Bogotá, 24 de diciembre de 2020

CIRCULAR # 3

PARA: INDUSTRIA AERONÁUTICA

DE: SECRETARÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

ASUNTO: MEDIDAS OPERACIONALES COVID-19

Durante el segundo semestre de 2020, ha sido posible observar el comportamiento de la pandemia SARS-CoV2 (COVID-19) y entender la afectación que nuevos picos y rebrotes podrían tener en la industria y conectividad aérea nacional e internacional. Los Estados signatarios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y varias organizaciones multinacionales, han mantenido comunicaciones permanentes en procura de entender la dinámica de la operación aérea en el entorno de la pandemia e implantar/mantener medidas de alivio que hagan posible elevar la capacidad del sistema aeronáutico, con el soporte de las herramientas de gestión de riesgos y la mitigación de los riesgos de contagio.

Es pertinente mencionar que la OACI emitió la *State Letter AN 11/55-20/50* para orientar a los Estados en la implementación de mecanismos que hagan posible la adopción de métodos alternativos a través de estrategias de identificación de peligros y la gestión de riesgos. Así mismo, no hay certeza del impacto de los programas mundiales de vacunación y la evolución del virus ante el descubrimiento de una o más mutaciones. En la mayoría de las modalidades, se ha podido evidenciar la madurez del sistema aeronáutico y la resiliencia de los sistemas de gestión de la seguridad operacional, no obstante, los esfuerzos deben ser permanentes y siempre priorizar los objetivos y metas de seguridad operacional sobre los aspectos de bioseguridad y los fines comerciales.

Si no se señala explícitamente, las disposiciones temporales contenidas solo podrán ser aplicadas durante el periodo de aprobación de cada método alternativo, fecha a partir de la cual, se deberá cumplir de manera estricta lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). Así mismo, las regulaciones, métodos y procedimientos incluidos en el RAC, se mantienen vigentes, por ende, a criterio del explotador/usuario pueden ser aplicados de manera íntegra o combinarlos con los alivios contenidos en esta circular.

Lo descrito en esta comunicación, podrá ser cancelado a discrecionalidad de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil (SSOAC), otorgando un periodo de tiempo para realizar los ajustes operacionales necesarios o de manera inmediata si no se mantienen los niveles aceptables de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP).

Tabla de Contenido

A. ASPECTOS RELACIONADOS CON LOS OPERADORES 5

1. ENTRENAMIENTO EN VUELO/SIMULADOR DE LAS TRIPULACIONES DE CABINA DE MANDO Y VERIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA 5

1.1. *Tripulantes que requieren entrenamiento y verificación de la competencia en FFS dos veces en un periodo de doce (12) meses dentro del periodo de elegibilidad.* 5

1.2. *Vigencia de la carta de autorización de Examinadores Designados* 6

1.3. *Vigencia de la autorización para desempeñarse como Pilotos Chequeadores de Ruta* 6

2. EXTENSIÓN EN LA VIGENCIA DE LICENCIAS Y AUTORIZACIÓN ENTRENAMIENTOS PRÁCTICOS DESARROLLADOS POR EL OPERADOR O CENTROS DE INSTRUCCIÓN 7

2.1. *Vigencia de las licencias provisionales* 7

2.2. *Autorización ditching seco* 8

3. ASPECTOS RELACIONADOS CON LA COMPETENCIA DE LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS 9

3.1. *Si no es posible cumplir con los requisitos de experiencia reciente* 10

3.2. *Verificaciones de la competencia y recobro de la experiencia reciente certificado por otras autoridades aeronáuticas* 10

3.3. *Disposición permanente- Exámenes teóricos aplicados por parte de los operadores de transporte público regular y/o centros de instrucción avanzados..* 10

4. HABILITACIÓN DE LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA 10

B. ASPECTOS RELACIONADOS CON CENTROS DE INSTRUCCIÓN (CIAC) Y CENTROS DE ENTRENAMIENTO (CEAC) 11

1. DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA CAPACITACIÓN EN “AULA” DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN 11

1.1 Uso de plataformas para la capacitación, instrucción y entrenamiento no presencial 11

2.1 Procesos de admisión y matriculas 11

2.3 Disposición permanente- Realización de exámenes teóricos por parte de los centros de instrucción y centros de entrenamiento. 12

C. CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA 14

1. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO 14

1.1 *Renovación de certificados médicos vigentes* 14

1.2 *Renovación de certificados médicos vencidos recientemente* 14

1.3 *Para todos los casos de **renovación**:* 15

2. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO POR TELEMEDICINA PARA CASOS EXCEPCIONALES 15

3. ASPECTOS ADICIONALES RELACIONADOS CON LA CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA 15

3.1 Pilotos con dificultades para el acceso a la certificación médica aeronáutica 15

3.2 Renovación de certificado médico aeronáutico con vencimiento mayor a dos (2) años 15

3.3 Expedición de certificado médico por primera vez 16

3.4 Cumplimiento de orientaciones para la certificación médica aeronáutica 16

D. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OPERACIONAL 17

1. REQUISITOS ADICIONALES PARA PERSONAL OPERATIVO (PILOTOS, TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS, DESPACHADORES Y TÉCNICOS) . 17

1.1 *Programa complementario de capacitación previo al regreso a la operación.* 17

2. MEDIDAS DE CONTROL TÉCNICO Y OPERACIONAL 18

2.1 *Diferencias con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia* 18

2.2 *Gestión del Cambio* 19

3. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE CONTAGIO SARS-CoV2 (COVID-19) 21

