 <p>GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS *** AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL</p>	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	




GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE HONDURAS






AGENCIA HONDUREÑA
DE AERONAUTICA CIVIL


PLAN DE CONTINGENCIAS SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO

Fecha Edición Original	2016
Fecha Edición Vigente	30-08-2020
Versión	Cuarta
Ubicación Electrónica	AHAC

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	


CONTROL DE FIRMAS

Elaborado por: Supervisor ATS/Coordinador SAR		01-06-2020
	Gustavo Adolfo González G.	
Revisado por: Jefatura Navegación Aérea		19-08-2020
	Ing. Heriberto Sierra Pavón	
Jefatura Nacional ATS		20-08-2020
	Lic. Consuelo Yalena Bonilla	
Aprobado por: Director Ejecutivo.		25-08-2020
	Lic. Wilfredo Lobo Reyes	

 GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	


CONTROL DE ENMIENDAS

Edición / Revisión	Fecha de Aplicación	Fecha de Anotación	Anotado por
Primera edición	2016	2016	Jefatura ATS
Segunda edición	2018	2018	Jefatura ATS
Tercera edición	2019	2019	Jefatura ATS

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

CONTROL DE CAMBIOS

Edición / Revisión	Capítulo Modificado	Descripción General de la Modificación
Cuarta edición	Todos	Actualización completa del Plan de Contingencias

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

PREÁMBULO

El Consejo de la OACI aprobó por primera vez, el 27 de junio de 1984, directrices para las medidas de contingencia que deben aplicarse en caso de interrupción de los servicios de tránsito aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo, en cumplimiento de la Resolución A23-12 de la Asamblea de OACI, después del estudio por la Comisión de Aeronavegación y de las consultas con los Estados y organizaciones internacionales interesadas que se solicitaban en dicha resolución. Posteriormente, las directrices se enmendaron y ampliaron a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación de las medidas de contingencia en varias partes del mundo y en diferentes circunstancias.


El objetivo de este plan es ayudar a garantizar la afluencia segura y ordenada del tránsito aéreo internacional en caso de interrupción de los servicios de tránsito aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo y a que en tales circunstancias continúen disponibles las principales rutas aéreas de la red de transporte aéreo.

El documento base utilizado para la elaboración de este plan es la guía elaborada por la OACI para la elaboración de Planes de Contingencia ATS, que es parte del Plan Regional de Navegación Aérea.

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

TABLA DE CONTENIDO

1. OBJETIVO	7
2. VIGENCIA	7
3. MATERIA	7
4. ORGANIZACIÓN	8
5. TERMINOS DE REFERENCIA	10
6. RESPONSABILIDADES DE LA OFICINA NACC	10
7. RESPONSABILIDADES DE LA AHAC	11
8. APROBACION DE SOBREVUELO	11
9. CLASIFICACION DEL ESPACIO AEREO	12
10. TRANSICION AL ESQUEMA DE CONTINGENCIA	12
11. ACTIVACION DEL PLAN DE CONTINGENCIA	12
12. TIEMPO DE APLICACIÓN DE LA CONTINGENCIA	13
13. DESACTIVACION DEL PLAN DE CONTINGENCIA	13
14. DEPENDENCIAS RESPONSABLES	14
15. PRIORIDADES DE LOS DIFERENTES TIPOS DE VUELO	14
16. DISPOSICIONES PARA LAS DEPENDENCIAS	14
17. DESASTRES NATURALES Y EMERGENCIAS DE SALUD PUBLICA	16
18. SEPARACIONES	17
19. DISPOSICIONES DE LOS PILOTOS	18
20. PROCEDIMIENTOS DE AUTOTRANSFERENCIAS	19
21. PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN	20
22. EN CASO DE FALLA DE COMUNICACIONES	20
23. PLANES DE VUELO	21
24. ORDEN DE RELACION DE USO DE LAS AYUDAS A LA NAVEGACION	22
25. ESPACIO AEREO Y RUTAS ATS DE CONTINGENCIA	22
26. RUTAS DE CONTINGENCIA ATS	23

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

OBJETIVO

Establecer los procedimientos a seguir ante situaciones de contingencias que afecten el normal desempeño de las dependencias de control de país en la gestión del tránsito aéreo dentro del territorio nacional.

Garantizar la prestación segura, eficaz, continua y sostenible del servicio de tránsito aéreo a la aviación civil, en el espacio aéreo de jurisdicción de Honduras en los espacios aéreos de MHTG, MHLM, MHLC, MHRO y MHSC en caso de situaciones temporales e inesperadas que produzca una degradación o una discontinuidad significativa o total en los servicios prestados.

Contiene los arreglos necesarios para mantener la seguridad operacional y provisión continua en el caso de una interrupción parcial o total de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), acorde al RAC ATS – Servicios de Tránsito Aéreo, Capítulo 2, Párrafo 2.28, Anexo 11, Capítulo 2, Párrafo. 2.29 y Adjunto D, como también 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).

VIGENCIA


A partir del 30 de agosto, 2020.

MATERIA

La efectiva aplicación del presente Plan supone una estrecha cooperación entre Dependencias de Control de Honduras, la colaboración de las autoridades aeronáuticas y de los usuarios del espacio aéreo de referencia.

Para su confección se han establecido procedimientos y rutas de contingencia a utilizar en caso de una degradación de los servicios de tránsito aéreo.

Este plan de contingencia no pretende abarcar todas las magnitudes posibles de degradación en los servicios ATS, pues éstas pueden ser innumerables, sin embargo, en caso de una degradación o una discontinuidad significativa del ATS en el espacio aéreo de responsabilidad y cuando la contingencia así lo demande, la Jefatura Nacional ATS y los Jefes Regionales ATS de la dependencia afectada por la interrupción de los servicios, pueden coordinar con la autoridad competente de la AHAC, la implementación de medidas adicionales no contempladas en este documento.

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

Honduras, COCESNA y los Estados adyacentes incluirán en Cartas de Acuerdo las Contingencia ATS, las cuales contendrán los procedimientos de contingencia que serán utilizados por Honduras y sus contrapartes para garantizar la provisión del ATS durante una situación de contingencia.

ORGANIZACIÓN

La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), organismo responsable por la prestación de los servicios de tránsito aéreo en Honduras, y de que las operaciones de la aviación civil nacional e internacional no se paraliquen en el espacio aéreo de jurisdicción, tomará las medidas apropiadas que aseguren su normal desarrollo.

