



5000. - 2020012526

Bogotá, 22 de abril de 2020

JUAN ESTEBAN KAPPAZ

Director de Operaciones

Aerovías del Continente Americano S.A - Avianca

notificaciones@avianca.com / juan.kappaz@avianca.com

CARLOS ALBERTO MISAS

Director de Operaciones

Latam Airlines Colombia S.A

erika.zarante@latam.com

HECTOR GUARÍN ORDUZ

Fast Colombia S.A.S

notificaciones.vvc@vivaair.com.co

JOHNNY STIVE SUBASICH RUIZ

Servicio Aéreo a Territorios Nacionales de Colombia S.A – SATENA

presidencia@satena.com

HUGO ENRIQUE ACOSTA TELLEZ

Empresa Aérea de Servicios y Facilitación Logística Integral S.A – Easyfly

anamaria.sanchez@easyfly.com

CESAR AUGUSTO ROZO JIMÉNEZ

Gerente Control Calidad

Regional Express Américas S.A.S

cesar.rozo@regionsavh.com

Asunto: **Transporte de carga en cabina de pasajeros**

La Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil ha recibido, por parte de sociedades autorizadas para efectuar transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, solicitudes de exención referidas al transporte de carga en aeronaves explotadas por las mismas.

1. Consideraciones previas

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo primero de la Resolución 776 del 27 de marzo de 2020, expedida por la Dirección General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, esta Secretaría procede con el estudio de la presente solicitud de exención. El propósito del mencionado estudio es analizar la alternativa de transporte



de carga en cabina de pasajeros sin afectar la seguridad operacional ni la seguridad de la aviación civil.

El alcance del presente estudio se extiende a la totalidad de sociedades autorizadas para ejecutar transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, así haya surgido la presente actuación administrativa de solicitudes particulares de varias de las aerolíneas en mención. Lo anterior, en virtud del artículo 37 de la Ley 1437 de 2011.¹

2. Solicitud

Varias aerolíneas han solicitado a la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil autorización para el transporte de carga en la cabina de pasajeros de las aeronaves por ellas explotadas actualmente.

En todas las solicitudes recibidas por esta Secretaría, se justifica la presente solicitud en las siguientes circunstancias fácticas:

- a) Declaración de Emergencia Económica, Social y Ecológica por parte del Gobierno Nacional.
- b) Necesidades en distintos departamentos del país de artículos de primera necesidad para suplir las necesidades de poblaciones locales.
- c) Documentos técnicos emitidos por fabricantes de aeronaves.
- d) Documentos técnicos y recomendaciones operacionales emitidas por las Autoridades de Diseño.
- e) Recomendaciones emitidas por la International Air Transport Association (IATA).

3. Análisis técnico y jurídico

El análisis de la solicitud indicada debe efectuarse a la luz de dos grandes bloques de referencias técnicas y jurídicas:

3.1. Disposiciones adoptadas en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica

Mediante el Decreto 417 del 17 de Marzo del 17 de marzo de 2020 se declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional por el término

¹ Dice el artículo 37 de la Ley 1437 de 2011:

“Artículo 37. Deber de comunicar las actuaciones administrativas a terceros. Cuando en una actuación administrativa de contenido particular y concreto la autoridad advierta que terceras personas puedan resultar directamente afectadas por la decisión, les comunicará la existencia de la actuación, el objeto de la misma y el nombre del peticionario, si lo hubiere, para que puedan constituirse como parte y hacer valer sus derechos.

La comunicación se remitirá a la dirección o correo electrónico que se conozca si no hay otro medio más eficaz. De no ser posible dicha comunicación, o tratándose de terceros indeterminados, la información se divulgará a través de un medio masivo de comunicación nacional o local, según el caso, o a través de cualquier otro mecanismo eficaz, habida cuenta de las condiciones de los posibles interesados. De tales actuaciones se dejará constancia escrita en el expediente.”



de treinta (30) días, con el fin de conjurar la grave calamidad pública que afecta al país por causa del nuevo coronavirus COVID- 19.

A través de los decretos legislativos emitidos a partir del presente estado de excepción, el Gobierno Nacional ha adoptado medidas para garantizar el servicio de transporte de carga. Este es indispensable para la salvaguarda de los derechos a la salud, la vida y la supervivencia de los colombianos y evitar la propagación de los efectos de la emergencia en el ámbito económico.

Estos efectos no solamente se aprecian durante el término del estado de excepción y la medida de aislamiento preventivo sino también en los meses subsiguientes.

