



REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Sección de Publicaciones Aeronáuticas

Direcciones: Apartados 0816-03073 o
AFS: MPLBYOYX 0816-03187
Comercial: AEROCIVIL Panamá Zona 5, Panamá
Tel.: (507) 520-1595 / 1596 / 1594 ó
Fax: (507) NIL Apartado 0843-02086
e.mail: aispanama@aeronautica.gob.pa Balboa, Ancón

AIC

A05/24

1 -Septiembre- 2024

1 / 11



Gestión de Tránsito Aéreo

Título: PLAN DE CONTINGENCIA ATS EN
CASO DE FALLA TOTAL O PARCIAL LA
FIR PANAMÁ

Versión: 1.0

Clave:
ATM-CERAP-1

Fecha de aprobación:
01/02/24

Página 1 de 1

**PLAN DE CONTINGENCIA ATS EN CASO DE FALLA TOTAL O PARCIAL EN LA
FIR PANAMÁ**

ÍNDICE

1. GENERALIDADES
2. GOBERNANZA
3. REGIONES DE VUELO AFECTADAS
4. NIVELES DE CONTINGENCIA
5. PROCEDIMIENTOS
6. DISPOSICIONES APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ADYACENTES
7. DISPOSICIONES APLICABLES A LAS TRIPULACIONES
8. PROCEDIMIENTOS DE AUTO TRANSFERENCIA
9. MEDIDAS DE COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES
10. SEPARACIONES
11. FECHA DE EFECTIVIDAD
12. APÉNDICES
- A. FRECUENCIAS Y LÍNEAS COMERCIALES DE LA FIR PANAMÁ Y CENTROS ADYACENTES
- B. RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS
 - a) ENTRE PANAMÁ ACC Y BOGOTÁ ACC
 - b) ENTRE PANAMÁ ACC Y BARRANQUILLA ACC
 - c) ENTRE PANAMÁ ACC Y KINGSTON ACC
 - d) ENTRE PANAMÁ ACC Y CENAMER ACC
- C. RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS (GRÁFICO)



REPUBLIC OF PANAMA
CIVIL AVIATION AUTHORITY
AERONAUTICAL INFORMATION DEPARTMENT
Aeronautical Publications Section


Addresses: P.O. Box 0816-03073 or
AFS: MPLBYOYX 0816-03187
Commercial: AEROCIVIL Panamá Zone 5, Panamá
Tel.: (507) 520-1595 / 1596 / 1594 or
Fax: (507) NIL P.O. Box 0843-02086
e.mail: aispanama@aeronautica.gob.pa Balboa, Ancón

AIC

A05/24

September 1, 2024

1 / 11

	Air Traffic Management	Version: 1.0	Approval Date 01/02/24
	Title: ATS CONTINGENCY PLAN IN CASE OF TOTAL OR PARTIAL FAILURE IN PANAMA FIR	Code: ATM-CERAP-1	Page 1 of 1

ATS CONTINGENCY PLAN IN CASE OF TOTAL OR PARTIAL FAILURE IN PANAMA FIR

INDEX

1. GENERALITIES
2. GOVERNANCE
3. AFFECTED FLIGHT REGIONS
4. CONTINGENCY LEVELS
5. PROCEDURES
6. APPLICABLE PROVISIONS TO ADJACENT DEPENDENCIES
7. PROVISIONS APPLICABLE TO CREWS
8. AUTO TRANSFER PROCEDURES
9. COORDINATION AND COMMUNICATION MEASURES
10. SEPARATIONS
11. EFFECTIVE DATE
12. APPENDICES
 - A. FREQUENCIES AND COMMERCIAL LINES OF PANAMA FIR AND ADJACENT CENTERS
 - B. SIMPLIFIED ATS ROUTE NETWORK
 - a) BETWEEN PANAMA ACC AND BOGOTA ACC
 - b) BETWEEN PANAMA ACC AND BARRANQUILLA ACC
 - c) BETWEEN PANAMA ACC AND KINGSTON ACC
 - d) BETWEEN PANAMA ACC AND CENAMER ACC
 - C. SIMPLIFIED ATS ROUTE NETWORK (GRAPH)

PLAN DE CONTINGENCIA ATS DE LA FIR PANAMÁ

1. GENERALIDADES

1.1. Adicional del procedimiento descrito a continuación, se observarán las disposiciones contenidas en el RACP – Libro XXVIII – Capítulo 2 – Sección Trigésima Primera y Adjunto C; Documento 4444 – capítulo 15; Anexo 11 de la OACI – Adjunto C, en las cartas de acuerdo vigentes entre dependencias ATS, los manuales operativos de cada dependencia ATS, y en los demás documentos pertinentes.

1.2. 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.

1.3. El presente plan de contingencia es de carácter general y no cubre contingencias en vuelo como la pérdida de la capacidad de navegación, cambios de nivel por pérdida de performance, pérdida de capacidad RVSM, descensos de emergencia, etc.

1.4. Este Plan de Contingencia no pretende abarcar todas las contingencias, ni todas las magnitudes posibles de degradación en los servicios ATS; pues éstas pueden resultar innumerables, por lo que serán las dependencias ATS involucradas quienes determinarán en su momento, de forma táctica, las medidas conducentes y adicionales para conjurar las situaciones no previstas en este Plan, contempladas en las Cartas de Acuerdo internas con el departamento de CNV, Panamá Radio y las Torres de Control.

1.5. 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, por temas de salud pública, 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, Panamá Pacífico y Marcos A. Gelabert. Como segunda instancia Cap. Scarlett R. Martínez L, Enrique A. Jiménez, Enrique Malek, José Ezequiel Hall y Manuel Niño (Changuinola).

1.6. 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, aun cuando se utilicen rutas, radioayuda o servicios alternativos.

PANAMA FIR CONTINGENCY PLAN

1. GENERALITIES

1.1. In addition to the procedure described below, the provisions contained in the RACP - Book XXVIII - Chapter 2 - Thirty-First Section and Attachment C; Document 4444 - Chapter 15; Annex 11 of ICAO - Attachment C, in the current agreements between ATS facilities, the operational manuals of each ATS facility, and other relevant documents will be observed.

1.2. The purpose of this Contingency Plan is to facilitate and maintain the orderly and safe movement of national and international flights in the Panama FIR/CTA in case of a partial or total decrease in the provision of air traffic services, as well as the corresponding support services.

