



## PROCEDIMIENTO

Título: **DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN TURNOS OPERATIVOS DEL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

Fecha: 09/01/2024

Clave:

Página: 1 de 9

# POS 01/2024

## PROCEDIMIENTO OPERACIONAL ESTANDARIZADO

### DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN TURNOS OPERATIVOS DEL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE

FECHA PUBLICACION: 26 DE JUNIO DE 2024

FECHA ENTRADA EN VIGOR: 1 DE JULIO DE 2024

TIPO PROCEDIMIENTO: OPERATIVO

LIDER DEL PROCESO: SUPERVISOR SALA RADAR CALI

RESPONSABLE: SUPERVISOR DE TURNO OPERATIVO SALA RADAR CALI

PARA: CONTROLADORES TRANSITO AEREO CALI

#### I. JUSTIFICACION

La prestación de servicios de tránsito aéreo es fundamental para garantizar la seguridad operacional y eficiencia de la aviación civil mundial. Sin embargo, existen diversas situaciones en las que estos servicios pueden degradarse, lo que puede afectar tanto la calidad como la puntualidad de las operaciones aéreas.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) reconoce estas situaciones y ha identificado algunas de las principales causas de degradación en los servicios de tránsito aéreo, entre ellas están: la falta de personal calificado, los fallos técnicos y tecnológicos, las condiciones meteorológicas adversas y la sobrecarga de tránsito entre otros aspectos.

Dadas las condiciones laborales del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, especialmente en lo que respecta al factor humano, se ha observado la existencia de un gran riesgo que afecta la prestación de los servicios y que conduce a una degradación debido a la falta de personal de controladores disponibles por ausentismo. Por lo tanto, se hace necesario considerar los riesgos que originan la degradación ocasionada por la escasez de personal ATS en Cali, que afecta la prestación de los

Revisado por:  
**CARLOS GARCIA**

Aprobado por:  
**CARLOS GARCIA**

Versión 2



## PROCEDIMIENTO

**Título: DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN EL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

**Fecha:** 11/06/2023

**Clave:**

**Página:** 2 de 9

servicios ATS en las dependencias de la oficina de Aproximación (Sala Radar) y Torre de Control de Cali. En este POS, se establece un criterio definido para tratar esta problemática.

### A. GENERALIDADES:

Una degradación en los servicios de tránsito aéreo es una acción inmediata ante la ocurrencia de una situación en la que la calidad, eficiencia y/o seguridad del tránsito aéreo se pueden ver comprometidas. Esto puede ocurrir debido a diversas situaciones, como falta de personal calificado, fallas técnicas y tecnológicas, condiciones meteorológicas adversas y sobrecarga de tráfico, entre otras.

En la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), podemos encontrar información detallada sobre las causas posibles de la degradación de los servicios de tránsito aéreo y cómo prevenirlas en diferentes documentos. El Doc. 4444 ATM/501 Procedimientos para la Navegación Aérea, el Doc 9426 Manual de planeación de los Servicios de Tránsito Aéreo, el Doc 9432 Manual de Radiotelefonía, el Doc 9613 Manual de Navegación basada en el rendimiento (PBN) Manual y el Doc 9750 Manual de Administración de la Seguridad (SMM) contienen informaciones relevantes sobre la normativa y procedimientos recomendados por la OACI para garantizar la eficiencia y seguridad en la prestación de servicios de tránsito aéreo. Además, la OACI publica anualmente un informe sobre la seguridad operacional de la aviación mundial, que incluye una sección sobre el rendimiento de los servicios de tránsito aéreo en todo el mundo.

### B. CUÁNDO SE DEBE EFECTUAR UNA DEGRADACIÓN

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece que los servicios de tránsito aéreo pueden degradarse en diferentes situaciones. Estas situaciones pueden incluir, pero no se limitan a:

**1. Situaciones administrativas: Falta de personal calificado:** Si no hay suficiente personal capacitado para llevar a cabo las operaciones de control de tráfico aéreo, la calidad de los servicios puede verse afectada. Esto puede deberse a la falta de reclutamiento o formación adecuada de controladores de tránsito aéreo o a la ocurrencia de ausentismo no programado del personal ATC durante las jornadas operativas.