Es por lo anterior que el Gobierno Nacional dispuso en el Decreto Legislativo 531 del 8 de abril de 2020 lo siguiente en materia de transporte aéreo de carga:

“Artículo 3. Garantías para la medida aislamiento preventivo obligatorio.

Para que el aislamiento preventivo obligatorio garantice el derecho a vida, a la salud en conexidad con la vida y la supervivencia, los gobernadores y alcaldes, en marco de emergencia sanitaria por causa coronavirus COVID-19, permitirán el derecho de circulación de las personas en los siguientes casos o actividades:

(...)

22. Las actividades necesarias para la operación aérea y aeroportuaria de conformidad con lo establecido en el artículo 5 del presente decreto.

Artículo 5. Suspensión de transporte doméstico por vía aérea. (...)

Solo se permitirá el transporte doméstico por vía aérea, en los siguientes casos:

- 1. Emergencia humanitaria*
- 2. El transporte de carga y mercancía*
- 3. Caso fortuito o fuerza mayor”*

Así las cosas, las disposiciones de excepción emitidas por el Gobierno Nacional permiten a esta Secretaría estudiar medidas para permitir el transporte de carga y mercancía por vía aérea. Lo anterior, en correspondencia también con el análisis de las normas aeronáuticas aplicables al caso.

3.2. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y normas técnicas

Se anexa al presente oficio el anexo técnico titulado “*Exención para el transporte de carga humanitaria por parte de los operadores comerciales regulares en compartimentos de las cabinas de pasajeros no certificadas para el transporte de carga.*”

El mencionado documento contiene el análisis técnico, los aspectos pertinentes para el caso y que justifican el transporte de carga en cabina de pasajeros.

4. Respuesta

De acuerdo con los fundamentos previamente expuestos, esta Secretaría responde en



los siguientes términos:

4.1. Sobre la solicitud presentada y su justificación

Las circunstancias fácticas alegadas por las aerolíneas solicitantes tienen relación directa con las solicitudes presentada.

Se aprecia que hay nexo entre los derechos a la salud y la vida y los efectos del transporte doméstico por vía aérea de carga y mercancía dispuesta para suplir las necesidades de los habitantes de las distintas regiones del país.

4.2. Sobre la viabilidad del transporte de carga en cabina de pasajeros

A nivel técnico, es procedente que las aerolíneas efectúen transporte de carga en cabina de pasajeros, sin comprometer la seguridad operacional y de la aviación civil, en cumplimiento estricto de las condiciones contenidas en el anexo técnico titulado *Exención para el transporte de carga humanitaria por parte de los operadores comerciales regulares en compartimentos de las cabinas de pasajeros no certificadas para el transporte de carga.*

En el mencionado anexo técnico los numerales 4° (*Aspectos técnico – operacionales*), 5° (*Transporte de mercancías peligrosas*) y 6° (*Aspectos adicionales*) contienen las condiciones técnicas que deben cumplir los destinatarios de la presente exención.

4.3. Facultad de inspección y vigilancia y término de la exención:

Las disposiciones contenidas en el presente documento lo son sin perjuicio de la facultad permanente de inspección y vigilancia de esta Secretaría, para requerir medidas correctivas en cualquier momento y en el curso de las operaciones que adelanten las aerolíneas.

Finalmente, esta exención se concede en las condiciones señaladas en el documento anexo.

Atentamente,

ING. LUÍS ALBERTO VALENCIA

Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

MG (r) JUAN CARLOS RAMÍREZ MEJÍA

Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil Ad Hoc para Avianca



Anexo: Documento titulado "Exención para el transporte de carga humanitaria por parte de los operadores comerciales regulares en compartimentos de las cabinas de pasajeros no certificadas para el transporte de carga"

Proyectó: Carlos Mauricio Rangel Mejía / Grupo Investigaciones y Sanciones a las Infracciones Técnicas

Copias a: Dr. Juan Carlos Salazar Gómez / Director General

Cr. Arnaud Francois Gerard Penent D'Ízarn Benavides / Subdirector General

Dr. Lucas Rodríguez Gómez / Jefe Oficina de Transporte Aéreo

Dr. Édgar Benjamín Rivera Flórez / Coordinador Grupo Normas Aeronáuticas

Dra. Rocío del Pilar Ayala Buendía / Coordinadora Grupo Servicios Aerocomerciales