Al respecto se establecen los siguientes principios:


Si la situación de interrupción de servicios es previsible, la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), con una anticipación de por lo menos cuarenta y ocho (48) horas, designará una “Comisión de Contingencias” integrada por:

- a) Director Ejecutivo AHAC
- b) Jefe Navegación Aérea
- c) Jefe Nacional ATS
- d) Coordinador SMS del ATS

La Comisión de Contingencia ATS (CCATS) de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) para supervisar el presente Plan y los arreglos de coordinación respectivos es:

CCATS HONDURAS	Heriberto Sierra Jefatura Navegación Aérea	504 3144 0003	hsierra@ahac.gob.hn
	Yalena Bonilla Jefatura ATS	504 9985 5309	ybonilla@ahac.gob.hn
	Paola Arteaga Coordinadora SMS- ATS	504 9996 5384	coordinadorasms@ahac.gob.hn

Esta “Comisión de Contingencias” evaluará los acontecimientos que exijan la preparación y aplicación de medidas de contingencia, con la correspondiente facultad para:

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	


- Realizar las acciones necesarias para beneficio de la seguridad.
- Activar, dirigir y desactivar el Plan de Contingencia.
- Evaluar la situación de contingencia, con fines de planificar el curso de acción a seguir.
- Analizar las medidas de contingencia operativas, técnicas y administrativas que serán aplicadas.
- Aprobar las acciones de contingencia que serán ejecutadas previo, durante y posterior a la contingencia.
- Dar aviso de la situación de contingencia con suficiente antelación y/o tan pronto como sea posible a las siguientes organizaciones:
 - Países adyacentes
 - OACI, Oficina Regional NACC,
 - IATA, Oficina Regional,
 - IFALPA, Representante Regional
- Hacer las estimaciones presupuestarias para llevar a cabo la ejecución del Plan y presentarlas al área administrativa y financiera para su ejecución.
- Supervisar las labores desarrolladas.
- Coordinar aspectos institucionales relacionados con la contingencia.

La “Comisión de Contingencias” contará con una “Sub-Comisión de Contingencias”, presidido por el Jefe de Navegación Aérea, para ejecutar y coordinar las actividades mientras siga la situación de contingencia, la cual estará integrada por:

- a) Jefe de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)
- b) Jefes Regionales ATS
- c) Jefe Telecomunicaciones aeronáuticas (COM)
- d) Jefe Servicio de Información Aeronáutica (AIS)
- e) Jefe Servicio Meteorológico Aeronáutico (MET)

Las funciones de la “Sub-Comisión de Contingencias” serán las siguientes:

- Colaborar en la implantación fluida y efectiva del Plan de Contingencia ATS. Coordinar con las dependencias nacionales ATS adyacentes las medidas de contingencia adoptadas.
- Intercambiar información actualizada de la situación de contingencia con los Estados adyacentes.
- Emitir el (los) NOTAM(s) correspondiente(s), si la situación es previsible, se emitirá el (los) NOTAM(s), por lo menos con 48 horas de antelación y/o tan pronto como sea posible.
- Mantener actualizados y emitir los correspondientes informes METAR y SPECI vía voz, canales oficiales y/o a través del sistema ATIS.

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

- Evaluar los medios CNS disponibles durante la contingencia para determinar los procedimientos que se considere aplicables.
- Informar de la situación de contingencia y evolución de la misma, con suficiente antelación y/o tan pronto como sea posible, a los siguientes organismos internacionales y dependencias ATS:
 - Representantes de las empresas de transporte aéreo regulares.
 - Jefatura ATS de CENAMER Control de COCESNA.
 - Centros de Aproximación y/o Torres de Control adyacentes.

Si la situación de interrupción de servicios es no previsible, como ser, desastres naturales, disturbios sociales, fallas en los equipos, conflictos armados, entre otros, la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), procederá tan pronto como sea posible a designar y reunir a la “Comisión de Contingencias” y a la “Sub-Comisión de Contingencias” para evaluar los acontecimientos que exijan la preparación y aplicación de medidas de contingencia con el fin de asegurar respuestas oportunas, armonizadas y apropiadas a todo evento que pueda tener como resultado la interrupción de la provisión de ATS.


TÉRMINOS DE REFERENCIA

Los términos de referencia que se han considerado para la elaboración del presente Plan de Contingencia ATS, son los siguientes:

- a. Debe garantizar la seguridad aérea, sin poner en riesgo las operaciones de las aeronaves, al personal, las instalaciones y servicios.
- b. Debe ser de fácil aplicación, de tal manera que, cuando se requiera, permita su implementación
- c. Debe ser coherente con los planes de contingencia ATS adyacentes.
- d. Deberá contemplar un mecanismo efectivo, rápido y confiable que permita el suministro de personal operativo y técnico calificado y otros recursos para afrontar una contingencia.
- e. Debe considerar el establecimiento de un mecanismo que provea los fondos, en grado suficiente que permita afrontar los gastos inmediatos relacionados con la contingencia.

RESPONSABILIDAD DE LA OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI

- a. Monitorear de cerca 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 República de Honduras;

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

- b. Tomar nota de cualquier incidente reportado y tomar las acciones adecuadas;
- c. Proporcionar asistencia a la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil sobre cualquier asunto, según sea requerido; y
- d. Mantener continuamente informados acerca de la activación, desarrollo y desactivación del Plan de Contingencia ATS, al Presidente del Consejo de la OACI, al Secretario General, a los Estados adyacentes y otras partes interesadas.


RESPONSABILIDAD DE LA AHAC

A fin de que los Equipos de Contingencia ATS Operativo y Técnico desarrollen una labor eficaz, la AHAC deberá cumplir con las siguientes responsabilidades:

- Facilitar la participación de sus controladores de tránsito aéreo y técnicos dentro de los Equipos Operativos y Técnicos de Contingencia ATS.
- Proporcionar la protección necesaria y condiciones de seguridad a los miembros de los Equipos de Contingencia ATS Operativo y Técnico que tendrán a cargo la operación/mantenimiento.
- Realizar las gestiones administrativas internas para que el personal operativo ATS y/o técnico pueda trasladarse rápidamente al sitio de alternativa.
- Proporcionar, el transporte del personal operativo ATS y técnico, así como de los equipos y sistemas que serían trasladados.
- Proveer de internet, telefonía local e internacional, aparatos móviles celulares a las Dependencias ATS descritas en este plan.
- La consecución de un vehículo sin marca oficial para el traslado inmediato de personal operativo y técnico a las Dependencias ATS, en caso donde sea peligroso el movimiento de vehículos oficiales.
- La consecución de fondos para la compra de alimentos al personal ATS operativo y técnico que se encuentre en turno y no pueda salir por motivos de seguridad y de la contingencia.
- Deberá proveerse al personal ATS operativo y técnico en turno una adecuada área de descanso por lo menos un televisor, camas, sábanas, almohadas, etc. Solicitar protección Policiaca a la Subestación de Policía más cercana a la Dependencia ATS afectada o a la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), según sea la necesidad del caso.