1.3. This contingency plan is of a general nature and does not cover in-flight contingencies such as loss of navigation capability, level changes due to performance loss, loss of RVSM capability, emergency descents, etc.

1.4. This Contingency Plan does not intend to cover all contingencies, nor all possible magnitudes of degradation in ATS services; as these can be numerous, the involved ATS facilities will determine tactically, at the moment, the measures to be taken and additional measures to overcome situations not foreseen in this Plan, as specified in the internal Agreements with the CNS department, Panama Radio, and Control Towers.

→ 1.5. ATS Services can be affected by a variety of events, such as: failures in commercial electric power and Telecommunications services, in radio communication systems, natural disasters, popular disturbances, strikes, sabotage, wars, etc., they can occur separately, or as a result of actions involving more than one of these events at the same time; some of these situations may be the usual efficiency and regularity of the services under "normal" conditions, foreseen, others not, however, to prevent them from significantly affecting the ATS Services, the following measures of general application shall be provided for in the areas of greatest sensitivity to national and international air traffic, namely: the air traffic control center, and the Tocumen, Panamá Pacifico and Marcos A. Gelabert International Airports. As a second instance Cap. Scarlett R. Martínez L, Enrique A. Jiménez, Enrique Malek, José Ezequiel Hall and Manuel Niño (Changuinola).

1.6. The contingency arrangements described here are provisional and will not aim to replace the current Regional Agreements. Once the "abnormal" conditions are rectified, the plan will be deactivated. The procedures, services, and facilities detailed here will not compromise the level of safety of operations, even when using alternative routes, radio aids, or services.

2. GOBERNANZA

El Supervisor encargado del turno será responsable de activar y ejecutar el Plan de Contingencia según el nivel de contingencia establecido en este documento. En este sentido, coordinará directamente con el Jefe del Centro de Control de Área y Aproximación de Panamá (Jefe CERAP), siguiendo la línea de mando, activando el Grupo Operacional de Contingencia ATS (AOCG), el cual se encargará de monitorear los eventos de contingencia establecidos y realizará las coordinaciones con los organismos pertinentes.

El Grupo Operacional de Contingencia ATS (AOCG) autorizado por la Dirección General de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá, para monitorear los eventos de Contingencia en la FIR/CTA de Panamá, es:

Grupo Operacional de Contingencia ATS AOCG			
Cargo	Puesto y Organización	Número de contacto	Correo Electrónico
→ Coordinador General del AOCG	Director de la Dirección de Navegación Aérea - AAC PANAMÁ	(507) 520-1613	ruben.rios@aeronautica.gob.pa
Coordinador ATS del AOCG	Jefe de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)	(507) 520-1579	arsenio.bethancourt@aeronautica.gob.pa
Coordinador Operacional del AOCG	Jefe del Centro de Control de Área y Aproximación de Panamá (CERAP)	(507) 520-1633	yahiveth.arauz@aeronautica.gob.pa
Coordinador ACC/APP del AOCG	Supervisor encargado del CERAP	(507) 315-0291	cerap.panama@aeronautica.gob.pa

La Dirección General y/o el AOCG establecerán contacto con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, para la activación de un equipo de coordinación de contingencia que facilite el apoyo de los Estados circundantes durante la contingencia, y se garantice la distribución internacional de información a las partes interesadas. La desactivación del Plan será informada oportunamente a la OACI.

3. REGIONES DE VUELO AFECTADAS

Las FIR directamente afectadas por el presente PLAN de Contingencia son:

- Bogotá – SKED
- Barranquilla – SKEC
- Kingston – MKJK
- CENAMER – MHCC

El espacio aéreo afectado está definido por los límites laterales y verticales de las FIR involucradas.

2. GOVERNANCE

The Supervisor on duty will be responsible for activating and executing the Contingency Plan according to the contingency level established in this document. In this regard, direct coordination will be carried out with the Chief of the Panama Area and Approach Control Center (CERAP Chief), following the chain of command, activating the ATS Contingency Operational Group (AOCG), which will be responsible for monitoring the established contingency events and coordinating with relevant agencies.

The ATS Operational Contingency Group (AOCG) authorized by the General Director of the Civil Aeronautics Authority of Panama, to monitor Contingency events in the Panama FIR/CTA, is:

ATS Operational Contingency Group – AOCG			
Role	Position and Organization	Contact number	E-mail
→ AOCG General Coordinator	Director of Air Navigation – AAC PANAMA	(507) 520-1613	ruben.rios@aeronautica.gob.pa
AOCG ATS Coordinator	Air Traffic Management Chief (ATM)	(507) 520-1579	arsenio.bethancourt@aeronautica.gob.pa
AOCG Operational Coordinator	Area and Approach Control Center Chief (CERAP)	(507) 520-1633	yahiveth.arauz@aeronautica.gob.pa
AOCG ACC/APP Coordinator	Supervisor in charge (CERAP)	(507) 315-0291	cerap.panama@aeronautica.gob.pa

The General Directorate and/or the AOCG will establish contact with the South American Regional Office of ICAO for the activation of a contingency coordination team to facilitate support from surrounding States during the contingency and ensure the international distribution of information to relevant parties. The deactivation of the Plan will be promptly reported to ICAO.

3. AFFECTED FLIGHT REGIONS

The FIRs directly affected by this Contingency PLAN are:

- Bogota – SKED
- Barranquilla – SKEC
- Kingston – MKJK
- CENAMER – MHCC

The affected airspace is defined by the lateral and vertical limits of the involved FIRs.

4. NIVELES DE CONTINGENCIA

Se consideran dos niveles de contingencias ATS:

4.1. Contingencia ATS Moderada o parcial:

Significa que la degradación en los servicios de navegación aérea aún permite mantener el uso de la red de rutas ATS de Panamá, por lo que se aplicarán mayores separaciones entre las aeronaves ingresando al espacio aéreo panameño.

4.2. Contingencia ATS Severa o control cero:

Significa que la interrupción y/o degradación en los servicios de navegación aérea no permite mantener el flujo rutinario de vuelos internacionales en la red de rutas ATS de Panamá; razón por la cual, se aplicarán mayores separaciones entre las aeronaves ingresando al espacio aéreo panameño y se utilizará la red simplificada de rutas **DESCRITAS EN LOS APÉNDICES B y C DE ESTE DOCUMENTO.**

5. PROCEDIMIENTOS

5.1. Activación del Plan de Contingencia

Los procedimientos operacionales específicos para la FIR de Panamá, en caso de contingencia, serán activados por medio de la publicación del NOTAM específico. Este plan se desactivará progresivamente de acuerdo con la información de normalización suministrada por el ACC de Panamá.