3.1 *Aspectos previos a los procesos de certificación médica aeronáutica* 21

Control de Revisiones

Nro. de Revisión	Fecha revisión	Naturaleza del cambio
Original	27/03/2020	• Se emitió por primera vez la circular # 1 de medidas operacionales COVID-19
Original	14/05/2020	• Se emitió por primera vez la circular # 2 de medidas operacionales COVID- 19
1	24/06/2020	• Se realiza la primera revisión a la circular # 2 de medidas operacionales así: SECCIÓN A. • Se aclaran aspectos de verificación de la competencia de los numerales 1.1.2 y 1.2.2 • Se incluye el entrenamiento especial periódico LOFT • Se dan aclaraciones en el numeral 1.2.3 • Se incorpora el numeral 1.4 • Se ajusta el texto del numeral 2.1 • Se ajusta el texto del numeral 2.2 • Se incluye el numeral 2.4 SECCIÓN B. • Se incluye el numeral 2.4 relacionado con la aprobación de dispositivos BATD y AATD SECCIÓN C. • Se corrigen los dígitos de los numerales 3.1, 3.2, 3.3 • Se incluye una referencia en el numeral 3.3 SECCIÓN D. • Se incluye texto en la sección 1 • Se modifica el texto en la sección 1.1 • Se actualiza la tabla 1. de la sección 2.2
2	21/08/2020	SECCIÓN A. • Se ajusta el texto del numeral 1.4 • Se incorpora el numeral 1.5 • Se asigna el numeral 2.3.1 • Se incorpora el numeral 2.3.2 SECCIÓN B. • Se incorpora el numeral 2.1.7 • Se incorpora el numeral 2.1.8 • Se incorpora el numeral 2.5
Original	24/12/2020	• Se emitió por primera vez la circular # 3 de medidas operacionales COVID- 19

A. ASPECTOS RELACIONADOS CON LOS OPERADORES

1. ENTRENAMIENTO EN VUELO/SIMULADOR DE LAS TRIPULACIONES DE CABINA DE MANDO Y VERIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA

El entrenamiento de las tripulaciones de vuelo es un proceso **continuo** y metódico que garantiza que las aeronaves son operadas dentro de estándares procedimentales universales. La recurrencia de los entrenamientos ha demostrado ser un factor preponderante para la integralidad en la ejecución de las operaciones aéreas.

En la actualidad, las restricciones para acceder a los simuladores de vuelo ubicados en países afectados por la progresión de la pandemia, así como las dificultades para acceder a los diferentes slots de entrenamiento y su coordinación con la gestión operacional, llevan a la adopción de medidas operacionales adicionales.

1.1. *Tripulantes que requieren entrenamiento y verificación de la competencia en FFS dos veces en un periodo de doce (12) meses dentro del periodo de elegibilidad.*

Se suprime el requisito en un periodo de entrenamiento y verificación de la competencia una vez se adopten estrategias de mitigación de riesgos (es potestativo del operador mantener el programa de entrenamiento aprobado si su sistema de gestión de la seguridad operacional así lo determina). En aplicación de lo anterior, se deben observar las siguientes condiciones:

1.1.1 El proveedor de servicios a la aviación debe realizar el análisis del desempeño operacional de cada uno de sus tripulantes y solo podrá suprimir los periodos señalados en ésta circular si en concepto de las áreas de entrenamiento y seguridad operacional, si el tripulante de cabina de mando no ha presentado deficiencias importantes en el entrenamiento o la operación.

1.1.2 En el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2019 y el 30 de junio de 2021, deberá realizar tres (3) entrenamientos en FFS con sus respectivas verificaciones de competencia (concepto que incluye recurrentes y/o proeficiencias), de acuerdo con las condiciones definidas en la normatividad vigente para el entrenamiento en FFS.

1.1.3 El proveedor de servicios a la aviación es responsable de garantizar que no transcurran más de 365 días sin ejecutar el entrenamiento y la verificación de competencia en FFS. Si se cumplen 365 días, el tripulante debe ser retirado de la operación.

1.1.4 *Disposición permanente – trámite de solicitudes ante el Grupo de Licencias al Personal.*

Para las empresas de Transporte Público comercial regular, las verificaciones de competencia (chequeos de proeficiencia y recurrentes), verificaciones en la línea (chequeos de ruta), chequeos en operaciones especiales, restablecimiento de la experiencia reciente (recobro de autonomía) y la supervisión de la experiencia operacional, podrán ser gestionados directamente por los proveedores de servicios a la aviación a

través de un documento de asignación interna (solo a través de EDs y CHKs), conservando los registros correspondientes para efectos de inspección y vigilancia por parte de la UAEAC **sin ser requerida la solicitud ante el Grupo de Licencias al Personal**. No obstante, las pruebas de pericia, los chequeos para la designación de instructores, chequeadores y examinadores designados, incluidas sus verificaciones de la competencia, deben seguir el trámite a través del Grupo de Licencias al Personal.

1.1.5 El operador debe garantizar el cumplimiento de las *medidas de mitigación operacional* incluidas en la sección "D" de este documento.

1.2. *Vigencia de la carta de autorización de Examinadores Designados*

Si los requisitos que soportan la vigencia y habilitaciones de la respectiva licencia del piloto se mantienen vigentes, se extiende, de manera automática, la vigencia de las cartas de los examinadores designados autorizados por el Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, con fecha de vencimiento entre marzo de 2020 y marzo de 2021, hasta el 31 de marzo de 2021.

1.3. *Vigencia de la autorización para desempeñarse como Pilotos Chequeadores de Ruta*

Si los requisitos que soportan la vigencia y habilitaciones de la respectiva licencia del piloto se mantienen vigentes, se extienden los términos consagrados en el artículo primero, literal b de la resolución 00244 del 24 de enero de 2020 así:

Los pilotos chequeadores de ruta autorizados por la UAEAC según RAC 2 y RAC 4, podrán continuar realizando sus actividades de chequeos de ruta hasta el 30 de junio 2021. Así mismo, las cartas de autorización que se encontraban vigentes en marzo de 2020 se extienden de manera automática hasta el 30 de junio 2021. Los pilotos chequeadores de ruta podrán continuar adelantando las actividades autorizadas en la presente circular hasta el 30 de junio 2021.

