerza, poseen disponibilidad de equipos de baterías.

Torre de Control MARCOS A. GELABERT

- ◆ Se implementarán Procedimientos Manuales y coordinación de la información de Datos de Vuelo entre la Torre de Control y el Centro de Control, para las llegadas, salidas y planes de vuelo, debido a la falta de Monitor Radar, impresión automática de fajas de vuelo o manualmente a través de consola de comm.
- ◆ Existen equipos disponibles de Batería para atender las fallas.

Torres de Control DAVID, CHANGUINOLA Y ENRIQUE A. JIMÉNEZ

- ◆ Se mantendrán los procedimientos actuales, excepto en lo relativo a las comunicaciones entre estas y el ACC/APP, por la afectación del Sistema de comunicaciones se utilizaran los equipos alternos FAX, Internet etc. Por lo anterior, será necesario establecer estas facilidades en un lugar donde el acceso este disponible.

10. PROCEDIMIENTOS PARA LOS PILOTOS Y OPERADORES

Durante el periodo de contingencia se dejara de aplicar el sistema de planes de vuelo repetitivos (RPL), por lo cual todos los vuelos deberán presentar con la debida antelación su respectivo plan de vuelo (FPL).

Todas las aeronaves que utilicen las rutas ATS de contingencia establecidas en este plan se ajustaran a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y se le asignara un nivel de vuelo de acuerdo a la tabla de niveles del Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3. El ultimo nivel asignado deberá mantenerse salvo en una situación de emergencia.

Volaran en la ruta o lo más cerca posible del eje de ruta de contingencia asignada.

Ver Apéndice A.

En el caso de no tener comunicación con la dependencia ATS responsable donde la aeronave este volando, el piloto procederá a comunicar en las frecuencias VHF con la torre de Control Tocumen en 118.1 con la finalidad de informar su transito. Así mismo, informará cualquier maniobra de ascenso o descenso que las circunstancias así lo requieran, preferentemente de 2 a 5 minutos de antelación, realizando la maniobra a la derecha del eje de ruta. Todas estas transmisiones también las hará en las frecuencias TIBA (123.45 MHz).

Los pilotos mantendrán el ultimo respondedor SSR en modo A y C asignado y si no se le ha asignado, mantendrá accionado el código A/C 2000

RUTAS DE CONTINGENCIA

En el caso de que la CTA/UTA/FIR Panamá requiera implementar procedimientos de contingencia 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 asegurar que se evite dicho espacio aéreo.

RUTAS DE CONTINGENCIA		
RUTA Actual ATS	RUTA Contingencia	FIR Involucrada
UA321 UA552 UG448 UL465 UA317 UG440	UB767 UG439	CENAMER
UG437 UB510 UG434 UL780 (Area Norte)	UG430 UG436	KINGSTON
UG437 UG426 UA321 UL780 UL655	UQ102 o G430	BOGOTA BARRANQUILLA

Todos los vuelos ingresando y aterrizando en la CTA/UTA/FIR Panamá durante la aplicación de contingencia deberán mantener escucha en las frecuencias ATS correspondiente y proceder según instrucciones hacia la radioayuda principal según haya sido autorizado y hacer espera, hasta nuevo aviso.

APENDICE A

RUTAS DE CONTINGENCIA ATS

Las aeronaves en ruta Norte-Sur y viceversa utilizaran las siguientes rutas:

UG437 – UL780 – UA321 - UA319 – UG439

Las aeronaves en ruta Este-Oeste y viceversa utilizaran las siguientes rutas:

UA317 - UA502 – UA574

Las aeronaves despegando y llegando a San Andrés utilizaran la siguiente ruta:

UB689

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE FLUJO

- ◆ El supervisor notificará al Jefe del Cerap que aplicará el Control de Flujo por saturación del tránsito, debido a limitaciones de personal, etc. esto será por lo menos 30 minutos antes de su implementación. Este procedimiento obedece a ampliar la separación longitudinal coordinada y aplicar otras medidas que por razones de seguridad considere conveniente.
- ◆ Se procederá a enviar los Notams correspondientes a los Centros Adyacentes, y también vía voz se les informará de la aplicación del Control de Flujo previamente a su implementación. Se coordinará con las Torres de Control para aplicar ese procedimiento y se le enviará la información Notam previamente.
- ◆ Se escribirá en la bitácora la hora en que se inicia, y en que termina el Control de Flujo.
- ◆ Se aplicará Control de Flujo solamente para los Sectores Adyacentes en que sea necesario, tomando las previsiones para que no se acumule demasiado tránsito fuera de nuestro espacio; en espera de entrar.
- ◆ Cuando se finalice este procedimiento se deberá enviar un informe al respecto, departe del Encargado de Turno.
- ◆ Los servicios de control podrán normalizarse progresivamente según se mejore la situación que origina el inicio de la operación de contingencia.

ANEXO 1

OTRAS ACCIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE FRENTE A ALGUNAS SITUACIONES QUE PUEDAN AFECTAR LOS SERVICIOS ATS.

1. Llamadas al servicio del personal ATS para cubrir turnos H-24.
 - a. Si se trata de acciones ajenas a los Servicios del ACC-APP/IFSS/TWR, del listado de personal por Estación que aparece en el Anexo 4 y de acuerdo al cronograma de rotación que se está cumpliendo, llamar la dotación de técnicos requeridos, para cubrir 24 horas de servicio (H24). De ser necesario, se proveerá transportación.
 - b. Si se trata de acciones internas en algunas de las Dependencias ATS, del listado del personal especializado que realiza funciones fuera de las Dependencias ATS y que aparece en el Anexo 4, llamar la dotación requerida para el mantenimiento de los servicios básicos en el Horario de H-24.

2. Entrada en vigencia de Horarios Especiales de trabajo:

Dependiendo de cada situación y de la dotación de personal técnico disponible, podrá aplicarse horarios de trabajo similares al que aparece en el Anexo 2.

3. Aplicación de medidas de control más restrictivas:

Sin perjuicio de que se apliquen otras medidas que las Dependencias ATS consideren convenientes para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, en Anexo 2 se enuncian algunos procedimientos básicos que el ACC/APP adoptará en caso de contingencias que afecten el normal desarrollo de sus responsabilidades.

4. Coordinación con OACI y Centros Adyacentes:

En caso de ser necesario la aplicación de las medidas enunciadas en el numeral anterior, además de coordinar con los Centros de Control Adyacentes, deberá hacerse con la Oficina Regional

Sudamericana de la OACI, según se observa en el Anexo 2, Manual de Planificación ATS, Parte II, Sección I, Capítulo I.

5. Coordinación con la Dirección Administrativa y de Finanzas para el uso de fondos y otros requeridos como apoyo logístico.
 - Con la Dirección Administrativa:
 - a. La consecución de un vehículo sin marca oficial para el traslado inmediato de personal técnico a las Dependencias ATS, en caso donde sea peligroso el movimiento de vehículos oficiales.
 - Con la Dirección de Finanzas:

La consecución de fondos para:

 - a. Compra de Alimentos:

Para Balboa:

Se proveerá la compra de alimentos en conserva de todo tipo, útiles de aseo personal para damas y caballeros, según listado del Anexo 3.

Tocumen y Marcos A. Gelabert:

Se coordinará a través de las oficinas administrativas la alimentación de dicho personal en los restaurantes de estos aeropuertos, de no ser posible se les dotará de alimentos en conserva.
 - b. Se proveerá la compra de medicamentos y útiles de primeros auxilios, según listado del Anexo 3.
 - c. Se proveerá la compra de baterías para las linternas de mano.
 - d. Se proveerán fondos para combustible del vehículo.
 - e. Se proveerán la reserva de por lo menos B/. 500.00 en efectivo para la atención de imprevistos.
6. Se solicitará Protección Policiaca a la Subestación de Policía más cercana a la Dependencia ATS afectada, según se lee en el Anexo 4.