**2. Situaciones técnicas: Fallos técnicos y tecnológicos:** Los sistemas y equipos utilizados en el control de tráfico aéreo, como radares, comunicaciones y sistemas de navegación, pueden experimentar fallos técnicos. Estos fallos pueden causar interrupciones en los servicios y afectar la seguridad y eficiencia del tránsito aéreo.

#### **3. Situaciones Operativas.**

**Condiciones meteorológicas adversas:** Las condiciones climáticas desfavorables, como tormentas, niebla densa o baja visibilidad, pueden complicar las operaciones de control de tráfico aéreo. Estas condiciones pueden requerir restricciones en las operaciones o incluso la suspensión temporal de los servicios.

**Saturación o congestión de tránsito aéreo:** Si hay un alto volumen de tráfico aéreo en un área determinada, el sistema de control de tráfico puede verse sobrecargado. Esto puede resultar en



## PROCEDIMIENTO

**Título: DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN EL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

**Fecha:** 11/06/2023

**Clave:**

**Página:** 3 de 9

demoras en los vuelos, congestión en los aeropuertos y una disminución en la capacidad para proporcionar servicios de tránsito aéreo eficientes.

Es importante tener en cuenta que la OACI promueve la adopción de medidas y estándares para minimizar la degradación de los servicios de tránsito aéreo. Estas medidas incluyen inversiones en infraestructura, mejoras en los sistemas tecnológicos, formación y capacitación continua del personal, así como la implementación de procedimientos operacionales seguros y eficientes.

### C. PROCESO

El procedimiento para realizar una degradación de los servicios de tránsito aéreo en las dependencias de control de Cali depende de la situación específica. Sin embargo, a continuación, se presenta un procedimiento de aplicación general en situaciones de contingencia o sobrevenientes en las jornadas operacionales del día a día:

- 1. Identificación del problema:** Se debe identificar y evaluar la situación que está afectando los servicios de tránsito aéreo que están en curso o para las jornadas siguientes. Esto puede incluir factores como la falta de personal, una falla en los sistemas de comunicación y/o sistema de vigilancia, problemas de licenciamiento y certificado médico, etc.
- 2. Comunicación con las autoridades competentes:** Dependiendo del tipo de situación o afectación de servicio, se hace necesario coordinar entre el encargado de Torre y el supervisor de la Sala Radar (si la circunstancia lo amerita), y a su vez, debe haber comunicación entre el supervisor de la sala Radar y la jefatura de la GRSTA Occidente sobre la problemática que está afectando los servicios de tránsito aéreo.
- 3. Evaluación y análisis de impacto:** Se debe realizar una evaluación y análisis exhaustivo de los impactos que tendrá la degradación de los servicios de tránsito aéreo. Esto implica evaluar el impacto en la seguridad operacional, la eficiencia de los servicios ATS y el impacto en los usuarios del transporte aéreo.
- 4. Implementación de medidas de mitigación temporales:** Para minimizar los impactos negativos, se puede implementar medidas de mitigación temporales tanto administrativas; como es el caso de ausentismo por falta de personal ATC, para lo que se debe aplicar lo establecido en el PAE 002 emitido por la Coordinación GRSTA Occidente, referente al cubrimiento de posiciones y la forma de efectuar el reemplazo de personal para la prestación del servicio; como técnicas y operacionales lo que puede implicar la movilización de recursos adicionales y la implementación de protocolos de emergencia, etc.
- 5. Comunicación con los usuarios y las aerolíneas:** Es importante mantener a los usuarios y a las aerolíneas informados sobre la situación y las medidas que se están tomando para dar solución. Esto puede hacerse a través de publicaciones aeronáuticas (Facilidades o NOTAMS, CIRCULARES, etc.) y/o reuniones informativas.
- 6. Normalización de los servicios ATS:** Se deben tomar las medidas necesarias para resolver el problema y restaurar los servicios de tránsito aéreo a su nivel normal, en el menor tiempo posible.



## PROCEDIMIENTO

**Título: DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN EL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

**Fecha:** 11/06/2023

**Clave:**

**Página:** 4 de 9

Es importante tener en cuenta que este procedimiento es una guía general y que puede variar dependiendo de la naturaleza y la gravedad de la situación que está afectando los servicios de tránsito aéreo en el Aeropuerto de Cali, Colombia.

A continuación, se establece un procedimiento operacional estandarizado a aplicar por el Supervisor Radar de turnos por el ausentismo o falta de personal de controladores de tránsito aéreo, para la toma decisiones en caso de ser necesaria la degradación del servicio de tránsito aéreo.