1.4. La vigencia de las verificaciones de competencia de los tripulantes de cabina de mando cuyo vencimiento haya sido entre noviembre de 2020 y febrero de 2021, que requieren ser realizados en el extranjero en FFS y que por motivos de fuerza mayor no hayan podido cumplirse, se podrán mantener vigentes hasta el 31 de marzo de 2021 fecha para la cual deberán haber realizado el correspondiente entrenamiento y verificación de competencia para mantener sus atribuciones. En estos casos, se podrán exceder los 365 del numeral 1.1.3 de esta sección, no obstante, se debe cumplir con los 3 entrenamientos del numeral 1.1.2.

Esta disposición aplica para los tripulantes que no han solicitado ningún tipo de prórroga de su vigencia antes de la presente circular y deberá ser solicitada mediante correo electrónico al Coordinador del grupo de Licencias al Personal juan.quijano@aerocivil.gov.co indicando los datos (nombre completo, cédula, licencia, equipo) del tripulante en mención.

Se autoriza **la asignación de un nuevo mes base** acorde con la fecha en la que realice su nuevo entrenamiento y verificación de la competencia en FFS en el año 2021. Se deberá informar por escrito al Inspector Principal de Operaciones asignado con copia al Coordinador del Grupo de Licencias al Personal juan.quijano@aerocivil.gov.co la asignación del nuevo mes base del tripulante para la actualización de las herramientas de información y el ejercicio de la supervisión por parte de la Autoridad Aeronáutica.

2. EXTENSIÓN EN LA VIGENCIA DE LICENCIAS Y AUTORIZACIÓN ENTRENAMIENTOS PRÁCTICOS DESARROLLADOS POR EL OPERADOR O CENTROS DE INSTRUCCIÓN

2.1. *Vigencia de las licencias provisionales*

Se extiende, de manera automática, la vigencia de las licencias provisionales que hayan sido emitidas por la autoridad aeronáutica durante el 2020 hasta el 31 de marzo de 2021.

Nota: La extensión de la vigencia de licencias técnicas no conlleva a prórroga de certificación médica ni modificación de la fecha del mes base del entrenamiento.

2.1.1 Se extiende hasta el 31 de marzo de 2021 la vigencia de los entrenamientos prácticos que desarrolla el personal aeronáutico, de acuerdo con su competencia y que se encontraban vigentes el 12 de marzo de 2020, como se relacionan a continuación:

- Evacuación en tierra.
- Extinción de Incendios.
- Procedimientos de Emergencia.
- Vuelo de Observador (para despachadores de vuelo). Esta disposición se extiende hasta el 30 de junio.

2.1.2 Se extiende hasta el 31 de marzo de 2021 la vigencia del examen práctico para los tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs) con respecto a la realización de *un vuelo no menor a una (1) hora en cada una de las aeronaves habilitadas en su licencia, en las que ejercerá sus funciones*. El operador deberá efectuar el entrenamiento teórico de manera virtual o mixto, en el que se enfaticen los aspectos operacionales de cada uno de los equipos en el que el TCP vaya a ejercer las atribuciones de su licencia, antes de iniciar las asignaciones de vuelo en las respectivas aeronaves. Para lo anterior, se debe aplicar lo indicado en la sección D *medidas de mitigación operacional).*

2.2. *Autorización para efectuar entrenamiento de procedimientos de emergencia en seco.*

Hasta el 30 de junio de 2021, se autoriza impartir el entrenamiento *en seco* a los tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina de pasajeros y los centros de instrucción que por sus programas de formación aprobados en las respectivas Especificaciones de Operación, estén autorizados para impartir dicho entrenamiento.

Cabe señalar que estas prácticas se deben realizar bajo estrictos protocolos de bioseguridad siendo estos avalados por las autoridades locales correspondientes.

El entrenamiento debe cubrir la ubicación, comprobación y utilización correcta de todo el equipo de emergencia (kits), del cual disponen las tripulaciones, en los equipos en los desempeñan sus funciones.

Nota: Los entrenamientos tendrán una vigencia de 2 años.

2.3 Requisitos experiencia continua – Controladores de Tránsito Aéreo (CTA)

Ante las dificultades de cumplir con los requisitos de experiencia de manera continua durante los 6 meses inmediatamente anteriores a la obtención de una habilitación de Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) a causa de la emergencia sanitaria por la COVID -19, se autoriza hasta el 30 de junio de 2020 la exención de la sección 65.240 párrafo (f) del RAC 65, de la siguiente manera:

Los requisitos de experiencia para cada una de las habilitaciones de la licencia CTA establecidos en la sección 65.240, pueden ser obtenidos durante un periodo superior a los 6 meses precedentes a la presentación de la solicitud para la obtención de la habilitación a la licencia CTA.

Esta medida no exime el cumplimiento de los demás requisitos definidos por la Autoridad para la obtención de una licencia o una habilitación para Controlador de Tránsito Aéreo (CTA).

Nota: Los requisitos serán notificados a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

2.3.1 Licencias provisionales Controlador de Tránsito Aéreo - CTA

Hasta el 31 de marzo de 2021, esta autoridad otorgará una licencia provisional a los usuarios que requieran una licencia de Controlador de Tránsito Aéreo (CTA) por primera vez, cumpliendo con los requisitos definidos en el capítulo B del RAC 65.