APROBACIÓN DE SOBREVUELO

Los operadores de aeronaves deberán obtener la autorización de sobrevuelo por parte de la AHAC para aquellos vuelos operando a través del espacio aéreo de su jurisdicción, cuando sea requerido. En una situación de contingencia, los vuelos

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

podrán ser re-enrutados sin previo aviso y puede ser posible que los operadores no dispongan del tiempo para obtener la autorización de sobrevuelo. La AHAC responsable del espacio aéreo en el cual están establecidas las rutas de contingencia, podría considerar el hacer arreglos especiales para acelerar las autorizaciones de vuelo en estas situaciones de contingencia.

CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

Si durante el periodo de contingencia los ATS sufrieran alguna degradación, la Sub-Comisión de Contingencia evaluará si la clasificación del espacio aéreo se mantendrá sin cambio, o considerará la reclasificación del espacio aéreo de acuerdo a los servicios disponibles que se puedan proporcionar.

TRANSICIÓN AL ESQUEMA DE CONTINGENCIA


Durante los periodos de incertidumbre cuando es posible que haya cierres de espacio aéreo, los operadores de aeronaves deberán estar preparados para un posible cambio de encaminamiento mientras se encuentran operando en sobrevuelo y desde o hacia los aeropuertos; para familiarizarse con las rutas alternas 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.

En el caso de que ocurra un cierre de espacio aéreo que no ha sido divulgado, el ATC deberá, en lo posible, transmitir a todas las aeronaves en su espacio aéreo que este está cerrado y que estén en espera de instrucciones posteriores.

Cuando se divulga un cierre de espacio aéreo o de aeropuertos las aerolíneas individuales pueden tener requerimientos diferentes según el tipo de aeronave respecto a encaminamientos alternativos. Por lo tanto, el ATC estará alerta a responder a cualquier requerimiento de una aerolínea y emitir las medidas de seguridad operacional requeridas.

ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA

Los procedimientos operacionales específicos a utilizar en caso de contingencias, serán activados por la dependencia de control afectada, por medio de la publicación de los NOTAM respectivos o cualquier otro medio disponible y la correspondiente notificación a la Unidad de Contingencia activando el Plan. Si la interrupción de servicios es previsible, la información deberá emitirse con al menos 48 horas de antelación

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

La información especificará:

- 1) Espacio aéreo afectado.
- 2) Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia.
- 3) Espacio aéreo disponible para el aterrizaje y sobrevuelo de tránsito y espacio aéreo a ser evitado;
- 4) Contingencia que se está produciendo, así como las causas y las medidas de mitigación que correspondan.
- 5) 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;
- 6) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacentes;
- 7) Información acerca de las provisiones preparadas para los servicios alternativos;
- 8) Rutas de contingencia (CR) ATS;
- 9) Procedimientos a seguir por los pilotos
- 10) Cualquier otro detalle relacionado con la contingencia que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios.

En caso de que los AIS/AHAC no puedan emitir un NOTAM, la NOF de COCESNA tomará acción para emitir el NOTAM informando acerca del cierre del espacio aéreo, siempre y cuando haya sido coordinado con la AHAC (Comisión Especial y/o Comisión de Contingencias) o con la Oficina Regional NACC de la OACI.


Los anexos del presente Plan establecen una red simplificada de rutas, puntos de entrada/salida que serán aplicados según la magnitud y desarrollo de la contingencia. Los Supervisores ATS de las dependencias involucradas podrán acordar, según el nivel de degradación de los servicios e instalaciones, la flexibilización de las limitaciones impuestas.

TIEMPO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS

Los procedimientos de contingencia son provisionales y estarán en vigencia sólo hasta el momento en que los servicios e instalaciones principales reactiven en forma normal sus funcionamientos.

DESACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS

Este Plan será desactivado por la Comisión de Contingencias, en coordinación con la Sub-Comisión de Contingencia y la dependencia de control afectada mediante un

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

NOTAM de cancelación, informando que la prestación del ATS se ha normalizado y deberán de informar a todos los entes involucrados sobre el cese de la contingencia.

DEPENDENCIAS ATS RESPONSABLES

Las dependencias ATS responsables de supervisar y apoyar la ejecución del presente Plan de Contingencia son, respectivamente:

MHTG	TNT Aproximación, Toncontín Torre, Control Terrestre
MHLM	LMS Aproximación, Torre La Mesa, Control Terrestre
MHLC	La Ceiba Radio, Golosón Torre, Control Terrestre
MHRO	Roatán Torre, Control Terrestre


PRIORIDADES DE LOS DIFERENTES TIPOS DE VUELO

Se dará prioridad a aquellas operaciones especiales que involucren los siguientes tipos de vuelo:

- a) Aeronaves en emergencia o que operen con una significativa reducción en su eficiencia.
- b) Ambulancias aéreas.
- c) Aeronaves de Estado.
- d) Vuelos de evacuación y auxilio.
- e) Vuelos de búsqueda y salvamento y
- f) Vuelos internacionales de larga distancia.

DISPOSICIONES PARA LAS DEPENDENCIAS

- Se asignarán solamente altitudes de acuerdo con la Tabla de Niveles establecido en el Apéndice 3 del Anexo 2 de la OACI.
- No se autorizará ningún cambio de altitud dentro de los 10 minutos anteriores a la hora en que la aeronave ingresará al espacio aéreo de una dependencia adyacente afectada.
- En la asignación de altitudes, se le dará prioridad a las aeronaves que estén en vuelos internacionales de larga distancia.
- Los datos básicos del plan de vuelo que sean necesarios para el control de tránsito aéreo se proporcionarán a la dependencia afectada por la degradación del ATS con la suficiente antelación, antes que la aeronave entre en la zona de jurisdicción correspondiente, con el fin de que se preparen para la transferencia de control.
- El aviso del vuelo a la dependencia afectada se hará mediante un mensaje de plan de vuelo actualizado que contendrá todos los datos ATS pertinentes


	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

o mediante un mensaje de estimada que contendrá las condiciones de transferencia propuestas.

- Para lo anterior, las dependencias utilizarán todos los medios de contacto disponibles entre ellos:
 1. Red Oral ATS.
 2. Planta telefónica institucional.
 3. Teléfonos celulares asignados por la AHAC.
 4. Teléfonos fijos con salida nacional e internacional.
 5. Correos institucionales.
 6. Mensajería AFTN/AMHS.
 7. Mensajería de redes sociales de la AHAC.