5.2. Especificaciones del NOTAM

- a) FIR afectadas.
- b) Hora, fecha de inicio y tiempo de duración previsto de las medidas de contingencia;
- c) Nivel de contingencia (moderado o severo) que se está produciendo, así como las medidas de mitigación que correspondan;
- d) Instalaciones y/o servicios no disponibles;
- e) Procedimientos a seguir por las dependencias ATS adyacentes;
- f) Procedimientos a seguir por los pilotos quienes deben mantener en escucha la frecuencia principal del sector que se está volando, así como también la frecuencia aire – aire 123.450 MHz;
- g) Cualquier otro detalle relacionado con la contingencia que requiera ser de conocimiento inmediato de los usuarios.

5.2.1. Formato del NOTAM

(AXXXX/XX NOTAMN

Q) MPZL/QXXXX/IV/NBO/E/000/999/COORDENADAS/RADIO)

A) MPZL/SKED/SKEC/MKJK/MHCC B) FECHA INICIO (DTG 10 DIGITOS) C) FECHA FIN (DTG 10 DIGITOS)

D) HORARIO EN QUE SE APLICARÁ (SI FUERA NECESARIO)

E) DEBIDO A LA INTERRUPCION DE LOS ATS ACTIVADO PLAN DE CONTINGENCIA EN LA FIR PANAMA.

NIVEL DE CONTINGENCIA: _____ (MODERADO O SEVERO)

VER AIC PANAMA AXX/24)

Opcionalmente, se podría incluir en el NOTAM, otros aspectos relevantes del plan de contingencia como pueden ser:

4. CONTINGENCY LEVELS

Two levels of ATS contingencies are considered:

4.1. Moderate or partial ATS Contingency:

Means that the degradation in air navigation services still allows the use of Panama's ATS route network, so greater separations will be applied between aircraft entering Panamanian airspace.

4.2. Severe ATS Contingency or ATC zero:

Means that the interruption and/or degradation in air navigation services do not allow maintaining the routine flow of international flights in Panama's ATS route network;

for this reason, increased separations will be applied between aircraft entering Panamanian airspace, and the simplified route network **DESCRIBED IN APPENDICES B and C OF THIS DOCUMENT** will be applied.

5. PROCEDURES

5.1. Activation of the Contingency Plan

The specific operational procedures for the FIR of Panama, in the event of a contingency, will be activated through the publication of a specific NOTAM. This plan will be progressively deactivated in accordance with normalization information provided by the Panama ACC.

5.2. NOTAM especifications

- a) Affected FIR.
- b) Time, date of initiation, and expected duration of contingency measures.
- c) Contingency level (moderate or severe) occurring, along with corresponding mitigation measures.
- d) Unavailable facilities and/or services.
- e) Procedures to be followed by adjacent ATS facilities.
- f) Procedures to be followed by pilots, who must monitor the main frequency of the sector being flown, as well as the air-to-air frequency 123.450 MHz.
- g) Any other details related to the contingency that need to be immediately communicated to users.

5.2.1. NOTAM format

(AXXXX/XX NOTAMN

Q) MPZL/QXXXX/IV/NBO/E/000/999/COORDINATES/RADIO)

A) MPZL/SKED/SKEC/MKJK/MHCC B) START DATE (DTG 10 DIGITS) C) END DATE (DTG 10 DIGITS)

D) TIME OF APPLICATION (IF NECESSARY)

E) DUE TO INTERRUPTION OF ATS, CONTINGENCY PLAN ACTIVATED IN PANAMA FIR. CONTINGENCY LEVEL: _____ (MODERATE OR SEVERE)

SEE AIC PANAMA AXX/24)

Optionally, other relevant aspects of the contingency plan could be included in the NOTAM, such as:

- NO SE DISPONE DE SERVICIO MOVIL AERONAUTICO SOLAMENTE SE ACEPTARÁ TRÁNSITO AÉREO QUE SE ENCAMINE POR LA RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS Y NIVELES DE VUELO DESCRITOS EN EL PLAN DE CONTINGENCIA ACTIVADO.
- LOS PILOTOS MANTENDRAN ESCUCHA EN LA FRECUENCIA PRINCIPAL ASIGNADA AL SECTOR EN QUE VUELEN Y EN LA FRECUENCIA AIRE-AIRE 123.450 MHz.
- SE AUTORIZAN PROCEDIMIENTOS DE AUTOTRANSFERENCIA
- EN EL CASO QUE LOS VUELOS NO PUEDAN CUMPLIR CON LAS ESPECIFICACIONES ESTABLECIDAS EN EL PLAN DE CONTINGENCIA, DEBERAN PLANIFICARSE O REENRUTARSE LOS VUELOS, EVITANDO LA FIR AFECTADA.

5.3. Planes de vuelo

Durante el periodo de contingencia, las dependencias ATS aceptarán vuelos cuyos Planes de Vuelo (FPL) no hayan podido ser transmitidos. No obstante, es importante destacar que esto no exime de la responsabilidad de presentar el Plan de Vuelo correspondiente.

5.4. Red simplificada de rutas

5.4.1. Los pilotos que deseen ingresar a la FIR que se encuentre aplicando el presente plan de contingencia deberán ajustarse a la red de rutas simplificada prevista, y de no ser posible su utilización no se podrá realizar el vuelo previsto debido a las condiciones especiales presentadas.

5.4.2. Los pilotos deberán mantener la ruta prevista en la red de rutas simplificadas prevista sin interceptar otra que se encuentre en la misma red con el fin de garantizar la separación prevista dentro del presente plan.

5.4.3. Los apéndices B y C del presente plan establecen una red simplificada de rutas, puntos de entrada/salida y niveles de vuelo. Los supervisores de los ACC involucrados pueden coordinar, según el nivel de degradación de los servicios e instalaciones, la flexibilización de las limitaciones impuestas por dichas tablas.

5.5. Clasificación de espacio aéreo

Cuando los servicios prestados en el espacio aéreo de la contingencia se vean reducidos de los especificados para el espacio aéreo clase A, podrá degradarse la clasificación del espacio aéreo a Clase G, teniendo en cuenta que no se presta servicio de control de tránsito aéreo.