2.4 *Cumplimiento horas de vuelo nocturnas RAC 2*

Se autoriza hasta el 30 de junio de 2021 la realización de las horas nocturnas de instrucción de vuelo conducente a emitir una licencia de las que trata el

RAC 2, siempre y cuando el centro de instrucción de aeronáutica civil, autorizado para adelantar actividades de vuelo, dé cumplimiento a:

Sólo podrán realizar las horas de vuelo nocturno en entrenador estático los estudiantes que hayan completado todo el curso (teórico / práctico) de instrucción de vuelo.

El entrenador estático debe poseer las siguientes características:

a. Poseer una certificación de otra Autoridad Aeronáutica signataria de la OACI que indique que dicho dispositivo es avanzado.
b. De no poseer lo indicado en el literal anterior, se debe realizar registro audiovisual simulando las condiciones de vuelo nocturno, en particular en lo relacionado con la iluminación de la cabina y las características particulares para el trabajo de pista y allegar la evidencia al Grupo de Licencias al Personal.
c. Con base en dicho video se establecerá la viabilidad de utilizar este equipo en el entrenamiento, y/o se informará la necesidad de efectuar una inspección en sitio por parte del Grupo de Licencias al Personal si las condiciones y los protocolos de bioseguridad así lo permiten.
d. Solo podrán ser utilizados los dispositivos que explícitamente sean autorizados por la Autoridad Aeronáutica (Grupo de Licencias al Personal).

El estudiante realizará 10 horas en entrenador estático cumpliendo con las directivas aprobadas para la fase de vuelo nocturno, como equivalencia de las 5 horas de vuelo correspondientes a la presente exención. Para efectos de equivalencias, solo a partir de 2 horas de entrenamiento nocturno en el avión, se aceptará la equivalencia correspondiente (1 hora de avión equivale a dos horas de entrenador estático).
La equivalencia acá contemplada es únicamente en horas y no en minutos.

3. ASPECTOS RELACIONADOS CON LA COMPETENCIA DE LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

Teniendo en cuenta la reducción en las operaciones y las recomendaciones de distanciamiento social de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y del Ministerio de Salud, que hacen necesario restringir estrictamente la presencia de más de dos personas en la cabina de pilotos y la presencia de personas adicionales en cabinas de pasajeros, es indispensable que los Proveedores de Servicios a la Aviación fortalezcan los procesos en torno a las actividades que desarrollan los Examinadores Designados (ED´s), Pilotos Chequeadores (PCH), Chequeadores (CHK), Instructores de Vuelo (IVA/IVH) e Instructores y supervisores de Tripulantes de Cabina de Pasajeros en procura de mantener altos niveles de competencia en este personal, pues en ellos se centrarán las actividades relacionadas con la recuperación de la capacidad operacional y competencia (conocimiento, habilidades y aptitudes) de los tripulantes de cabina de mando y cabina de pasajeros.

Para el personal de técnicos y despachadores, el operador debe desarrollar estrategias que permitan mantener su competencia técnica y operacional. Estas estrategias deberán estar disponibles para vigilancia y control por parte de la autoridad aeronáutica.

Especialmente en los periodos de alerta por la propagación de la pandemia en las diferentes regiones del país, se deben priorizar los procesos de entrenamiento no presencial / virtual y reducir innecesariamente la exposición de grupos de personas a ambientes de potencial contagio. Esta disposición debe ser acorde con lo dispuesto en la sección B del presente documento.

3.1. *Si no es posible cumplir con los requisitos de experiencia reciente*

Entre 1 y 45 días posterior a la pérdida de la autonomía: Se autoriza el recobro de la experiencia reciente en vuelos operacionales evaluados por un Inspector de la UAEAC, Examinador Designado (ED), Chequeador (CHK), Instructor de Vuelo (IVA/IVH) o Piloto chequeador (PCH) en al menos dos (2) sectores. De lo anterior debe quedar registro en los formatos definidos por la UAEAC para tal fin. En caso de haberse presentado el vencimiento o estar próximo a vencerse, el chequeo anual de rutas, a criterio del operador, en este vuelo se puede cumplir con esta actividad.

Más de 45 días posterior a la pérdida de la autonomía: Se debe realizar el recobro de autonomía de acuerdo con los requisitos definidos en el numeral 2.2.7.9 literal (b) mediante entrenamiento de Simulador Clase C o D, o directamente en una aeronave de la flota que aplique.

3.2. *Verificaciones de la competencia y recobro de la experiencia reciente certificado por otras autoridades aeronáuticas*

De manera temporal, se priorizará la aplicación de las verificaciones de la competencia y los recobros de autonomía a través de Autoridades Aeronáuticas extranjeras o sus representantes. En este caso, se debe presentar la documentación oficial correspondiente. Para aplicar la presente disposición, se debe obtener previa autorización de los LOA por parte del grupo PEL – si aplica.

3.3. *Disposición permanente- Exámenes teóricos aplicados por parte de los operadores de transporte público regular y/o centros de instrucción avanzados:*

Se autoriza a las empresas de transporte público regular y los centros de instrucción avanzados que les presten servicios de entrenamiento y tengan programas de entrenamiento aprobados por la UAEAC para -cumpliendo con el numeral 2.3.3 de la sección B- efectuar los exámenes teóricos al personal aeronáutico que aspire a obtener una habilitación y prácticos al personal aeronáutico que aspire a obtener una habilitación o una licencia, en relación con aquellos programas y habilitaciones.

4. HABILITACIÓN DE LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

Se extiende la vigencia de la habilitación de la competencia lingüística OACI 4 y OACI 5 registrada en la licencia aeronáutica y que estuvo vigente el 12 de marzo de 2020 hasta el 30 de junio 2021.