El orden de prioridad en el uso de los distintos enlaces del listado anterior dependerá de la contingencia que se esté experimentando.

- La dependencia transferidora deberá intentar concretar la coordinación antes que la aeronave entre en la zona de jurisdicción correspondiente, con las condiciones de transferencia y aceptación por parte de la dependencia aceptante.
- La transmisión de mensajes orales de control o de coordinación debe ser colacionada por la parte que recibe el mensaje para garantizar la exactitud de la información recibida.
- De ser necesario, la dependencia afectada por la degradación del ATS podrá coordinar el ingreso de las aeronaves al espacio aéreo afectado de su jurisdicción con una separación longitudinal en tiempo en el punto de transferencia que corresponda, independiente de la altitud.
- Complementariamente con la medida anterior, para favorecer la seguridad operacional, los supervisores de las dependencias que corresponda podrán coordinar de manera transitoria, medidas o limitaciones específicas y una o más aerovías o puntos de ingreso/salida al espacio aéreo afectado. De ser necesario, estas limitaciones específicas pueden ser incorporadas en información NOTAM.
- Si resulta necesario para enfrentar la contingencia, los controladores de tránsito aéreo encaminarán a las aeronaves a través de las rutas de contingencia establecidas en este plan.
- La dependencia afectada podrá delegar comunicaciones a la o las dependencias que eventualmente puedan cubrir con sus comunicaciones parte o la totalidad del espacio aéreo de jurisdicción afectado. Estas últimas deberán prestar la mayor colaboración, mantener atención a los posibles llamados de aeronaves y transmitir toda la información necesaria entre aeronaves y la dependencia afectada.
- En coordinación con la Comisión de Contingencias, se podrá delegar temporalmente determinados espacios aéreos de la jurisdicción de la

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

dependencia afectada a dependencias adyacentes que tengan los medios para proporcionar los servicios de control correspondientes.

- Efectuada la transferencia, no se autorizará ningún cambio de nivel o de velocidad sin antes haber obtenido la aprobación de la dependencia aceptante. De ser posible, no se transferirá tránsito en ascenso o descenso.
- La dependencia que transfiere debe instruir a las aeronaves a establecer comunicación con la dependencia ATS adyacente por lo menos cinco (5) minutos antes de la hora prevista en el límite común.
- En la medida de lo posible, durante el período de contingencia se evitarán las operaciones de sobrevuelo cerca de los límites del espacio aéreo afectado. No obstante, cuando sea imprescindible este tipo de operaciones, deberán ser coordinadas con la dependencia ATC correspondiente.
- Si no es posible establecer la coordinación con la dependencia afectada por la degradación del ATS, se deberá instruir a los pilotos que sobrevuelen el espacio aéreo afectado a mantener el último nivel y velocidad aceptados por la dependencia correspondiente.

• Otras medidas.

Pueden tomarse otras medidas relacionadas con el cierre de espacio aéreo y con la ejecución de un esquema de contingencia en el espacio aéreo hondureño de la siguiente manera:

1. El ATS evaluará y decidirá dependiendo el tipo o nivel de la contingencia la aprobación de las operaciones VFR;
2. El ATS evaluará y decidirá demora o suspensión de las operaciones IFR de aviación general; y
3. El ATS evaluará y decidirá demora o suspensión de operaciones IFR comerciales.


DESASTRES NATURALES Y EMERGENCIAS DE SALUD PÚBLICA

En caso de desastres naturales y emergencias de salud pública internacional, los servicios de control de tránsito aéreo procederán de la siguiente forma:

a. Desastres naturales

En el caso de nubes de cenizas volcánicas, tormentas tropicales, huracanes, etc., y que estos fenómenos naturales afecten la(s) aerovía(s) solicitadas en el plan de vuelo por las tripulaciones, el ATS debe de dar aerovías alternas para que estos fenómenos no afecten al vuelo o permitirá que las aeronaves circunnaveguen por sus propios medios las condiciones antes mencionadas.

En el caso de sismos, terremotos, inundaciones, incendios estructurales, etc., y que estos fenómenos afecten las instalaciones ATS se procederá a activar el Plan de Contingencias, debiendo la Comisión de Contingencias ATS

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

evaluar la instalación afectada y buscar la dependencia ATS más apta que pueda proporcionar el servicio o re-enrutar a las aeronaves bajo responsabilidad de la dependencia afectada.

b. Emergencias de salud pública de importancia internacional (ESPII)

En el caso de que se tenga sospecha o se conoce que a bordo de una aeronave se encuentran personas con enfermedades infectocontagiosas con riesgo de propagación internacional de una enfermedad, se desarrollaran las siguientes directrices:

1. Una vez notificada una emergencia médica reportada por el piloto de una aeronave que tenga uno de los aeropuertos internacionales del país como destino o como aeropuerto de alternativa, el ATS informará de inmediato a la Oficina Sanitaria Internacional (OSI), Gerente del aeropuerto, Jefatura de Navegación Aérea, Jefatura ATS y/o Jefatura Regional ATS y al explotador aéreo.
2. El ATS informará a la OSI los datos de la aeronave que haya reportado una emergencia médica de la siguiente manera: aeródromo de salida, aerolínea, número de vuelo, tipo de aeronave, número de personas a bordo, número de casos sospechosos a bordo, ubicación del pasajero o los pasajeros sintomáticos dentro de la aeronave, tipo de riesgo para la salud pública, si se conoce y hora prevista de llegada.
3. El ATS facilitará al capitán de la aeronave las recomendaciones sanitarias pertinentes para el control del evento durante el vuelo, según las recomendaciones de la OSI.
4. Al momento de aterrizar la aeronave afectada, el ATS ordenará al capitán estacionarse en un punto aislado designado en el área de movimiento de los aeródromos de MHTG, MHLM, MHLC y MHRO, o el puesto de estacionamiento que sea asignado por el Departamento de Operaciones del aeropuerto.
5. El ATS servirá como enlace entre la tripulación y la OSI y facilitará la información y comunicaciones pertinentes entre el capitán de la aeronave, puesto de mando móvil y viceversa.


SEPARACIONES

a) Separación Vertical

Se aplicará la separación vertical mínima entre aeronaves de conformidad con lo establecido en el Anexo 2 de la OACI, Apéndice 3 (b), Tabla de Niveles de Crucero.

b) Separación Horizontal

- **Separación Lateral**

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

Las rutas ATS previstas dentro del espacio aéreo, a lo largo de las cuales las aeronaves deben mantenerse separadas lateralmente, han sido publicadas con el margen específico de seguridad establecidas en el PIA, ENR 3 – Rutas ATS.