Dr. Camilo Andrés García Gil / Jefe Oficina Asesora Jurídica

Dr. Julio César Freyre Sánchez / Secretaría General

MG. (r) Gonzalo Cárdenas Mahecha / Secretario de Sistemas Operacionales

TC. Rolando Aros Riaño / Director Servicios a la Navegación Aérea

Cap. Juan Manuel Quijano Pinzón / Coordinador Grupo Licencias al Personal

Dra. María Angelita Salamanca Benavides / Coordinadora Grupo Factores Humanos, Educación y Certificación Aeromédica

Ing. José Orlando Daza Cifuentes / Coordinador Grupo Certificación de Productos Aeronáuticos

Ing. Ricardo Humberto Cárdenas Tabares / Coordinador Grupo Inspección a los Servicios de Navegación Aérea

Dra. Angélica María Pinzón Vega / Coordinadora Grupo de Inspección a la Seguridad de Aviación Civil y la Facilitación

Ruta electrónica: \\bog7\AD\Externo\2020012526

**EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE
DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS
DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL
TRANSPORTE DE CARGA**

Contenido

1.	ASPECTOS GENERALES	2
1.1.	Documentos Relacionados.....	2
1.1.1.	ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	2
1.1.2.	Anexo 6 OACI – Operación de aeronaves, Parte I y Parte III.....	2
1.1.3.	Anexo 8 OACI – Aeronavegabilidad, CAPÍTULO 1.....	2
1.1.4.	EXENCIONES.....	3
1.1.5.	REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA.....	3
1.1.6.	DOCUMENTOS EMITIDOS POR UAEAC	4
1.1.7.	DOCUMENTOS EMITIDOS POR SISTEMA REGIONAL – SRVSOP	5
2.	JUSTIFICACIÓN	5
3.	DEFINICIÓN DE LA EXENCIÓN.....	8
4.	ASPECTOS TÉCNICO-OPERACIONALES	9
4.1.	Aspectos operacionales del transporte de carga en la cabina de pasajeros. 9	
4.1.1.	Composición de la tripulación.....	9
4.1.2.	Mitigaciones para el transporte de carga en el habitáculo de los asientos de pasajeros.....	10
4.1.3.	Carga y manejo de carga	10
4.1.4.	Equipo de seguridad:	13
4.1.5.	Procedimientos:	14
4.2.	Aspectos técnicos del transporte de carga en la cabina de pasajeros.	15
4.2.1.	Inspecciones Adicionales	15
4.3.	Gestión de la Seguridad Operacional.....	15
5.	TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS.....	16
6.	ASPECTOS ADICIONALES.....	17

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. Documentos Relacionados

1.1.1. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

1.1.1.1. **Convenio de Chicago:** Documento 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Artículo 1 Soberanía – Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Artículo 14 Prevención contra la propagación de enfermedades. Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente.

Artículo 31 Certificados de aeronavegabilidad – Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.

Artículo 33 Reconocimiento de certificados y licencias -Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

Artículo 83bis – Transferencia de ciertas funciones y obligaciones. *(En casos que operemos en el país aeronaves con matrícula extranjera y se tenga algún acuerdo establecido, por si mencionan delegación de algunas responsabilidades de aeronavegabilidad)*

1.1.2. Anexo 6 OACI – Operación de aeronaves, Parte I y Parte III

1.1.3. Anexo 8 OACI – Aeronavegabilidad, CAPÍTULO 1. Certificación de tipo

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

1.1.4. EXENCIONES

Documento 9760 – Manual de aeronavegabilidad Capítulo 1. Responsabilidades de aeronavegabilidad de los Estados y Capítulo 8. Mantenimiento de la aeronave — Modificaciones y reparaciones.

Doc. 9760, Definiciones - Excepción/exención. Una exoneración del cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad, las normas medioambientales o los reglamentos operacionales sobre la base de la determinación de una administración de aviación civil de que, al otorgar esa exoneración, no se verá afectada la seguridad operacional.

Doc. 9760 - 2.3.2.4.5.1 El pedido de exención es una propuesta para que se permita el incumplimiento de un requisito específico de certificación. Todos los pedidos de exención deben basarse en pruebas convincentes de que el otorgamiento de la exención no repercutirá en la seguridad operacional. La CAA puede denegar o conceder, de manera parcial o total, el pedido de exención. Para todo caso en que se plantea un pedido de exención, se debe considerar la posibilidad de tramitar un FES (Testimonio de nivel de seguridad operacional equivalente) antes de aceptar el pedido de un solicitante de exención del cumplimiento de una norma medioambiental o de aeronavegabilidad específica.