B. ASPECTOS RELACIONADOS CON CENTROS DE INSTRUCCIÓN (CIAC) Y CENTROS DE ENTRENAMIENTO (CEAC)

1. DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA CAPACITACIÓN EN "AULA" DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN

1.1 *Uso de plataformas para la capacitación, instrucción y entrenamiento no presencial*

Se autoriza el desarrollo de los programas académicos, cursos o entrenamientos en modalidad mixta, a través de la (s) plataforma (s) acordadas con el inspector asignado al centro de instrucción de aeronáutica civil, siempre y cuando se dé cumplimiento a los protocolos de bioseguridad aprobados por las autoridades competentes para evitar la propagación del Coronavirus - COVID 19. Esta autorización se mantendrá vigente en los periodos durante los cuales el Gobierno Nacional restrinja la asistencia a aulas de clase de manera presencial en su totalidad.

1.1.1 Los cursos, programas o entrenamientos que se efectúen de manera virtual deberán ser grabados y se mantendrá el registro de estos para que la autoridad aeronáutica pueda inspeccionarlos cuando lo considere pertinente.

1.1.2 Se deberán organizar y desarrollar talleres o foros virtuales para aclarar dudas de los contenidos temáticos, previos a las evaluaciones de comprobación de conocimientos.

1.1.3 Las evaluaciones teóricas de manera virtual garantizando la confiabilidad, veracidad, validez, autenticidad y objetividad de las pruebas.

1.1.4 Las fases y exámenes prácticos de los diferentes programas de instrucción deberán efectuarse de manera presencial, aplicando los protocolos de bioseguridad autorizados por las autoridades competentes.

1.1.5 Las cátedras que se realicen de manera virtual podrán ser dictadas a un máximo de 35 alumnos o asistentes.

2.1 *Procesos de admisión y matriculas*

2.1.1 *Disposición permanente-.* Los procesos de selección podrán utilizar pruebas psicotécnicas *en línea.* La realización de pruebas psicotécnicas se enmarca en los siguientes parámetros:

2.1.1.1 Se autoriza utilizar las plataformas para uso exclusivo en la aplicación de pruebas psicológicas *en línea*, con certificación del proveedor que garantice el uso exclusivo, así como la confidencialidad de las pruebas, datos y resultados.

2.1.1.2 Certificación del proveedor sobre la seguridad de la plataforma.

2.1.1.3 Establecer un mecanismo de videograbación o método alternativo con el fin de verificar la autenticidad del evaluado y el monitoreo del candidato al momento de aplicar las pruebas, a fin de evitar suplantación. Lo anterior enmarcado en la Ley 1090 de 2006 y un comunicado del Colegio Colombiano de Psicólogos del 21 de marzo de 2020 (disponible para consulta).

2.1.1.4 Constancia de instrucción sobre el manejo de la plataforma por parte del proveedor a los profesionales de psicología; adicionalmente, corresponde a estos profesionales mantenerse informados sobre las que se consideran las mejores prácticas para el ejercicio que les compete.

2.1.1.5 Establecer con el proveedor pruebas psicotécnicas de personalidad que incluyan factores clínicos, así como pruebas de rendimiento y ejecución (aptitud), que den respuesta al perfil establecido en los correspondientes manuales de operaciones o directivas de instrucción.

2.1.1.6 Se debe asegurar que la custodia de la información derivada de los registros electrónicos esté bajo la responsabilidad del profesional de psicología.

2.1.1.7 Una vez se restablezcan las clases presenciales, se debe enviar al Grupo de Factores Humanos, Educación y Certificación Aeromédica un informe detallado del proceso realizado e ingresar a la plataforma SIGA de la UAEAC los informes respectivos incluyendo los seguimientos a que hubiere lugar.

2.1.1.8 El Centro de Instrucción Aeronáutica que cumpla con los anteriores requisitos, deberá enviar la solicitud al email medicina.aviacion@aerocivil.gov.co para que el Grupo de Factores Humanos, Educación y Certificación Aeromédica lo autorice, previo a iniciar cualquier proceso relacionado.

2.1.1.9 En complemento a la aplicación de pruebas de selección *en línea*, el centro de instrucción aeronáutica debe realizar seguimientos presenciales, una vez se normalice la situación generada por el COVID-19. Así mismo, es responsabilidad del centro de instrucción aeronáutica informar (por ejemplo, mediante consentimiento informado) a los aspirantes a los programas APA, TCP, CTA, OEA, BAE que deberán cumplir íntegramente los requisitos psicofísicos establecidos en el RAC 67 para optar por un certificado médico para obtener la licencia aeronáutica correspondiente.

2.3 Disposición permanente- Realización de exámenes teóricos por parte de los centros de instrucción y centros de entrenamiento.

2.3.1 Se autoriza a los Centros de instrucción de Aeronáutica Civil, a realizar los exámenes teóricos de manera virtual / presencial de los equipos o aeronaves de peso inferior a 5.700Kg que requiera el personal aeronáutico para realizar adición o expedición de una licencia técnica.

2.3.2 Se autoriza a los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil avanzados a realizar los exámenes teóricos para los cursos aprobados en sus especificaciones de operación, conducentes a obtener una habilitación en una licencia.