Sin embargo, las aeronaves deben cumplir con los requisitos de comunicaciones, vigilancia y permiso para ingresar al espacio aéreo en cuestión. Esta información debe ser transmitida a través de NOTAM.

5.6. Facultad del supervisor

En caso de interrupción total de los servicios ATS en Panamá y/o cuando la contingencia así lo demande, el supervisor del ACC debe coordinar con la autoridad ATS de la FIR correspondiente, la implementación de medidas complementarias no contempladas en este documento. Asimismo, el supervisor del ACC está facultado para coordinar, aprobar o denegar toda operación o procedimiento no previsto en este documento, en respuesta a lo solicitado por un explotador aéreo, o una dependencia ATS.

- MOBILE AERONAUTICAL SERVICE NOT AVAILABLE, ONLY AIR TRAFFIC TRANSIT ALONG THE SIMPLIFIED ATS ROUTE NETWORK AND FLIGHT LEVELS DESCRIBED IN THE ACTIVATED CONTINGENCY PLAN WILL BE ACCEPTED.
- PILOTS SHALL MONITOR THE MAIN FREQUENCY ASSIGNED TO THE SECTOR THEY ARE FLYING IN, AND THE AIR-TO-AIR FREQUENCY 123.450 MHz.
- SELF-TRANSFER PROCEDURES ARE AUTHORIZED.
- IN CASE FLIGHTS CANNOT COMPLY WITH THE SPECIFICATIONS ESTABLISHED IN THE CONTINGENCY PLAN, FLIGHTS MUST BE PLANNED OR REROUTED, AVOIDING THE AFFECTED FIR.

5.3. **Flight Plans**

During the contingency period, ATS facilities will accept flights for which Flight Plans (FPLs) could not be transmitted. However, it is important to note that this does not exempt from the responsibility of submitting the corresponding Flight Plan.

5.4. **Simplified route network**

5.4.1. Pilots intending to enter the FIR where this contingency plan is active must comply with the planned simplified route network. If the use of this network is not feasible, the scheduled flight cannot proceed due to the specific conditions outlined in the plan.

5.4.2. Pilots must follow the planned route within the provided simplified route network without intercepting another route within the same network to ensure the specified separation outlined in this plan.

5.4.3. The appendices of this plan establish a simplified network of routes, entry/exit points, and flight levels. Supervisors of the involved ACCs may coordinate, based on the level of degradation of services and facilities, to ease the limitations imposed by these tables.

5.5. **Airspace Classification**

When the services provided in the contingency airspace are reduced from those specified for Class A airspace, the airspace classification may be downgraded to Class G, considering that air traffic control service is not provided.

However, aircraft must still comply with communication, surveillance, and permission requirements to enter the respective airspace. This information should be communicated through NOTAM.

5.6. **Supervisor's prerogative**

In the event of a complete interruption of ATS services in Panama and/or when the contingency requires it, the ACC supervisor must coordinate with the ATS authority of the corresponding FIR for the implementation of additional measures not considered in this document. Additionally, the ACC supervisor is authorized to coordinate, approve, or deny any operation or procedure not specified in this document, in response to requests from an Air Operator or ATS facility.

5.7. Desactivación del plan

Este Plan se desactivará mediante un NOTAM de cancelación informando que la prestación de Servicios ATS se ha normalizado.

(AXXXX/XX NOTAMC AXXXX/XX

Q) MPZL/QXXXX/

A) MPZL B) FECHA CANCELACIÓN

E) PLAN DE CONTINGENCIA EN LA FIR PANAMA FINALIZADO ATS PANAMA OPERANDO NORMAL

6. DISPOSICIONES APLICABLES A LAS DEPENDENCIAS ADYACENTES

6.1. El ACC adyacente debe coordinar con el ACC correspondiente de Panamá, a través de los circuitos de coordinaciones ATS y otros medios disponibles de ser posible, a lo menos con treinta (30) minutos de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de entrada de la FIR.

6.2. El ACC adyacente debe transmitir un mensaje de estimado (EST) a la FIR Panamá.

6.3. El ACC adyacente debe autorizar el ingreso de una aeronave a la FIR de Panamá, empleando, como mínimo, una separación longitudinal de diez (10) minutos en el mismo punto de transferencia, independiente del nivel de vuelo.

6.4. En complemento a lo anterior y en aras de velar por la Seguridad Operacional, los Supervisores de los ACC involucrados podrán coordinar de manera transitoria medidas o restricciones específicas en una o más rutas de las contempladas en el presente plan de contingencia estas medidas y restricciones adicionales, de ser necesario, podrían ser incorporadas/publicadas mediante un NOTAM.

6.5. Si no es posible coordinar con el ACC de Panamá, el ACC adyacente debe instruir a los pilotos que pretendan proceder a la FIR de Panamá, a mantener el último nivel y velocidad aceptados por el ACC panameño.

6.6. El ACC adyacente debe instruir a las aeronaves en el sentido de establecer comunicación con las dependencias ATS adyacentes con por lo menos cinco (5) minutos de antelación a la hora prevista de ingreso en la FIR en cuestión.

6.7. Durante la vigencia de la contingencia, no se permiten vuelos de aeronaves no aprobadas en el espacio aéreo RVSM en la FIR de Panamá, los vuelos con estatus MEDEVAC, HUMANITARIO, HOSPITAL Y AVIACIÓN DE ESTADO podrán ingresar al espacio aéreo no controlado, pero con niveles de vuelo por fuera del espacio RVSM, esto, sujeto a la posibilidad de coordinación entre los centros de control adyacentes.

6.8. En la medida de lo posible, durante el período de contingencia se evitarán las operaciones cerca de los límites de las FIR. No obstante, cuando sea imprescindible este tipo de operaciones, deberán ser coordinadas con la dependencia ATC correspondiente.

6.9. Las aeronaves que utilizan la red simplificada de rutas de este plan deben tener al menos capacidad RNAV 5 a excepción de las que tengan estatus MEDEVAC, HUMANITARIO; HOSPITAL Y AVIACIÓN DE ESTADO.

5.7. Deactivation of the Plan

This plan will be deactivated through a cancellation NOTAM indicating that the provision of ATS services has returned to normal.

(AXXXX/XX NOTAMC AXXXX/XX

Q) MPZL/QXXXX/

A) MPZL B) CANCELLATION DATE

E) CONTINGENCY PLAN IN PANAMA FIR CONCLUDED. ATS PANAMA OPERATING NORMALLY

6. PROVISIONS APPLICABLE TO ADJACENT FACILITIES

6.1. EI The adjacent ACC must coordinate with the respective Panama ACC, through ATS coordination circuits and other available means if possible, at least thirty (30) minutes in advance, for the estimated times over entry points into the FIR.