#### 4. PROCEDIMIENTOS PARA DEGRADACIÓN ATS CALI POR FALTA DE PERSONAL ATC

Siempre que, se vaya a considerar la posibilidad de degradar el servicio por falta de personal ATC, tanto en la Sala Radar y/o Torre de Control, el Supervisor Radar debe aplicar lo establecido en el PAE 002, de forma que se agoten todos los recursos disponibles mencionados en dicho documento para cubrir las posiciones de control, evitando la degradación del servicio tanto en la Sala Radar como en la Torre de Control, de tal manera que se cubran la(s) posición(es) con personal calificado, de acuerdo a lo exigido por el RAC 65 (habilitación y certificado médico, otras disposiciones, etc.). Si después de haber aplicado lo dispuesto en el PAE 002, quedan posiciones operativas faltantes, se debe remitir a la siguiente tabla de degradación para los servicios de tránsito aéreo Regional Occidente, en las dependencias de control de Cali.

##### 4.1. Situación óptima para la operación segura:

- Las siguientes son las posiciones mínimas establecidas en el momento actual en la Torre de Control y Sala Radar de Cali para prestar los servicios de tránsito aéreo con mínimos márgenes de seguridad:

POSICIONES OPERATIVAS TORRE DE CONTROL AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON								
No.	JORNADAS (HL)				POSICION OPERATIVA	SIGLA LISTA TURNOS	ESPACIO AEREO / JURISDICCION	FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES
1	0000-0600	0600-1200			ENCARGADO TWR	CET	AREA DE MANIOBRAS Y CIRCUITOS AERÓDROMO AD ALFONSO BONILLA ARAGON - TORRE DE CONTROL	GARANTIZAR LA ADECUADA PRESTACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO QUE GARANTICEN MÍNIMOS MÁRGENES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN CUMPLIMIENTO CON LO ESTABLECIDO EN LA NORMATIVIDAD Y LOS RAC; ASI COMO COORDINAR TODO AVENTO O SITUACION QUE SE PRESENTE EN EL AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON CON LAS DEPENDENCIAS CONEXAS. REMPLAZAR A LOS CONTROLADORES EN JORNADAS DE DESCANSO
2	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-2400	CONTROL AERÓDROMO	LPT	AREA DE MANIOBRAS Y CIRCUITOS AERÓDROMO AD ALFONSO BONILLA ARAGON	PRESTAR EL SERVICIOS DE CONTROL DE AERÓDROMO Y PRESTAR LOS SERVICIOS DE INFORMACION DE VUELO Y ALERTA EN EL AD ALFONSO BONILLA ARAGON
3	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-2400	CONTROL SUPERFICIE	GPT	CALLE DE RODAJE Y ZONAS DE SEGURIDAD DEL AERÓDROMO AD ALFONSO BONILLA ARAGON	PRESTAR EL SERVICIOS DE CONTROL DE SUPERFICIE Y PRESTAR LOS SERVICIOS DE INFORMACION DE VUELO PARA TODOS LOS VUELOS QUE LLEGAN O SALGAN DEL AD ALFONSO BONILLA ARAGON
4	0000-0600	0600-1200			AUTORIZACIONES /APOYO CONTROL AERÓDROMO	APT	COMINICACIONES VIA FRECUENCIA AERONAUTICA PARA DAR INICIO A VUELOS IFR Y VFR EN EL AD AEROPUERTO ALBONAR	PRESTAR EL SERVICIOS DE AUTORIZACIONES DE PLAN DE VUELO E INFORMACION ADICIONAL PARA LAS AERONAVES IFR O VFR QUE OPERAN EN EL AD ALFONSO BONILLA ARAGON Y HACER LAS COORDINACIONES CON LAS DEPENDENCIAS ADYACENTES
5	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-2400	RESERVA TORRE DE CONTROL	LPR	DONDE HAGA EL RELEVO	HACER LAS FUNCIONES DE ACUERDO A LA POSICION QUE ESTE HACIENDO EL REMPLAZO



## PROCEDIMIENTO

**Título: DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN EL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