Doc. 9760 - 2.3.2.4.5.2 Cuando se otorga, una exención no implica aprobación, sino una exoneración del solicitante de demostrar el cumplimiento de un requisito específico de las normas medioambientales o de aeronavegabilidad. Una exención normalmente se expide con condiciones específicas con el fin de garantizar que esa exoneración permita mantener un nivel aceptable de seguridad operacional. Es preciso identificar y registrar toda exención otorgada por una CAA en un proyecto de certificación de tipo como parte de la base de la certificación.

1.1.5. REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

RAC 1 - Cuestiones Preliminares, Disposiciones Iniciales, Definiciones y Abreviaturas, Sección 1.1.5. Excepciones en el cumplimiento de las normas. RAC 11 - Reglas para el desarrollo, aprobación y enmienda de los RAC, sección 11.220 Exención – Procedimiento de solicitud y emisión...

Resolución UAEAC No. 0776 del 27 de marzo del 2020 - Por la cual se modifica la Sección 11.220 de norma RAC 11 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

4.5.5.6. Protección contra fuego y clases de compartimiento de carga

**EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE
DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS
DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL
TRANSPORTE DE CARGA**

4.5.5.38. Transporte de carga en el compartimiento de pasajeros
4.18.15. Equipaje de mano llevado a bordo
91.015. Transporte de mercancías peligrosas por vía aérea
91.680. Transporte de carga
91.1705 Política y procedimientos sobre la emisión de desviaciones
RAC 175 Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

**1.1.5.1. PARA LA AERONAVEGABILIDAD, CUMPLIMIENTO CON
EL MANUAL DE VUELO, CERTIFICADO TIPO, CERTIFICADO
DE AERONAVEGABILIDAD Y MODIFICACIONES DE
AERONAVES**

RAC 21 - Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves, Entre otras, las secciones 21.115 condiciones especiales, 21.120 bases de certificación, 21.156 Aceptación de certificado de tipo: Productos importados, 21.410 Clasificación de los cambios al diseño tipo, 21.415 Aprobación de un cambio menor al diseño de tipo, 21.420 Aprobación de un cambio mayor y Capítulo E - Certificado Tipo Suplementario. 21. 876 Aceptación de Certificado de Aeronavegabilidad Estándar para aeronaves registradas en el extranjero.

RAC 25 -ESTÁNDARES DE AERONAVEGABILIDAD: AVIONES DE CATEGORÍA TRANSPORTE (Referencias en CS25 y FAR 25: 25.855 y 25.857 Ref #CS 21, 21A16b, 21A.91 .33i)

RAC 43:

43.005. Aplicación

43.300. Realización de mantenimiento

43.305. Requisitos de registros de mantenimiento

1.1.6. DOCUMENTOS EMITIDOS POR UAEAC

Oficio ADI No. 5106.091.7- 2020009630 fechado 3 de abril de 2020, dirigido a la Dirección de Estándares de Vuelo, con Asunto: CONCEPTO TÉCNICO SOBRE TRANSPORTE DE CARGA EN CABINA DE PASAJEROS.

Memorando ADI No. 5106.091.7 – 2020009702 fechado 06 de abril de 2020, con Asunto: Lineamientos para el transporte de carga, medicamentos e insumos médicos en cabina de pasajeros debido a emergencia humanitaria a causa de la pandemia del COVID-19.

Nota aclaratoria ADI 5000.250.21-2020011830 fechado 13 de abril de 2020, con

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

Asunto: Nota aclaratoria al memorando Técnico 2020009702

1.1.7. DOCUMENTOS EMITIDOS POR SISTEMA REGIONAL – SRVSOP

INFORME - PRIMERA TELECONFERENCIA DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD EN RELACIÓN CON EL TRANSPORTE DE CARGA EN LA CABINA DE PASAJEROS – SRVSOP – 14 de abril de 2020.

2. JUSTIFICACIÓN

El propósito de este documento es proporcionar pautas para permitir el transporte de carga humanitaria en cabina de pasajeros en el marco de la emergencia mundial, bajo el entendido que los servicios de carga aérea son vitales para la economía y para combatir el COVID-19.

La situación actual exige la adopción de medidas que faciliten la rápida disponibilidad de soluciones de transporte para la carga humanitaria mientras se gestionan los riesgos manteniendo niveles equivalentes de seguridad operacional. Paralelamente, los principales fabricantes de aeronaves de pasajeros (Boeing, Airbus, ATR y Embraer) junto con sus autoridades de certificación, trabajan para ofrecer soluciones que garanticen la implementación de modificaciones que sean concordantes con las bases de diseño y los requisitos de certificación. Los operadores aéreos deben consultar e implementar las pautas técnicas publicadas por los fabricantes de aeronaves, de rápida evolución pues las investigaciones técnicas están en curso.