6.2. The adjacent ACC must transmit an estimated message (EST) to Panama FIR.

6.3. The adjacent ACC must authorize the entry of an aircraft into Panama FIR, using a minimum longitudinal separation of ten (10) minutes at the same transfer point, regardless of the flight level.

6.4. In addition to the above and in the interest of ensuring Operational Safety, Supervisors of the involved ACCs may temporarily coordinate specific measures or restrictions on one or more routes outlined in this contingency plan. These additional measures and restrictions, if necessary, may be incorporated/published through a NOTAM.

6.5. If coordination with the Panama ACC is not possible, the adjacent ACC must instruct pilots intending to proceed to Panama FIR to maintain the last level and speed accepted by the Panamanian ACC.

6.6. The adjacent ACC must instruct aircraft to establish communication with adjacent ATS facilities at least five (5) minutes before the planned time of entry into the respective FIR.

6.7. During the contingency, flights of non-approved RVSM aircraft in Panama FIR are not allowed. Flights with MEDEVAC, HUMANITARIAN, HOSPITAL, and STATE AVIATION status may enter the uncontrolled airspace, but with flight levels outside the RVSM airspace, subject to coordination between adjacent control centers.

6.8. To the extent possible during the contingency period, operations near FIR boundaries will be avoided. However, when such operations are essential, they must be coordinated with the corresponding ATC facility.

6.9. Aircraft using the simplified route network of this plan must have at least RNAV 5 capability, except for those with MEDEVAC, HUMANITARIAN, HOSPITAL, and STATE AVIATION status.

7. DISPOSICIONES APLICABLES A LAS TRIPULACIONES

7.1. Solamente se permitirán vuelos de aeronaves bajo las reglas de vuelo IFR

7.2. Solamente las aeronaves aprobadas RVSM podrán utilizar los niveles de vuelo entre FL290 y FL410, ambos inclusive, ajustándose a las limitaciones de las tablas. Los vuelos con estatus MEDEVAC, HUMANITARIO; HOSPITAL Y AVIACIÓN DE ESTADO podrán ingresar al espacio aéreo de contingencia con un nivel de vuelo diferente a los propuestos siempre y cuando existan medios de coordinación que permitan acordar el nivel a volar.

7.3. Las aeronaves en ruta deben mantener escucha permanente y comunicarse en la frecuencia correspondiente al sector del ACC de Panamá (Ver Apéndice A) en que se encuentren volando y, notificar mediante los procedimientos de información de tránsito aéreo transmitida por la aeronave (TIBA -Traffic Information Broadcast by Aircraft), utilizando la frecuencia 123.450 MHz para realizar coordinaciones con las demás aeronaves, notificando:

- a) 10 minutos antes de ingresar al espacio aéreo o a un sector descrito en la AIP PANAMÁ – CARTAS PARA LA NAVEGACIÓN EN RUTA – ENR 6.1A
- b) 10 minutos antes de cruzar un punto de notificación;
- c) 10 minutos antes de cruzar o entrar en una ruta ATS;
- d) A intervalos de 20 minutos entre puntos de notificación distantes;
- e) Entre 2 y 5 minutos, siempre que sea posible, antes de cambiar de nivel de vuelo;
- f) En el momento de cambiar de nivel de vuelo; y
- g) En cualquier otro momento en el que la tripulación de vuelo lo estime necesario.

Nota: Todos los auto-anuncios en frecuencia 123.450 MHz deben ser en idioma inglés para mantener un alto nivel de alerta.

7.4. Se instruirá a las aeronaves a mantener continuamente encendidas las luces de navegación y de anticollisión, así como el último código SSR asignado.

Los pilotos deben vigilar continuamente la frecuencia de emergencia VHF 121.500 MHz y deberían activar su transpondedor en todo momento durante el vuelo, independientemente de si la aeronave se encuentra dentro o fuera del espacio aéreo en el que se preste el servicio de vigilancia para fines ATS. Los transpondedores deberían estar regulados en un código discreto asignado por el ATC, o seleccionar el código 2000 si el ATC no ha asignado código alguno.

Nota. - Aunque los sistemas radar (Vigilancia ATS) de ACC Panamá estuvieran fuera de servicio se continuará asignando códigos SSR a todas las aeronaves.

7.5. Las tripulaciones deberán cambiar a la frecuencia del sector subsiguiente de la FIR de acuerdo con el AIP PANAMÁ – CARTAS PARA LA NAVEGACIÓN EN RUTA – ENR 6.1A y con radionavegación RNAV 5 por lo menos 5 minutos antes del ingreso a este.

7.6. Será responsabilidad de las tripulaciones durante la planificación del vuelo tener copia del presente documento para su cumplimiento en caso de ser necesario.

7.7. Las tripulaciones mantendrán el nivel del presente plan de rutas, solamente durante condiciones de turbulencia o condiciones meteorológicas adversas podrá cambiar de nivel.

7. PROVISIONS APPLICABLE TO CREWS

7.1. Only flights of aircraft under IFR flight rules will be allowed.

7.2. Only RVSM-approved aircraft may use flight levels between FL290 and FL410, both inclusive, adhering to the limitations specified in the tables. Flights with MEDEVAC, HUMANITARIAN, HOSPITAL, and STATE AVIATION status may enter the contingency airspace with a different flight level than proposed, provided there are coordination means to agree on the level to fly.

7.3. Aircraft in route must maintain continuous listening and communicate on the frequency corresponding to the sector of the Panama ACC (See Appendix A) in which they are flying. They should notify through the procedures of Aircraft Traffic Information Broadcast (TIBA), using the frequency 123.450 MHz to coordinate with other aircraft, reporting:

- a) 10 minutes before entering airspace or a sector described in the PANAMA AIP – ROUTE NAVIGATION CHARTS – ENR 6.1A.
- b) 10 minutes before crossing a reporting point.
- c) 10 minutes before crossing or entering an ATS route.
- d) At intervals of 20 minutes between distant reporting points.
- e) Between 2 and 5 minutes, whenever possible, before changing flight level.
- f) At the time of changing flight level.
- g) At any other time when the flight crew deems it necessary.

Note: All self-announcements on 123.450 MHz must be in English in order to maintain a high level of awareness.