Por lo tanto, de ser necesario, el ATS deberá obtener la separación lateral exigiendo a las aeronaves que vuelen por rutas diferentes o sobre puntos geográficos distintos que se puedan determinar mediante radio ayudas para la navegación o equipo de navegación aérea (RNAV).

- **Separación Longitudinal**

La separación longitudinal a aplicarse en las rutas de contingencia para los vuelos nacionales e internacionales, será la acordada y legalizada en las cartas de acuerdo operacional (10 minutos), independiente de la altitud o nivel de vuelo.


DISPOSICIONES PARA LOS PILOTOS

Las aeronaves que sobrevuelen o que procedan hacia/desde las diferentes áreas terminales (TMAs) o zonas de control (CTRs) de Honduras durante el período de contingencia, deberán ajustarse a los siguientes procedimientos:

- Operar en las rutas de vuelo de contingencia establecidas en este documento.
- Ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), utilizando altitudes de vuelo de acuerdo a la tabla de niveles de crucero que figura en el Apéndice 3 del Anexo 2 de la OACI.
- Volar en la ruta de contingencia asignada y lo más cerca posible del eje de la misma.
- Mantener escucha permanente en la frecuencia correspondiente al sector de control ATS y en la frecuencia TIBA AMS/VHF 123.45 MHz y transmitir en las mismas, preferentemente en inglés, la posición real o estimada con relación a los puntos de notificación ATS y/o radio ayudas.
- Emitir en la frecuencia correspondiente al sector de control ATS y en la frecuencia TIBA AMS/VHF 123.45 MHz cualquier maniobra de ascenso o descenso no autorizada que las circunstancias exijan, preferentemente con 2 a 5 minutos de antelación. Las maniobras de ascenso y descenso deberán realizarse claramente a la derecha del eje de la ruta.

El mensaje deberá contener:

1. Identificación de la aeronave.
2. Posición geográfica de la aeronave.
3. Nivel o altitud que se abandona.
4. Nivel o altitud que se cruza.
5. Intenciones.


	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

- Asimismo, los pilotos deberán mantener escucha continua en la frecuencia de emergencia AMS/VHF 121.5 MHz y cerciorarse de mantener activados 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 mantenerse en el código discreto asignado por ATC o seleccionar el código A 2000 si no le ha sido asignado un código.
- Mantener las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas.
- Mantener activado el sistema ACAS (TCAS).
- En el caso de que una aeronave sea interceptada, el piloto de la aeronave interceptada deberá:
 1. Seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a señales visuales de acuerdo con los procedimientos internacionales.
 2. Notificar, en la medida de lo posible, a la unidad ATS que corresponda.
 3. Intentar establecer comunicación de radio con la aeronave interceptora haciendo una llamada general en la frecuencia correspondiente al sector de control ATS, en la frecuencia de emergencia AMS/VHF 121.5 MHz y 243 MHz, en caso de estar disponible; y
 4. Fijar el transpondedor en código 7700, a menos que la unidad ATS que corresponda expida otras instrucciones.
 5. 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.

PROCEDIMIENTO DE AUTOTRANSFERENCIAS

Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones del tránsito debido a falla en todos los sistemas de comunicaciones, se podrán aplicar los siguientes procedimientos de auto transferencia:

- a) La dependencia de origen:
 - Informará al piloto la no disponibilidad de contacto con la dependencia adyacente debido a la degradación de servicios ATS; y
 - Pondrá a disposición la información necesaria e instruirá al piloto a contactar directamente con la dependencia afectada aceptante.
- b) El piloto:
 - Intentará contacto con la dependencia afectada por la degradación de servicios ATS, en la frecuencia del sector que corresponda o las alternas, con la mayor anticipación posible al punto de transferencia.

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

- Informará a la dependencia afectada aceptante que está llevando a cabo una auto transferencia; y
- Transmitirá la siguiente información:
 1. Identificación de la aeronave.
 2. Procedencia.
 3. Destino.
 4. Ruta.
 5. Altitud o nivel.
 6. Código transpondedor.
 7. Estado de aprobación PBN.
 8. Estimada al punto o intersección de auto transferencia, y
 9. Cualquier otra información relevante.
- Informará a la dependencia de origen que ha establecido comunicación con la dependencia afectada por la degradación de los servicios ATS y ha efectuado la auto transferencia.

Las dependencias de control correspondientes deberán orientar a los pilotos respecto al cumplimiento de estos procedimientos.

PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIÓN


Cuando se presenten limitaciones que impidan las comunicaciones aire-tierra-aire en las frecuencias ATS correspondientes, además de mantenerse continuamente a la escucha, las tripulaciones de vuelo que necesiten efectuar procedimientos por razones de seguridad de vuelo (desvío de rutas, efectuar descenso de emergencia, etc.), difundirán por radio a intervalos adecuados y, en lo posible, en idioma inglés:

1. Identificación de la aeronave.
2. Altitud o nivel.
3. Posición de la aeronave (incluso el designador de la ruta ATS utilizado, sentido de la derrota, etc.).
4. Estimados a los puntos de notificación y radio ayudas.
5. Intenciones, tanto en la frecuencia que esté utilizando (correspondiente al sector de control ATS que cubre) como en la frecuencia TIBA AMS/VHF 123.45 MHz.

EN CASO DE FALLA DE COMUNICACIONES

Al ocurrir una interrupción en las comunicaciones aroterrestres, las tripulaciones de vuelo deben utilizar todos los medios de comunicaciones auxiliares disponibles y siguiendo los procedimientos:

1. Intentar establecer contacto con el ATC en la frecuencia asignada.

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

2. Intentar establecer contacto con otra aeronave en la frecuencia ATC asignada.
3. Intentar establecer contacto con el ATC u otra aeronave en la frecuencia ATC de alternativa.
4. Intentar establecer contacto con otra aeronave en la frecuencia TIBA AMS/VHF 123.45 MHz.

Si todos los intentos de contacto que figuran en el punto anterior fueren infructuosos, se puede deducir que el problema tiene su origen en la aeronave y se debe aplicar los procedimientos en caso de fallas de las comunicaciones aire- tierra del PANS-ATM/501, Doc. 4444 de la OACI.

Si se establece la comunicación con otra aeronave, se puede deducir que el problema de comunicaciones se origina en la instalación ATC. En cuyo caso debe aplicarse el siguiente procedimiento para tratar de reestablecer la comunicación: Intentar establecer comunicación pidiendo a otra aeronave, que retransmita información al ATC en el siguiente orden de preferencia:

- a) En la frecuencia asignada.
- b) En la frecuencia TIBA AMS/VHF 123.45 MHz.