7. Áreas de descanso:

Deberá proveerse al personal técnico en turno una adecuada área de descanso por lo menos un televisor, revistas, camas, sábanas, almohadas, según se ve en el Anexo 3

ANEXO 2

TITULO

SITUACION	LOCALIDAD	MEDIDAS A TOMAR	REGLAMENTO	OBSERVACIONES
Falla en los Servicios Estatales	Balboa	1. Planta Auxiliar de Energía Eléctrica		
a. Energía Eléctrica	Tocumen	2. Instalación de Lámparas de Emergencia (baterías)		
	Gelabert	Iguales que en Balboa		Seguin Anexo 14Vol 1 OACI
b. Facilidad Especiales para Telecomunicaciones	Balboa	1. Planta Auxiliar de Energía Eléctrica		
	Tocumen	Uso sin restricciones de llamadas telefónicas nacionales e internacionales.		Según sea necesario.
	Gelabert	Uso del teléfono comercial sin restricciones.		
		Selección manual desde Balboa de uno de los siguientes Equipos de Transmisión/Recepción		
	Balboa ACC APP-IFSS	1. Cerro Galera- Equipo dual para frecuencias: 120.3/121.2 125.5 119.7 126.9 (Con energía y Planta Auxiliar)		Según sea necesario.
c. Fallas en los Sistemas de Radiocomunicación	Tocumen	2. Cerro Ancón: 125.5 Equipo dual 119.7 simple 126.9 simple		
		1. Equipo dual en las frecuencias: 118.1, 121.9, 129.8, 122.05 (Con energía comercial y Planta Auxiliar)		
		2. Frecuencias 118.1, 121.9 (Con banco de baterías)		
	Gelabert	1. Frecuencias dual 118.3, 121,7		
		2. Equipo Multicanal operado por baterías.		
d. Siniestros	Balboa	Edificación antisísmica		
	Tocumen	Ver Tocumen S.A.		Según sea necesario.
	Gelabert			
e. Inundaciones	Balboa	Equipos alternos de baterías		
	Tocumen	Igual que C		Según sea requerido
	Gelabert	Equipos alternos de baterías		
f. Huelga		1. Llamadas al servicio de personal técnico para cubrir horario H24		
	Balboa	2. Entrada en vigencia de horarios especiales de trabajo		
		3. Aplicación de medidas de control mas restrictivas		

	Tocumen	4. Reducción de los servicios	
		5. Coordinación con Dependencias adyacentes	
	Gelabert	6. Coordinación con la Dirección de Finanzas para el uso de fondos requeridos en apoyo logístico.	
		7. Protección Policiaca	
		8. Notificacion a OACI	
g. Sabotajes	Balboa Tocumen Gelabert	Dependiendo de los sistemas afectados se aplican aquellas partes de las medidas enunciadas en E que son requeridas	
h. Guerras Suspensión Total o parcial de los servicios	Balboa Tocumen Gelabert	Coordinar con los Centros Adyacentes y OACI; la puesta en marcha del Plan de Contingencia de OACI	Según manual de Planificación ATS; Parte III; Sección I Capítulo 1 de la OACI.

ANEXO C

INVENTARIO DE RADIOAYUDAS						
		VOR	DME	NDB	ILS	PLANTA/ACC
1. BOCAS DEL TORO	BDT	√	√	—	—	√
2. ENRIQUE MALEK	DAV	√	√	√	—	√
3. COLÓN	FTD	√	√	√	—	√
4. DARIÉN	PML	√	—	—	—	√
5. TABOGA	TBG	√	√	√	—	√
6. SAN BLAS	TPL	—	—	√	—	√
7. TOCUMEN	TUM	√	√	√	√	√

ANEXO G

EQUIPOS BASICOS DE COMUNICACIÓN

FAX : 5, UNO PARA CADA FACILIDAD (COMO BACK UP)

TELÉFONOS: 2 ADICIONALES PARA EL CERAP

PBX : 4, UNO EN CADA POSICIÓN DEL CERAP

PBX : 1, EN TOCUMEN TORRE/CERAP

PBX : 1, EN JIMÉNEZ TORRE/CERAP

PBX : 1, EN DAVID TORRE/CERAP

PBX: 6, UNO POR CADA FACILIDAD QUE COORDINA EN LA TORRE DE GELABERT (MET/OPS/SEI/COM/MANTENIMIENTO/TUM)

Tel. 501 9807 9893 9894