**Fecha:** 11/06/2023

**Clave:**

**Página:** 5 de 9

### POSICIONES OPERATIVAS SALA RADAR CALI

No.	JORNADAS (HL)				POSICION OPERATIVA	SIGLA LISTA TURNOS	ESPACIO AEREO / JURISDICCION	FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES
1	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-2400	SUPERVISOR RADAR	SPT	AREA DE MANIOBRAS Y CIRCUITOS AERÓDROMO AD ALFONSO BONILLA ARAGON - TORRE DE CONTROL	GARANTIZAR LA ADECUADA PRESTACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO QUE GARANTICEN MÍNIMOS MÁRGENES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN CUMPLIMIENTO CON LO ESTABLECIDO EN LA NORMATIVIDAD Y LOS RAC; ASI COMO COORDINAR TODO AVENTO O SITUACION QUE SE PRESENTE EN EL AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON CON LAS DEPENDENCIAS CONEXAS. REMPLAZAR A LOS CONTROLADORES EN JORNADAS DE DESCANSO
2	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-2400	CONTROL APROXIMACION	APT	AREA DE MANIOBRAS Y CIRCUITOS AERÓDROMO AD ALFONSO BONILLA ARAGON	PRESTAR EL SERVICIOS DE CONTROL DE AERÓDROMO Y PRESTAR LOS SERVICIOS DE INFORMACION DE VUELO Y ALERTA EN EL AD ALFONSO BONILLA ARAGON
3	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-2400	AREA CONTROL	CPT	CALLE DE RODAJE Y ZONAS DE SEGURIDAD DEL AERÓDROMO AD ALFONSO BONILLA ARAGON	PRESTAR EL SERVICIOS DE CONTROL DE SUPERFICIE Y PRESTAR LOS SERVICIOS DE INFORMACION DE VUELO PARA TODOS LOS VUELOS QUE LLEGAN O SALGAN DEL AD ALFONSO BONILLA ARAGON
4	0000-0600	0600-1200			APOYO CONTROL APROXIMACION	APA	TMA CLO - CTR CLO - CTR BUN - CTR PPN - TMA PEI (FL195/FL245)	PRESTAR EL SERVICIOS ATS DENTRO DEL ESPACIO AEREO DE SU JURISDICCION
5	0000-0600	0600-1200			APOYO CONTROL AREA	CPA	CTA CLO - TMA CLO (PARA VUELOS VFR)	PRESTAR EL SERVICIOS ATS DENTRO DEL ESPACIO AEREO DE SU JURISDICCION
6	0000-0600	0600-1200	1200-1800	1800-2400	RESERVA CONTROL APROXIMACION	APR	DONDE HAGA EL RELEVO	HACER LAS FUNCIONES DE ACUERDO A LA POSICION QUE ESTE HACIENDO EL REMPLAZO
7	0000-0600	0600-1200			RESERVA CONTROL AREA	CPR	DONDE HAGA EL RELEVO	HACER LAS FUNCIONES DE ACUERDO A LA POSICION QUE ESTE HACIENDO EL REMPLAZO

#### 4.2. Situación faltante de personal en Torre de Control.

##### A.

### DEGRADACIÓN EN EL SERVICIO DE AERÓDROMO (TWR) PARA HORAS DIURNAS (0600-1200 / 1200-1800) (HL)

CANTIDAD DE ATCOs FALTANTES	RESPONSABLE	DECISIÓN DE DEGRADACIÓN	ACCIONES
<b>1 Faltante</b> 4 ATCOS en servicio	<b>Supervisor Radar</b> (Coordinará la toma de decisiones con Encargado de Torre)	No hay degradación	Se debe Aplicar PAE 002. Reconfiguración de posiciones y reorganización de tiempos de descanso
<b>2 Faltantes</b> 3 ATCOS en servicio	<b>Supervisor Radar</b> (Coordinará la toma de decisiones con Encargado de Torre)	<b>ATFM:</b> No se aceptan vuelos de entrenamientos de Pista. Se permiten entrenamiento en las áreas: 15,16,17,42	<u>A pesar de aplicar PAE 002 se debe:</u> Informar a Oficina AIM, a las dependencias adyacentes involucradas, notificar al usuario mediante el trámite de NOTAM pertinente.