2.3.3 Para la aplicación de los numerales 2.3.1 y 2.3.2 se debe cumplir:

a. Crear los cuestionarios respectivos de mínimo 100 preguntas de

selección múltiple con sus correspondientes respuestas. Así mismo, los cuestionarios aplicados al alumno deben ser de al menos 50 preguntas aleatorias.

b. Garantizar que los exámenes tengan control de tiempo definido de acuerdo con una metodología acorde con las herramientas que deba utilizar (manuales, cálculos, etc.).
c. Presentar el cuestionario al Inspector Principal de Operaciones o Inspector Principal de Aeronavegabilidad -según aplique- y al Grupo de Licencias al Personal para su aprobación. En esta comunicación incluirá el nombre de la persona de la organización responsable por la firma de los certificados emitidos a los usuarios por este concepto.
d. Realizar pruebas de los exámenes en la plataforma virtual que será utilizada para este fin ante el POI y el Coordinador del grupo de licencias al personal o quien este designe para la verificación de dicho proceso.
e. El cobro de los derechos para realizar los exámenes establecidos en el presente documento no podrá ser superior al indicado y publicado por la UAEAC en el listado de tarifas vigentes.

C. CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA

1. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO

1.1 *Renovación de certificados médicos vigentes*

Teniendo en cuenta que la prioridad de la autoridad aeronáutica es propiciar escenarios de seguimiento de la aptitud psicofísica para actividades aeronáuticas, se autoriza la renovación del certificado médico aeronáutico por seis (6) meses al personal aeronáutico, realizando la evaluación médica completa con un médico examinador designado por la UAEAC, siempre y cuando el certificado médico tenga fecha de vencimiento entre el 12 de marzo y el 31 de diciembre de 2021. La vigencia se inicia a partir de la realización de la evaluación médica. Las valoraciones por especialistas quedan aplazadas para la siguiente renovación y se deberán anotar en la sección “limitaciones”.

En cualquier caso, en el periodo comprendido entre el 12 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2021, el personal que requiera certificación médica aeronáutica deberá haber realizado por lo menos un examen completo con los requisitos médicos y paraclínicos MÁS RESTRICTIVOS para la edad y tipo de licencia, de acuerdo con la circular de Requisitos Médicos y Paraclínicos vigente (actualmente CI 5104-082-001 versión 2 del 20/02/2019).

1.2 *Renovación de certificados médicos vencidos recientemente*

Hasta el 31 de diciembre de 2021, se autoriza la renovación del certificado médico por seis meses para personal aeronáutico con certificado médico vencido antes del 12 de marzo de 2020 que no haya cumplido 2 años desde su vencimiento, al realizar:

- Laboratorios que corresponden por edad;
- Valoración por optometría;
- Electrocardiograma de acuerdo con la edad; y
- Examen del médico examinador.

Durante el 2021, el personal que requiera certificación médica aeronáutica deberá realizar por lo menos un examen completo con los requisitos médicos y paraclínicos MÁS RESTRICTIVOS para la edad y tipo de licencia, de acuerdo con la circular de Requisitos Médicos y Paraclínicos vigente (actualmente CI 5104-082-001 versión 2 del 20/02/2019).

1.3 *Para todos los casos de **renovación**:*

- Para personas mayores de 40 años no se exigirá prueba de esfuerzo, pero deberá realizarse al menos un electrocardiograma. Se puede ordenar prueba de esfuerzo a criterio del médico examinador de acuerdo con el resultado del electrocardiograma en reposo y/o valoración clínica.
- Durante el 2021, no se exigirá la actualización del odontograma.
- La vigencia se inicia a partir de la realización de la evaluación médica. Sin embargo, con el fin de mantener constante, año tras año, la fecha de vencimiento de la evaluación médica se autoriza que el reconocimiento médico tenga lugar durante el período de validez de la evaluación médica en vigor pero con no más de 45 días de antelación de su fecha de vencimiento.

2. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO POR TELEMEDICINA PARA CASOS EXCEPCIONALES

A solicitud del usuario, bajo la autonomía y la responsabilidad del médico examinador y **en caso de no ser posible realizar el método excepcional de renovación** señalado en los numerales 1.1 o 1.2 -según aplique- de la sección C, se autoriza la renovación del certificado médico por seis (6) meses mediante telemedicina siempre y cuando el médico examinador considere que le es factible hacerlo y cuente con dicho servicio habilitado o autorizado por la autoridad sanitaria competente y el usuario se realice los laboratorios que le corresponden según su edad y tipo de licencia. *La vigencia se inicia a partir de la realización de la evaluación médica.*

Las valoraciones por especialistas quedan aplazadas para la siguiente renovación y se deberán anotar en la sección “limitaciones”.

3. ASPECTOS ADICIONALES RELACIONADOS CON LA CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA

3.1 Pilotos con dificultades para el acceso a la certificación médica aeronáutica

Los pilotos que operan en el exterior o personal aeronáutico que se encuentre en una zona que por razones de la situación actual de la pandemia no tenga acceso a un médico examinador podrán solicitar aplazamiento (hasta por seis meses) de reconocimiento médico cuando su certificado médico se encuentre próximo a vencer, cumpliendo lo establecido en la sección 67.050 del RAC 67. Esta solicitud la podrán presentar a través del correo electrónico medicina.aviacion@aerocivil.gov.co

3.2 Renovación de certificado médico aeronáutico con vencimiento mayor a dos (2) años

Cuando un usuario requiera renovar un Certificado Médico cuyo vencimiento sea mayor de dos (2) años, se debe dar cumplimiento, de manera íntegra, con lo establecido en la sección 67.A.010 (f) (5) del RAC 67. Todos los exámenes deberán ser presenciales.

3.3 Expedición de certificado médico por primera vez

En caso de no ser posible realizar presencialmente todos los paraclínicos y valoraciones médicas (incluyendo el examen por el médico examinador) requeridas para expedir un certificado médico de primera vez, no se podrá expedir el certificado por primera vez hasta tanto las condiciones sanitarias lo permitan. En cualquier caso, esta es una coordinación que debe realizar el usuario con el médico examinador.