En la fase de ruta si la aeronave no puede establecer comunicaciones con el ATC debe:

- a) Proceder de conformidad con la ruta del plan de vuelo actualizado.
- b) Mantener la última altitud y/o nivel asignado.
- c) Aplicar los procedimientos TIBA, de preferencia en el idioma inglés, utilizando las frecuencias ATC y TIBA.
- d) Volar a 1 NM a la derecha del eje de la aerovía.
- e) Intentar periódicamente restablecer las comunicaciones.


En la fase de aproximación si la aeronave no puede establecer comunicaciones con el ATC debe:

- a) Aplicar los procedimientos “TIBA” utilizando las frecuencias ATC correspondiente al sector de control ATS y TIBA apropiadas.
- b) Efectuar coordinaciones con otras aeronaves utilizando la frecuencia principal para una determinada área terminal.

En Contingencia Total se debe aplicar los procedimientos en caso de fallas de las comunicaciones aire-tierra del PANS-ATM/501, Doc. 4444 de la OACI.

PLANES DE VUELO

- **PLANES DE VUELO REPETITIVO (RPL)**

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

Mientras dure la contingencia, se suspenderá la aplicación de las listas RPL, debiendo los usuarios presentar, en todo caso, los FPL correspondiente.

- **PLANES DE VUELO (FPL) – NO TRANSMITIDOS**

En el caso de falla de la red AMHS, los ATC podrán aceptar transferencias aun cuando el FPL correspondiente no haya podido ser recibido.


ORDEN DE RELACIÓN DE USO DE LAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Ante falla de sistema VOR, DME y/o ILS:

- a) Uso del GNSS como medio de navegación primario.
- b) Uso de los sistemas de navegación autónomos.


ESPACIO AÉREO Y RUTAS ATS DE CONTINGENCIA

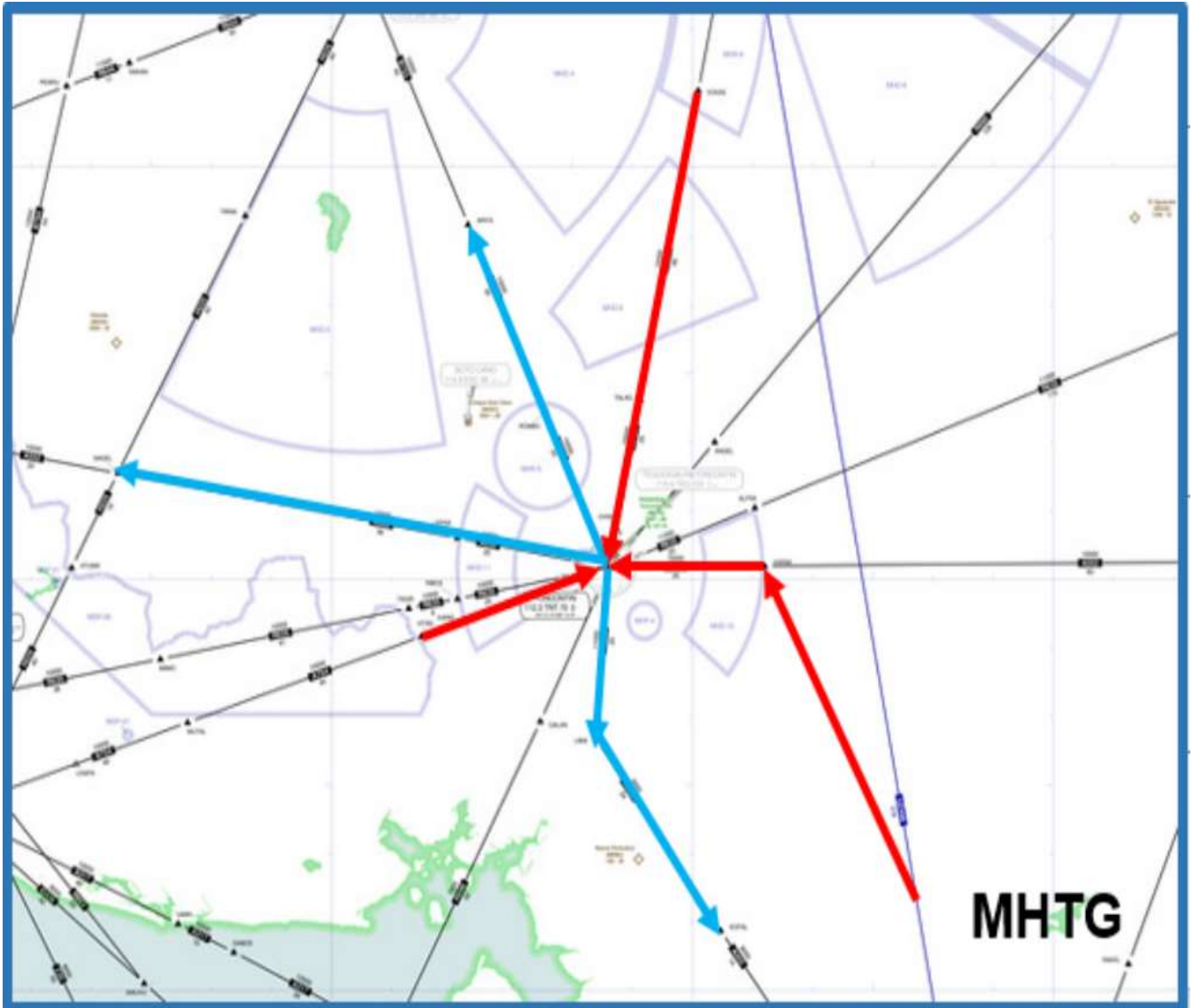
Durante el periodo de contingencia, los vuelos nacionales e internacionales utilizarán la red de rutas ATS de contingencia, los operadores de aeronaves deberán presentar sus planes de vuelo utilizando las rutas de contingencia (CR) alternativas enlistadas a continuación según la operación pretendida.


	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

RUTAS ATS DE CONTINGENCIA


RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	ESTACIONES INVOLUCRADAS	OBSERVACIONES
MHTG SALIDAS			
En lugar de: A754 TALAG, R890 ANGEL, R635 ALFRA	TNT B753 ROMBO ARITA	MHTG en coordinación con MHLM	Salidas rumbo norte. Una sola vía.
En lugar de: R635 RIBOS TAGIR, A754 KARID VITAN	TNT A552 NAGEL	MHTG en coordinación con MSLP	Salidas rumbo oeste/sur-oeste. Una sola vía.
En lugar de: R890 GALAN TUKOR	TNT A502 LIBIS KOPAL	MHTG en coordinación con MNMG	Salidas rumbo sur/sur-este. Una sola vía.
MHTG LLEGADAS			
En lugar de: B753 ROMBO ARITA, R890 ANGEL, R635 ALFRA	VOKAS A754 TALAG TNT	MHLC en coordinación con MHTG	Llegadas norte. Una sola vía.
En lugar de: A552 NAGEL LEPAX, R635 TAGIR RIBOS, R890 TUKOR GALAN	VITAN A754 KARID TNT	MSLP en coordinación con MHTG	Llegadas oeste/sur- oeste. Una sola vía.
En lugar de: A502 KOPAL LIBIS	ILESU directo KARAK A552 TNT	MNMG en coordinación con MHTG	Llegadas sur/este. Una sola vía.