7.4. Aircraft will be instructed to keep navigation and anti-collision lights continuously on, as well as the last assigned SSR code.

Pilots must continuously monitor the emergency VHF frequency 121.500 MHz and should activate their transponders at all times during the flight, regardless of whether the aircraft is inside or outside the airspace where surveillance is provided for ATS purposes. Transponders should be set to a discreet code assigned by ATC, or select code 2000 if ATC has not assigned any code.

Note: Even if the radar systems (ATS Surveillance) of Panama ACC are out of service, SSR codes will continue to be assigned to all aircraft

7.5. Crews should switch to the frequency of the subsequent FIR sector according to PANAMA AIP – ROUTE NAVIGATION CHARTS – ENR 6.1A and RNAV 5 navigation at least 5 minutes before entering it.

7.6. It is the responsibility of the crews during flight planning to have a copy of this document for compliance if necessary.

7.7. Crews will maintain the level of this route plan only during turbulence or adverse weather conditions; otherwise, they may change levels.

7.8. Para efectuar un cambio de nivel de acuerdo al 7.7, las aeronaves deberán apartarse de la ruta con un ángulo de 45 grados y mantener la trayectoria desplazada a la derecha del eje de la ruta 15NM hasta que puedan reasumir el nivel correspondiente a la ruta asignada en este plan.

Las tripulaciones que se vean obligadas a cambiar de nivel deben considerar que al volar con un nivel diferente aumentan la posibilidad de convergencia con otra aeronave al mismo nivel por lo cual deben aumentar el nivel de alerta y seguir los procedimientos descritos de auto notificación.

8. PROCEDIMIENTOS DE AUTO TRANSFERENCIA

8.1. Cuando las dependencias ATS no puedan llevar a cabo las coordinaciones de tránsito debido a fallas en el Servicio Fijo de Comunicaciones–AMHS y/o el AIDC, los siguientes procedimientos de auto transferencia se deberán aplicar:

El ACC de origen:

- a) Informará al piloto la no disponibilidad del Servicio Fijo de Telecomunicaciones y/o AIDC con el ACC aceptante;
- b) Pondrá a disposición del piloto las instrucciones necesarias para que establezca comunicación con el ACC aceptante, informando a dicha dependencia que se está llevando a cabo una auto transferencia. Para este propósito, el contacto inicial el piloto deberá informar a la dependencia aceptante que se está llevando a cabo una auto transferencia y deberá informar su procedencia, destino, ruta, nivel de vuelo, código transponder de aprobación RVSM y estimado al límite de la FIR.

9. MEDIDAS DE COORDINACIÓN Y COMUNICACIONES

La transferencia de control y de la comunicación entre dependencias ATS se debería realizar en el límite común de las FIR, a menos que exista un acuerdo mutuo entre las dependencias ATS adyacentes. Así mismo, los proveedores ATS deberían revisar los requisitos de coordinación existentes en el marco de las operaciones de contingencia o cierre del espacio aéreo con aviso de poca antelación.

9.1. Los arreglos de contingencia indicados en este plan se establecen con carácter provisional y estarán vigentes hasta el momento en que los servicios e instalaciones reanuden su actividad normal.

9.2. Este Plan será revisado, simulado y/o probado a intervalos regulares.

9.3. Las enmiendas y revisiones serán coordinadas con los Estados afectados, Organismos Internacionales y la OACI.

9.4. Los mensajes de Plan de Vuelo deberán transmitir a las correspondientes FIR adyacentes a través de la Red AMHS, de acuerdo con los procedimientos normalmente establecidos; de no ser posible se utilizarán los canales presentados en el Apéndice A.

10. SEPARACIONES

10.1. Se proveerá separación VERTICAL mínima de acuerdo con lo establecido en el LIBRO XXVIII del RACP, anexo 2 (reglamento del aire) de la OACI, apéndice 3 tabla a) de niveles de crucero.

10.2. La FIR transferidora se encargará de la separación horizontal de tal manera que 2 aeronaves ingresando por la misma ruta no estén separadas menos de 10 minutos (80 NM) entre sí.

7.8. To change levels according to 7.7, aircraft must deviate from the route at a 45-degree angle and maintain a path displaced to the right of the route axis by 15 NM until they can resume the level assigned in this plan.

Crews forced to change levels should consider that flying at a different level increases the likelihood of convergence with another aircraft at the same level, so they must increase alertness and follow the described self-notification procedures.

8. **AUTO TRANSFER PROCEDURES**

When ATS facilities cannot carry out traffic coordination due to failures in the Aeronautical Fixed Service – AMHS and/or AIDC, the following self-transfer procedures must be applied:

The originating ACC:

- a) Will inform the pilot of the unavailability of the Fixed Telecommunications Service and/or AIDC with the accepting ACC;
- b) Will provide the necessary instructions for the pilot to establish communication with the accepting ACC, informing the said facility that a self-transfer is taking place. For this purpose, during the initial contact, the pilot must inform the accepting facility that a self-transfer is underway and provide information on origin, destination, route, flight level, transponder code, RVSM approval status, and estimated time to the FIR boundary.

When possible, the transferring facility should be informed that the transfer of air traffic has been received.

9. **COORDINATION AND COMMUNICATION MEASURES**

The transfer of control and communication between ATS facilities should take place at the common boundary of FIRs, unless there is a mutual agreement between adjacent ATS facilities. Additionally, ATS providers should review the existing coordination requirements in the context of contingency operations or airspace closure with short notice.

9.1. Contingency arrangements outlined in this plan are provisional and will be in effect until services and facilities resume normal activity.

9.2. This plan will be reviewed, simulated, and/or tested at regular intervals.

9.3. Amendments and revisions will be coordinated with affected States, International Organizations, and ICAO.

9.4. Flight Plan messages should be transmitted to the corresponding adjacent FIRs through the AMHS Network, following the established procedures; if not possible, channels presented in Appendix A will be used.

10. **SEPARATIONS**

10.1. A minimum VERTICAL separation will be provided in accordance with the provisions of Annex 2 (Rules of the Air) to the ICAO, Appendix 3 Table a) of cruise levels, as outlined in Volume XXVIII of the RACP.

10.2. The transferring FIR will ensure horizontal separation in such a way that two aircraft entering through the same route are not separated by less than 10 minutes (80 NM) from each other.