3.4 Cumplimiento de orientaciones para la certificación médica aeronáutica

Las empresas aeronáuticas y los médicos examinadores deben aplicar las disposiciones relacionadas con salud pública que se han emitido y/o se emitan por la autoridad aeronáutica hasta tanto la Organización Mundial de la Salud anuncie el fin de la emergencia sanitaria asociada al SARS-CoV2 (COVID-19).

D. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OPERACIONAL

1. REQUISITOS ADICIONALES PARA PERSONAL OPERATIVO (PILOTOS, TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS, DESPACHADORES Y TÉCNICOS)

La aplicación de las estrategias de mitigación incluidas en esta sección, son de responsabilidad exclusiva de los explotadores de servicios aéreos y el personal aeronáutico involucrado. Al ser una actividad dinámica, se debe mantener actualizado el cuadro de diferencias y excepciones. Se resalta que en el cuadro deben ser relacionadas las medidas operacionales de las circulares y exenciones otorgadas por la autoridad aeronáutica en el contexto de la pandemia que **hayan sido adoptadas e implementadas en cada organización.** No se aprueba/acepta por parte de la autoridad aeronáutica pues son herramientas que se generan para contribuir al desarrollo seguro de la aviación en Colombia.

Además de los requisitos contenidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y los aspectos particulares incluidos en este documento, el personal operativo que no haya ejercido los privilegios de sus licencias en la operación por 60 días o más, deberá cumplir con lo siguiente:

1.1 *Programa complementario de capacitación previo al regreso a la operación.*

No antes de 30 días previos al regreso a la operación, deberá realizar un programa complementario de capacitación dirigido por el operador a través de herramientas virtuales (CPAT, videos, presentaciones, conferencias o clases interactivas) o presenciales, que garanticen el nivel de conocimientos requeridos para mantenerse en la operación. Para cumplir tal requisito los programas deben incluir al menos lo aplicable al área técnica, operacional y de despacho correspondientes (la intensidad horaria y metodología es responsabilidad exclusiva del explotador/operador):

1.1.1 Repaso del manual de operaciones, SOP, y procedimientos administrativos.
1.1.2 Repaso con escenarios actualizados de despacho de aeronaves, plan de vuelo.
1.1.3 Procedimientos relacionados con el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, así como el manejo de eventos de seguridad relacionados con mercancías peligrosas.
1.1.4 Repaso de los procedimientos de masa (peso) y balance, rendimiento y manejo de los análisis de aeropuertos.
1.1.5 Repaso de los procedimientos normales, anormales y de emergencia y de cualquier otro procedimiento que se evidencie necesario abordar de acuerdo con los hallazgos operacionales de cada operador.
1.1.6 Repaso de los procedimientos ATS, TCAS, CFIT, UPRT (Upset recovery), EDTO, políticas de consumo de combustible, procedimientos de falla de comunicaciones ATC, fraseología normalizada y procedimientos en espacio aéreo RVSM u operaciones PBN, LVP y EDTO/ETOPS según aplique.

1.1.7 Conceptos de aproximación estabilizada y los demás que el Explotador considere necesarios.

Nota: Este programa complementario de capacitación podrá estar incluido/complementado con el reentrenamiento anual del personal aeronáutico.

2. MEDIDAS DE CONTROL TÉCNICO Y OPERACIONAL

Teniendo en cuenta que las operaciones se efectúan con equipos, entornos operacionales y culturas empresariales que difieren entre los diferentes Explotadores, cada empresa deberá presentar y mantener actualizado el formato incluido en este documento en el cual reporta las diferencias y excepciones que el Explotador, el POI o PMI asignados identifican que no está en la capacidad de cumplir o aceptan a través de esta circular como medios alternativos de cumplimiento dentro de un entorno que garantice la seguridad operacional.

Es indispensable que cada informe contenga (ver guía de implementación plan de acción -tabla 1-*)*:

a) El/los requisitos reglamentarios que adopta de esta circular de medidas operacionales.
b) Argumentos o motivos de la adopción de estas medidas.
c) Eventuales beneficios al interés público.
d) El análisis de riesgo correspondiente (tomar como referencia CAP. 20 del Manual de Inspección de Operaciones-MIO publicado en la página web de la UAEAC).
e) Información de la forma como el nivel de seguridad no será afectado.
f) Duración de la medida operacional adoptada.

2.1 *Diferencias con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia*

2.1.1. Cada diferencia a la regulación aeronáutica debe tener un programa de seguimiento por parte del departamento o encargado de la seguridad Operacional (SMS) del explotador respaldando el plan de acción y la mitigación de estados no deseados.
2.1.2. Todo plan de acción debe ir acompañado de una declaración en la cual el ejecutivo responsable del explotador reasumirá lo estipulado en el RAC de manera expedita, una vez las condiciones lo permitan.
2.1.3. Todos los Explotadores deben desarrollar una guía práctica de cómo actuar en caso de emergencia técnica o sanitaria en los aeródromos de operación y en caso de proceder a un aeródromo alterno.
2.1.4. Las compañías Aseguradoras del Explotador deben estar informadas de las excepciones o diferencias operacionales con el fin de garantizar el cubrimiento de las pólizas en el caso de un evento de seguridad operacional.
2.1.5. Los explotadores de servicios aéreos deben publicar y difundir todos los cambios operacionales y administrativos al personal involucrado antes de aplicar cualquier procedimiento diferente al que tiene en sus manuales aprobados y documentos internos.
2.1.6. La SSOAC contará con un equipo experto disponible para acompañar a los POI / PMI en los análisis de las situaciones particulares presentadas en el

entorno de cada operador y mantener un solo estándar en las aprobaciones otorgadas, así como asesorar a los explotadores sobre las medidas más convenientes respecto a su situación.