## PROCEDIMIENTO

**Título: DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN EL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

**Fecha:** 11/06/2023

**Clave:**

**Página:** 6 de 9

<b>3 Faltantes</b>	<b>Supervisor Radar</b> (Coordinará la toma de decisiones con Encargado de Torre)	<b>ATFM:</b> No se aceptan entrenamientos de Pista ni a las áreas locales. Intervalos de aproximación de 5 minutos entre aeronaves dejando LOMIN/VOR en aproximación final y si fuera necesario establecer SLOTS para las salidas IFR.	<u>A pesar de aplicar PAE 002 se debe:</u> Cuando los ATCOS estén tomando su tiempo de toma de alimentos, se fusionan posiciones prestando el servicio desde frecuencia 118,1 MHz. Coordinar los intervalos de aproximación entre TWY y APP. Informar a la Oficina AIM, a las dependencias adyacentes involucradas, a la Oficina FLOW (ATFM). Notificar al usuario mediante el trámite de NOTAM pertinente.
<b>2 ATCOS en servicio</b>			

### B

#### DEGRADACIÓN EN EL SERVICIO DE AERÓDROMO (TWR) PARA HORAS NOCTURNAS (0000-0600 / 1800-2400) (HL)

CANTIDAD DE ATCOS FALTANTE	RESPONSABLE	DECISIÓN DE DEGRADACIÓN	ACCIONES
<b>1 Faltante</b>	<b>Supervisor Radar</b> (Coordinará la toma de decisiones con Encargado de Torre)	<b>ATFM:</b> No se autorizan entrenamientos de Pista. Intervalos de aproximación de 5 minutos entre aeronaves dejando LOMIN/VOR en aproximación final y si fuera necesario establecer SLOTS para las salidas.	<u>A pesar de aplicar PAE 002 se debe:</u> Reconfigurar las posiciones operativas y reorganizar los tiempos de descanso (PAE 002), Cuando los ATCOS estén tomando su tiempo de toma de alimentos, se fusionan posiciones prestando el servicio desde frecuencia 118,1 MHz. Coordinar los intervalos de aproximación entre TWY y APP. Informar a la Oficina AIM, a las dependencias adyacentes involucradas, a la Oficina FLOW (ATFM). Notificar al usuario mediante el trámite de NOTAM pertinente.
<b>2 ATCOS en servicio</b>			
<b>2 Faltantes</b>	<b>Supervisor Radar</b> (Coordinará la toma	LIMITAR Y DEFINIR EL HORARIO DE OPERACIONES DEL AERÓDROMO	<u>A pesar de aplicar PAE 002 se debe:</u> Fusionar las posiciones





## PROCEDIMIENTO

**Título: DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN EL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

**Fecha:** 11/06/2023

**Clave:**

**Página:** 7 de 9

1 ATCO en servicio	de decisiones con Encargado de Torre)	POR FALTA DE PERSONAL. No se autorizan entrenamientos de Pista. Intervalos de aproximación de 5 minutos entre aeronaves dejando LOMIN/VOR en aproximación final y si fuera necesario establecer SLOTS para las salidas y operar desde la frecuencia 118,1 MHz.	Ground y Torre prestando el servicio de aeródromo desde la frecuencia 118,1Mhz. Informar a la Oficina AIM, a las dependencias adyacentes involucradas, a la Oficina FLOW (ATFM). Notificar al usuario mediante el trámite de NOTAM pertinente.
--------------------	---------------------------------------	--	--

### 4.3. Situación faltante de personal en Sala Radar Cali.

A.

DEGRADACIÓN EN EL SERVICIO DE APP/ACC PARA HORAS DIURNAS (0600-1200 / 1200-1800) (HL)			
CANTIDAD DE ATCOs FALTANTE	RESPONSABLE	DECISIÓN DE DEGRADACIÓN	ACCIONES
1 Faltante	Supervisor Radar	NO HAY DEGRADACIÓN	Aplicación PAE 002. Reconfiguración de posiciones y reorganización de tiempos de descanso
6 ATCOS en servicio			
2 Faltantes	Supervisor Radar	ATFM: Para aeronaves llegando: Afluencia de 5 minutos al ingresar al límite del TMA (EK, OR, AN, IS, PP, DA, BU, AV, TM, PEI) sin importar tipo de aeronave ni nivel. Para Aeronaves saliendo: 5 min intervalo de despegue. Se restringen los vuelos de instrucción en TMA CLO fuera del CTR CLO.	Aplicar PAE 002. Informar a Oficina AIM. Informar a la Oficina AIM, a las dependencias adyacentes involucradas, a la Oficina FLOW (ATFM). Notificar al usuario mediante el trámite de NOTAM pertinente.
5 ATCOS en servicio			
3 Faltantes	Supervisor Radar	ATFM: Para aeronaves llegando: Afluencia de 5 minutos al ingresar al límite del TMA (EK, OR, AN, IS, PP, DA, BU, AV, TM, PEI) sin importar tipo de aeronave ni nivel. Para Aeronaves saliendo: 5 min intervalo de despegue. Se restringen los vuelos VFR y de instrucción, <u>Excepto</u>	<u>A pesar de aplicar PAE 002 se debe:</u> Se cancela la posición operativa de CALI CONTROL, fusionando APP Y ACC prestando el servicio desde la frecuencia 119,1 MHz. Informar a la Oficina AIM, a las dependencias adyacentes involucradas, a la