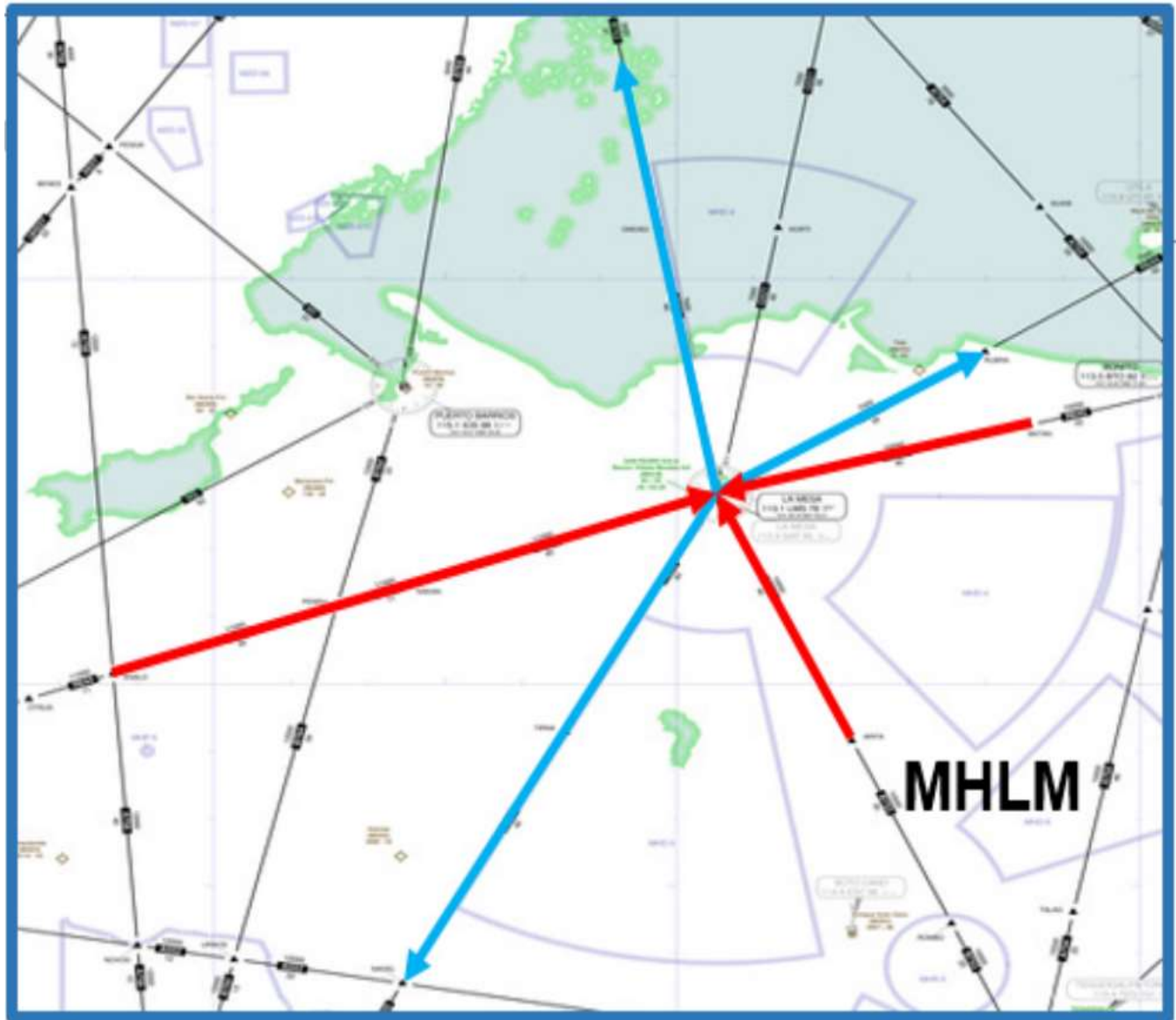
 <p>GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	




	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	


RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	ESTACIONES INVOLUCRADAS	OBSERVACIONES
MHLM SALIDAS			
En lugar de: G521 KORTI	LMS B753 OMOSO hasta 60NM	MHLM en coordinación con MZBZ	Salidas rumbo norte. Una sola vía.
En lugar de: R644 NAKAN PENRU	LMS H225 NAGEL	MHLM en coordinación con MSLP	Salidas rumbo suroeste/sur. Una sola vía.
En lugar de: R645 BATAN	LMS R644 UTILA	MHLM en coordinación con MHLC	Salidas rumbo estenordeste. Una sola vía.
MHLM LLEGADAS			
En lugar de: B753 OMOSO, G521 KORTI, R644 UTILA	BATAN R645 LMS	MHLC en coordinación con MHLM	Llegadas norte, estenordeste. Una sola vía.
En lugar de: H225 NAGEL	PENRU R644 NAKAN LMS	MGGT en coordinación con MHLM	Llegadas oeste/suroeste. Una sola vía.
En lugar de: B753	ARITA B753 LMS	MHTG en coordinación con MHLM	Llegadas sureste. Una sola vía.