11. FECHA DE EFECTIVIDAD

Mientras no sean publicados los respectivos planes de contingencia en el AIP de Panamá, estos planes de contingencia solo se podrán aplicar previa coordinación en ambos sentidos entre las FIR adyacentes involucradas.

12. APÉNDICES

Apéndice A – FRECUENCIAS Y LÍNEAS COMERCIALES DE LA FIR PANAMÁ Y ADYACENTES

SECTOR		FRECUENCIA VHF PRINCIPAL	FRECUENCIA VHF ALTERNA	LÍNEA COMERCIAL
PANAMA ACC SECTOR NORTE	NORTE	133.300	125.500	(507) 315-1438
	ESTE	125.500	133.300	
PANAMA ACC SECTOR SUR	SUR	133.850	133.000	(507) 315-1548
	OESTE	133.000	135.900	
SUPERVISOR		(507) 315-0291		
JEFATURA CERAP PANAMÁ		(507) 520-1633		
CENTROS ADYACENTES		FRECUENCIA VHF PRINCIPAL	LÍNEA COMERCIAL	
CENAMER ACC	SECTOR 2	135.5	00-504-2234-2507	
	SECTOR 3	124.3		
BOGOTÁ ACC	NW	123.7	0057-601-413-5300	0057-317-517-1132
	SW	125.1	0057-601-413-5304	
BARRANQUILLA ACC	NORTE	128.4	0057-605-334-8075 / 8503	
			0057-317-517-1021	
	SUR	124.2	0057-605-334-8053	
	RADIO	127.5	0057-605-334-8059	
KINGSTON ACC	ESTE	128.1 ; 125.4	001-876-920-7300	
	OESTE	128.35	001-876-929-4051	

11. EFFECTIVE DATE

Until the respective contingency plans are published in the AIP of Panama, these contingency plans can only be implemented following coordination in both directions between the involved adjacent FIRs.

12. APPENDICES**Appendix A – FREQUENCIES AND COMMERCIAL LINES OF PANAMA FIR AND ADJACENT CENTERS**

SECTOR		PRINCIPAL VHF FREQUENCY	ALTERNATE VHF FREQUENCY	COMMERCIAL PHONE LINE
PANAMA ACC NORTH SECTOR	NORTH	133.300	125.500	(507) 315-1438
	EAST	125.500	133.300	
PANAMA ACC SOUTH SECTOR	SOUTH	133.850	133.000	(507) 315-1548
	WEST	133.000	135.900	
SUPERVISOR		(507) 315-0291		
CERAP CHIEF OFFICE		(507) 520-1633		
ADJACENT CENTERS		PRINCIPAL VHF FREQUENCY	COMMERCIAL PHONE LINE	
CENAMER ACC	SECTOR 2	135.5	00-504-2234-2507	
	SECTOR 3	124.3		
BOGOTA ACC	NW	123.7	0057-601-413-5300	0057-317-517-1132
	SW	125.1	0057-601-413-5304	
BARRANQUILLA ACC	NORTH	128.4	0057-605-334-8075 / 8503	
			0057-317-517-1021	
	SOUTH	124.2	0057-605-334-8053	
	RADIO	127.5	0057-605-334-8059	
KINGSTON ACC	EAST	128.1 ; 125.4	001-876-920-7300	
	WEST	128.35	001-876-929-4051	

Apéndice B – RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS (Contingencia ATS Severa)

Durante la vigencia de una Contingencia Severa en la FIR/CTA de Panamá, **SÓLO** se utilizarán entre ambas FIR las rutas ATS que figuran a continuación.

a) Entre Panamá ACC y Bogotá ACC

SECTOR	RUTA	POSICIÓN	FL INGRESO A MPZL	FL SALIDA DE MPZL	RESTRICCIONES	OBSERVACIONES
BOG ACC SW/NW	UM542 (UPR ARNAL – TINPA)	TINPA	NO APLICA	FL350 ó FL390	10 MINUTOS ENTRE ACFT	TRAMO DE ENTRADA/SALIDA DEL FIR DE PANAMA DEFINIDO EN EL APÉNDICE C
	UL780	BUXOS	FL340 ó FL380	NO APLICA	10 MINUTOS ENTRE ACFT	
	UN420	BUSMO	FL320 ó FL360	NO APLICA	10 MINUTOS ENTRE ACFT	TRAMO DE RUTA HASTA SPP, POSTERIOR UM205 TEKUG HACIA CENAMER ACC
	UP527	MUBMI	NO APLICA	FL330 ó FL370	10 MINUTOS ENTRE ACFT	

b) Entre Panamá ACC y Barranquilla ACC

SECTOR	RUTA /	POSICIÓN	FL INGRESO A MPZL /	FL SALIDA DE MPZL /	RESTRICCIONES	OBSERVACIONES
BARRANQUILLA ACC NORTE/ SUR	UL667	AGUJA	FL300	FL330 ó FL370	10 MINUTOS ENTRE ACFT	FL300 SERÁ APLICADO PARA EL TRANSITO QUE PROCEDA VIA AGUJA UL667 SPP UM205 TEKUG EXCLUSIVAMENTE.
	UM597	AGUJA	NO APLICA	FL310	10 MINUTOS ENTRE ACFT	
	UL335	BOGAL	FL300	NO APLICA	10 MINUTOS ENTRE ACFT	FL300 SERÁ APLICADO PARA EL TRANSITO QUE PROCEDA VIA BOGAL UL335 TBG UM419 ANSON EXCLUSIVAMENTE.

c) Entre Panamá ACC y Kingston ACC

SECTOR	RUTA	POSICIÓN	FL INGRESO A MPZL	FL SALIDA DE MPZL	RESTRICCIONES	OBSERVACIONES
KINGSTON ACC OESTE / ESTE	UL465 (UPR ARNAL – TINPA)	ARNAL	FL350 ó FL390	NO APLICA	10 MINUTOS ENTRE ACFT	TRAMO DE ENTRADA/SALIDA DEL FIR DE PANAMA DEFINIDO EN EL APÉNDICE C
	UL780	DAGUD	NO APLICA	FL340 ó FL380	10 MINUTOS ENTRE ACFT	

Appendix B – SIMPLIFIED ATS ROUTE NETWORK (Severe ATS Contingency)