2.1.7. El equipo experto notificará al Grupo de Gestión de Seguridad Operacional sobre las excepciones o cambios operacionales, que se deban reportar en el OLF de OACI, así como al correo ops@icao.int. destinado por la organización para el reporte de diferencias y acciones operacionales, utilizando el formato predeterminado y refiriendo o citando el anexo y numeral o SARPs al cual se genera un impacto.

2.1.8. Ningún operador puede implementar las medidas operacionales incluidas en este documento si no es posible garantizar que cumple con todos los protocolos y requisitos de salubridad exigidos por las autoridades de salud pública en las regiones en las cuales pretende operar, así como los aspectos incluidos en el numeral 3 de la sección D. El operador debe garantizar que cuenta con las facilidades y servicios requeridos para su operación, la atención de los ocupantes y las aeronaves en las terminales aéreas incluidas en sus planes de vuelo. En caso de no tener disponibilidad de los servicios mencionados en los aeropuertos aprobados en sus especificaciones de operación, se abstendrá de considerarlos en su planificación operacional.

2.1.9. Los explotadores de servicios aéreos deben continuar consultando la página web https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx, con el fin de obtener la información relevante a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las medidas tomadas por las diferentes autoridades aeronáuticas en los Estados a los cuales se pretende operar. Si un Estado no acepta la diferencia con la cual pretende operar, debe abstenerse de operar en ese estado con diferencias a los anexos de la OACI. En estos casos, se recomienda tomar como referencia lo publicado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) para operar en estos países y espacios aéreos.

2.2 *Gestión del Cambio*

Las empresas aéreas, en coordinación con los Inspectores de Seguridad Operacional asignados a cada organización, deben implementar estrategias de gestión para el regreso a la operación. A través de una Circular Informativa, serán emitidas orientaciones por parte de la Autoridad Aeronáutica para alcanzar una implementación exitosa de estos mecanismos.

Exención	Referencia Normativa	Peligro	Posibles riesgos	Gravedad	Probabilidad (con base al SSP del Estado o SMS del explotador)	Índice de Riesgo	Concepto	Posibles Mitigaciones	Consideraciones operacionales durante el período de contingencia	Consideraciones operacionales antes de entrar a servicio normal	Consideraciones operacionales durante los primeros meses de servicio normal

Tabla 1. Guía Implementación Plan de Acción COVID-19

3. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE CONTAGIO SARS-CoV2 (COVID-19)

Como parte del proceso de certificación médica aeronáutica, se deben tener en cuenta las siguientes medidas de mitigación asociadas a la pandemia de SARS-CoV2 (COVID-19). En tal contexto, se recaba lo indicado en la presente circular de medidas operacionales:

Especialmente en los periodos de alerta por la propagación de la pandemia en las diferentes regiones del país, se deben priorizar los procesos de entrenamiento no presencial / virtual y reducir innecesariamente la exposición de grupos de personas a ambientes de potencial contagio. Esta disposición debe ser acorde con lo dispuesto en la sección B del presente documento.

3.1 *Aspectos previos a los procesos de certificación médica aeronáutica*

Es de carácter obligatorio que todo solicitante agende cita previamente con el médico examinador, para lo cual deberá ponerse en contacto vía telefónica u otro medio virtual. Se debe indagar al solicitante lo pertinente para establecer si es un contacto estrecho, caso probable o caso confirmado de infección por SARS-CoV2 (COVID-19).

Una vez descartado lo anterior, se le asignará(n) fecha(s) y hora(s) de atención. Se le deben explicar al paciente las medidas y protocolos de bioseguridad a los que debe dar cumplimiento durante la atención, según las directrices y la normatividad vigente de las autoridades sanitarias y del gobierno nacional. La atención médica, en lo que corresponde a la anamnesis, podrá iniciarse en la modalidad de telemedicina con el fin de limitar el tiempo de consulta presencial en el consultorio únicamente al examen físico.

Al momento de diligenciar la ficha de certificado médico, se deben indagar y registrar los antecedentes de SARS-CoV2 (COVID-19) y tratamientos requeridos. Si registra dicho antecedente como positivo, solamente se podrá expedir certificado médico si cumple con todo lo siguiente:

- aportar copia de resumen de la historia clínica;
- haber sido dados de alta por el servicio médico tratante y;
- no haber requerido hospitalización.

Nota: Los demás pacientes con este antecedente deberán quedar aplazados para evaluación por el área de Medicina Aeronáutica de la UAEAC. Así mismo, mientras se mantenga la emergencia sanitaria por COVID-19, las empresas aéreas y los médicos examinadores deben cumplir con las directrices emanadas por la Autoridad Aeronáutica en lo relacionado con la prevención al contagio por la pandemia.

Es pertinente señalar que, los alivios contenidos en las circulares de medidas operacionales precedentes se mantendrán vigentes de acuerdo con lo consignado en

los documentos mencionados.

Cordialmente,

LUIS ALBERTO VALENCIA VALENCIA
Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

JUAN CARLOS RAMÍREZ MEJÍA
Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil Ad-Hoc Avianca

Revisó: Diego Zuleta Guzmán – Coordinador Grupo de Inspección de Operaciones
Laura Fernanda Mateus Rodríguez – Inspector de Seguridad Operacional
Jaled Chtay Rojas – Inspector de Seguridad Operacional
Nelson Fernando Becerra Vásquez - Coordinador Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad
Maria Angelita Salamanca Benavides – Coordinadora Grupo de Factores Humanos, Educación y Certificación Aeromédica
Juan Manuel Quijano Pinzón – Coordinador Grupo de Licencias al Personal

CONTESTAR A ESTA DIRECCION: Av. El Dorado N° 103-15, Primer piso, Bogotá D.C. Colombia