## PROCEDIMIENTO

**Título: DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN EL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

**Fecha:** 11/06/2023

**Clave:**

**Página:** 8 de 9

4 ATCOS en servicio

aeronaves en OP – SAR – MEDEVAC - HOSPITAL – MILITAR NO ESCUELA.

Oficina FLOW (ATFM). Notificar al usuario mediante el trámite de NOTAM pertinente.

B.

### DEGRADACIÓN EN EL SERVICIO APP/ACC PARA HORAS NOCTURNAS (0000-0600 / 1800-2400) (HL)

CANTIDAD DE ATCOS FALTANTE	RESPONSABLE	DECISIÓN DE DEGRADACIÓN	ACCIONES
<b>1 Faltante</b>	Supervisor Radar	NO HAY DEGRADACIÓN	Aplicación PAE 002. Reconfiguración de posiciones y reorganización de tiempos de descanso
3 ATCOS en servicio			
<b>2 Faltantes</b>	Supervisor Radar	<b>ATFM:</b> Para aeronaves llegando: Afluencia de 5 minutos al ingresar al límite del TMA (OR, AN IS, PP, DA, BU, AV, TM, PEI) sin importar tipo de aeronave ni nivel. Para Aeronaves saliendo: 5 min intervalo de despegue.	<u>A pesar de aplicar PAE 002 se debe:</u> Se cancela la posición de AREA CALI, fusionando las posiciones y prestando el servicio desde la consola de APROXIMACIÓN y usando la frecuencia 119,1 MHz. Informar al Supervisor FIR BOG, a la Oficina AIM, a las dependencias adyacentes involucradas y tramitar NOTAM pertinente de Afluencia y de espacios aéreos y servicios afectados.
2 ATCOS en servicio			
<b>3 Faltantes</b>	Supervisor Radar	LIMITAR Y DEFINIR EL HORARIO DE SERVICIO DEL TMA/CTA CALI POR	<u>PAE 002 NO aplicable se debe:</u> Se cancela la posición de AREA CALI,





## PROCEDIMIENTO

**Título: DEGRADACION ATSP POR CONTINGENCIAS O SOBREVINIENTES ADMINISTRATIVAS EN EL DIA A DIA DE LA REGIONAL OCCIDENTE**

**Fecha:** 11/06/2023

**Clave:**

**Página:** 9 de 9

1 ATCOS en servicio		FALTA DE PERSONAL.	<p>fusionando las posiciones y prestando el servicio desde la consola de APROXIMACIÓN y usando la frecuencia 119,1 MHz. Informar al Supervisor FIR BOG, a la Oficina AIM, a las dependencias adyacentes involucradas y tramitar NOTAM pertinente de Afluencia y de espacios aéreos y servicios afectados.</p> <p><b>NOTA:</b> Se debe evaluar la posibilidad de fusionar las dependencias para prestar los servicios ATS desde la Torre de control teniendo en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Personal ATCO licenciado y disponible en turno de las 2 dependencias.</li><li>- Posiciones para implementarse en la Torre para garantizar los servicios simultáneos e independientes como Control Aeródromo y Control Aproximación por vigilancia, Adicional Apoyo de Planificación y Apoyo Torre (en lo posible)</li><li>- Sistema de comunicaciones disponibles y operativos.</li><li>- Sistema de vigilancia disponible y operativo.</li><li>- Sistema FDP y de impresión disponible y operativo.</li></ul>
---------------------	--	--------------------	---

**CARLOS JAVIER GARCIA CANO**

Coordinador Grupo Regional Servicios de Tránsito Aéreo  
Regional Occidente