During the validity of a Severe Contingency in the FIR/CTA of Panama, ONLY the following ATS routes will be used between both FIRs:

a) Between Panama ACC and Bogota ACC

SECTOR	ROUTE	POSITION	MPZL ENTRY FL	MPZL EXIT FL	RESTRICCIÓN	REMARK
BOG ACC SW/NW	UM542 (UPR ARNAL – TINPA)	TINPA	Not applicable	FL350 ó FL390	10 MINUTES BTW ACFT	ENTRY/EXIT SEGMENT OF PANAMA FIR DEFINED IN APPENDIX C
	UL780	BUXOS	FL340 or FL380	N/A	10 MINUTES BTW ACFT	
	UN420	BUSMO	FL320 or FL360	N/A	10 MINUTES BTW ACFT	ROUTE SEGMENT UNTIL SPP, THEN UM205 TO TEKUG TOWARDS CENAMER ACC
	UP527	MUBMI	Not applicable	FL330 or FL370	10 MINUTES BTW ACFT	

b) Between Panama ACC and Barranquilla ACC

SECTOR	ROUTE	POSITION	MPZL ENTRY FL	MPZL EXIT FL	RESTRICTIONS	REMARK
BARRANQUILLA ACC NORTH/SOUTH	UL667	AGUJA	FL300	FL330 or FL370	10 MINUTES BTW ACFT	FL300 WILL BE APPLIED FOR TRAFFIC PROCEEDING VIA AGUJA UL667 SPP UM205 TEKUG EXCLUSIVELY.
	UM597	AGUJA	Not applicable	FL310	10 MINUTES BTW ACFT	
	UL335	BOGAL	FL300	No applicable	10 MINUTES BTW ACFT	FL300 WILL BE APPLIED FOR TRAFFIC PROCEEDING VIA BOGAL UL335 TBG UM419 ANSON EXCLUSIVELY.

c) Between Panama ACC and Kingston ACC

SECTOR	ROUTE	POSITION	MPZL ENTRY FL	MPZL EXIT FL	RESTRICTIONS	REMARK
KINGSTON ACC WEST / EAST	UL465 (UPR ARNAL – TINPA)	ARNAL	FL350 or FL390	No applicable	10 MINUTES BTW ACFT	ENTRY/EXIT SEGMENT OF PANAMA FIR DEFINED IN APPENDIX C
	UL780	DAGUD	N/A	FL340 or FL380	10 MINUTES BTW ACFT	

d) Entre Panamá ACC y CENAMER ACC

SECTOR	RUTA	POSICIÓN	FL INGRESO A MPZL	FL SALIDA DE MPZL	RESTRICCIONES	OBSERVACIONES
CENAMER ACC SECTOR 2 Y 3	UM205	TEKUG	FL330 ó FL370	FL300, FL320 ó FL360	10 MINUTOS ENTRE ACFT	TRAMO BIDIRECCIONAL TEKUG – SPP. SOBREVUELOS INGRESANDO VÍA TEKUG DEBERAN PROCEDER TEKUG DCT SPP UL667 AGUJA
	UM419	ANSON	NO APLICA	FL300,FL320 ó FL360	10 MINUTOS ENTRE ACFT	
	UG440	ISEBA	FL310, FL330 ó FL370	NO APLICA	10 MINUTOS ENTRE ACFT	FL310 SERÁ APLICADO PARA EL TRANSITO QUE PROCEDA VIA ISEBA UG440 TBG UM597 AGUJA EXCLUSIVAMENTE.

NOTA: Las aeronaves que no puedan cumplir con las restricciones de nivel y ruta no tendrán autorización para ingresar a espacio aéreo panameño.

Consideraciones Adicionales a la Red Simplificada de Rutas ATS

1. En caso de presentarse una Contingencia ATS Severa, esta red de rutas es aplicable ÚNICAMENTE para sobrevuelos.
2. Los procedimientos de llegadas y salidas a los aeródromos de MPZL se coordinará de manera interna entre el Grupo Operacional de Contingencia ATS y los organismos involucrados.
3. En cuanto a los procedimientos de llegadas y salidas en SKSP, la coordinación se llevará a cabo conforme a lo estipulado en la Carta de Acuerdo Operacional entre las dependencias involucradas o mediante coordinación directa entre los supervisores.
4. En caso de tránsito aéreo proveniente o con destino a Centros Adyacentes, situados a niveles de vuelo inferiores, tales como El Coco APP, Medellín Control y Cali Control, la coordinación se llevará a cabo de forma directa con las dependencias involucradas, siguiendo los protocolos y procedimientos establecidos en las Cartas de Acuerdo correspondiente o mediante coordinación directa entre supervisores.

ESTA AIC REEMPLAZA EL AIC A03/24

c) Between Panama ACC and CENAMER ACC

SECTOR	ROUTE	POSITION	MPZL ENTRY FL	MPZL EXIT FL	RESTRICTIONS	REMARK
CENAMER ACC SECTOR 2 / 3	UM205	TEKUG	FL330 or FL370	FL300, FL320 or FL360	10 MINUTES BTW ACFT	BIDIRECTIONAL SEGMENT TEKUG – SPP. OVERFLIGHTS ENTERING VIA TEKUG MUST PROCEED TEKUG DCT SPP UL667 AGUJA.
	UM419	ANSON	N/A	FL300, FL320 or FL360	10 MINUTES BTW ACFT	
	UG440	ISEBA	FL310, FL330 or FL370	N/A	10 MINUTES BTW ACFT	FL300 WILL BE APPLIED FOR TRAFFIC PROCEEDING VIA ISEBA UG440 TBG UM597 AGUJA EXCLUSIVELY .

NOTE: Aircraft unable to comply with level and route restrictions will not be authorized to enter Panamanian airspace.

Additional considerations for the Simplified ATS Route Network:

1. In the event of a Severe ATS Contingency, this route network is ONLY applicable for overflights.
2. Arrival and departure procedures at MPZL aerodromes will be internally coordinated between the ATS Contingency Operational Group and the involved organizations.
3. Regarding arrival and departure procedures at SKSP, coordination will be carried out as stipulated in the Operational Agreement Letter between the involved facilities or through direct coordination between supervisors.
4. In the case of air traffic coming from or destined for Adjacent Centers, located at lower flight levels, such as El Coco APP, Medellín Control, and Cali Control, coordination will take place directly with the involved facilities, following the protocols and procedures established in the respective Agreement Letters or through direct coordination between supervisors.

THIS AIC REPLACES AIC A03/24

RED SIMPLIFICADA DE RUTAS ATS PARA SOBREVUELOS SIMPLIFIED ATS ROUTE NETWORK FOR OVERFLIGHTS