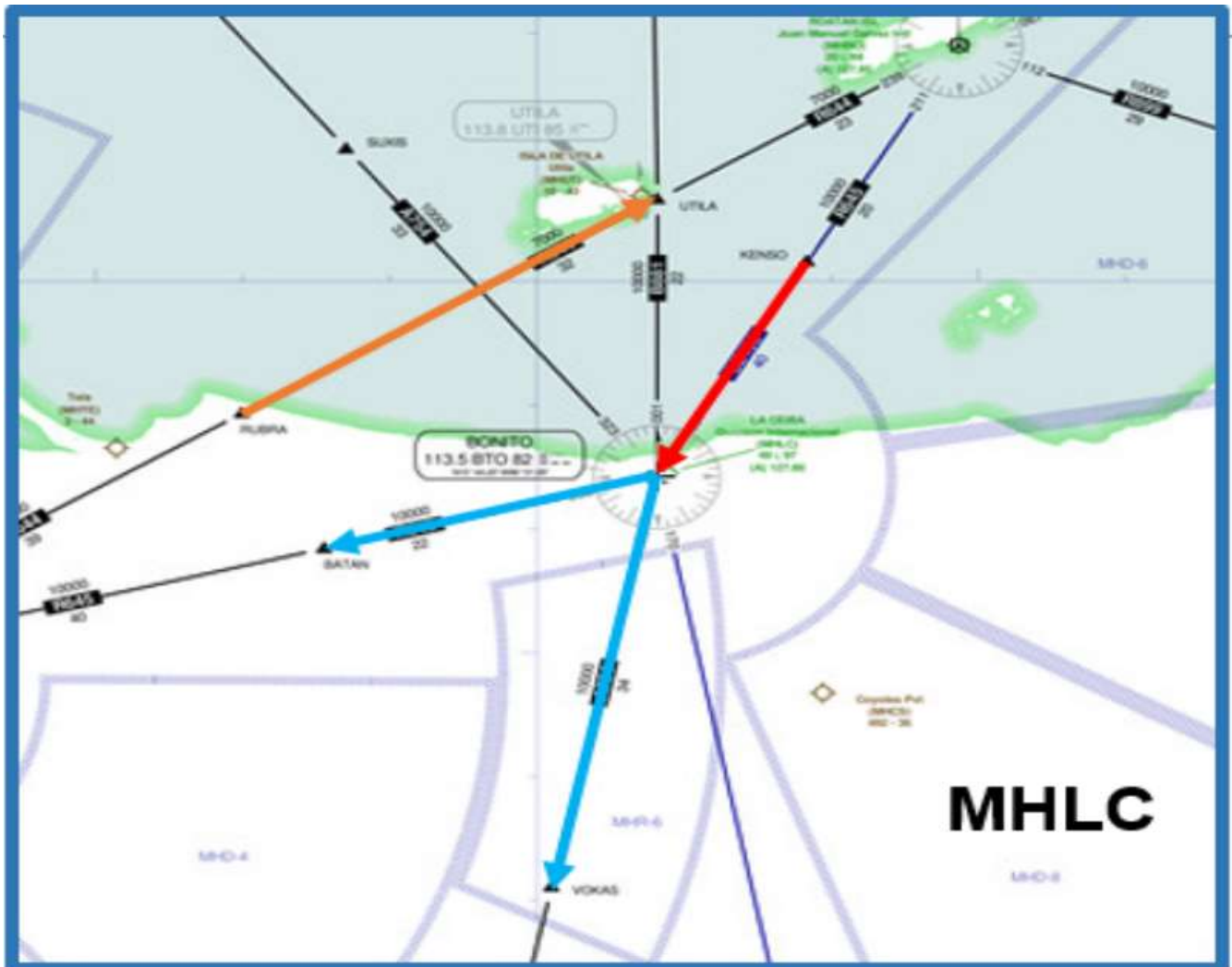
 <p>GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONAUTICA CIVIL</p>	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	




	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	


RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	ESTACIONES INVOLUCRADAS	OBSERVACIONES
MHLC SALIDAS			
En lugar de: A754 SUXIS, B881 UTILA, R645 KENSO	BTO R644 BATAN	MHLC en coordinación con MHLM	Salidas rumbo oeste. Una sola vía.
En lugar de: A754	BTO A754 VOKAS	MHLC en coordinación con MHTG	Salidas rumbo sur. Una sola vía.
MHLC LLEGADAS			
En lugar de: A754 VOKAS, R645 BATAN, A754 SUXIS, B881 UTILA,	KENSO R645 BTO	MHRO en coordinación con MHLC	Llegadas norte. Una sola vía.
MHLC SOBREVUELOS			
R644	RUBRA R644 UTILA	MHLM en coordinación con MHLC y MHLC en coordinación con MHRO	Espacio aéreo de responsabilidad de MHLC para aeronaves en sobrevuelo. Una sola vía.

 <p>GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	



	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

RUTA ACTUAL ATS	ENCAMINAMIENTOS DE CONTINGENCIA	ESTACIONES INVOLUCRADAS	OBSERVACIONES
MHRO SALIDAS			
En lugar de: R899 XEVIR, R644 UTILA	ROA R645 KENSO	MHRO en coordinación con MHLC	Salidas rumbo sur. Una sola vía.
MHRO LLEGADAS			
En lugar de: UKUDI R644, TUMEK R899	XEVIR R899 ROA	MZBZ en coordinación con MHRO	Llegadas norte, este noreste y este sureste. Una sola vía.
En lugar de: KENSO R645	UTILA R644 ROA	MHLC en coordinación con MHRO	Llegadas oeste/suroeste. Una sola vía.

 <p>GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE HONDURAS AGENCIA HONDUREÑA DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	



	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO

ESTADO	CONTACTO	TELÉFONO	CORREO ELECTRÓNICO
BELICE	Gilberto Torres	501 621 6850	gilberto.torres@civilaviation.gov.bz
	Marvin Polanco	501 600 9025	marvin.polanco@civilaviation.gov.bz
GUATEMALA	Mario Grajeda	502 5466 4737	mgrajeda61@gmail.com
	Enio Hernández	502 2321 5021 502 2321 7008	enio.hernandez@dgac.gob.gt
	Supervisor de turno ATS	502 2321 5024 502 3121 5025	radarauragt@dgac.gob.gt torreauragt@dgac.gob.gt
NICARAGUA	Mario Altamirano	505 8414 8223	mariowolf47@gmail.com
	Jorge Saballos	505 8852 5974	jsaballos@eaai.com.ni
EL SALVADOR	Danilo Ramírez	503 7070 8075	danilo.ramirez@cepa.gob.sv
	Marco Henríquez	503 2565 4501	m.henriquez@aac.gob.sv
	Supervisor Radar	503 2375 2491	usuario.radar@cepa.gob.sv

	Manual		“Plan de Contingencias ATS”
	Edición /Revisión	Cuarta	

LISTA DE PUNTOS DE CONTACTO

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL	CONTACTO	TELÉFONO	CORREO ELECTRÓNICO
COCESNA	Víctor Andrade	504 9762 0069	victor.andrade@cocesna.org
	Fernando Soto	504 9935 0027	fernando.soto@cocesna.org
	Supervisor Operativo ATS	504 2234 2507 504 2283 4750	supervisoresats.@cocesna.org
IATA	Marco Vidal	+001 305 2648088	vidalm@iata.org
OACI (OFICINA REGIONAL)	Eddian Méndez	+52 55 5250 3211 +52 55 3643 9265	emendez@icao.int