Se estima que un muy alto porcentaje de la carga que se transporta por vía aérea en el mundo se realiza en vuelos comerciales de pasajeros. Así mismo, la disponibilidad de productos críticos tales como alimentos, suministros médicos, equipo de protección personal (EPP) y otros productos vitales se está viendo sensiblemente amenazada por la fuerte afectación y las limitaciones de las cadenas de suministro. Cada vez más operadores, sectores sociales y políticos en el manifiestan la necesidad del transporte exclusivo de carga utilizando aviones configurados para el transporte de pasajeros.

En este contexto, se aprueba de manera excepcional y temporal el transporte exclusivo de carga en la cabina de pasajeros, exceptuando el cumplimiento estricto de algunos requisitos de aeronavegabilidad para compartimentos de carga, descritos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. **Este documento técnico NO EXIME al aplicante del cumplimiento de los requisitos administrativos y comerciales que deben ser gestionados con la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC.**

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

Las bases de certificación de las aeronaves contemplan el transporte de carga dentro de la cabina de pasajeros, sin embargo, la cabina de pasajeros no está diseñada para la configuración exclusiva como compartimento de carga. Hay desafíos técnicos y operacionales que deben considerarse durante el transporte con esta configuración.

Estos desafíos han sido ampliamente socializados con algunos operadores aéreos comerciales de aeronaves de pasajeros colombianos (Vivaair, Latam, Regional Express, Avianca, Easyfly y Satena) quienes manifiestan que la operación puede ser realizada con seguridad. El solicitante de la aplicación de esta exención reconoce que conoce las limitaciones de diseño y aeronavegabilidad y que asume las responsabilidades asociadas con este tipo de operación.

Los fabricantes de aeronaves han presentado cuatro escenarios para el uso de un avión de pasajeros para llevar solo carga (sin pasajeros):

1. Carga solo en la cubierta inferior: no hay problemas regulatorios con esta práctica.
2. Cargas en ubicaciones de almacenamiento aprobadas en la cabina de pasajeros: no entra en conflicto con las normas de diseño de tipo, aunque no existe una guía específica para la operación sin pasajeros.
3. Transporte de carga en los asientos de los pasajeros -incluido el espacio entre las sillas de dos filas contiguas: Hay restricciones relacionados con el cumplimiento de requisitos de diseño de tipo ya que la cabina de pasajeros no está calificada como compartimento de pasajeros y carga.
4. Retirar los asientos y usar el piso de la cabina y los rieles de los asientos para atar la carga: Esta opción genera desafíos adicionales en cuanto a la demostración del cumplimiento de los requisitos de instalación y sujeción de la carga, la integridad estructural de la celda del avión con la cabina modificada, entre otros. Es necesaria la generación de más datos por parte los fabricantes antes de poder evaluar esta alternativa.

A través de este documento, **NO SE APRUEBA LA REMOCIÓN DE LAS SILLAS PARA UBICAR CARGA EN LOS ESPACIOS DE LAS SILLAS QUE SE RETIRARON. SE AUTORIZA LA REMOCIÓN DE SILLAS PARA DISMINUIR CONSUMO DE COMBUSTIBLE. NO OBSTANTE, EL OPERADOR ES RESPONSABLE DE:**

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

- El cálculo adecuado del peso y balance con cualquier configuración.
- No exceder ninguna limitación contenida en el Manual de Vuelo de la Aeronave (AFM) y el Manual de Peso y Balance (WBM).
- Garantizar que el cumplimiento del Peso Mínimo para Vuelo (MFW) no es violado durante las operaciones.

En resumen:

- Escenario 1 y 2, donde no se requiere alivio regulatorio, y;
- Escenario 3, se aprueba previo cumplimiento de requisitos de mitigación de riesgos.
- Escenario 4, no aprobado.

La carga humanitaria que podrá ser transportada en las sillas de los aviones comerciales de pasajeros comprende los siguientes elementos:

- Equipos de laboratorio esenciales para detectar el COVID-19,
- Insumos y pruebas para la detección del coronavirus,
- Suministros médicos para tratar a las personas,
- Equipos de protección personal (PPE) para los trabajadores sanitarios de primera línea:
 - mascarillas,
 - guantes de nitrilo,
 - juegos de ropa protectora desechable,
 - otros relacionados
- Kits hospitalarios con medicamentos esenciales,
- Kits básicos de emergencias,
- Estaciones de lavado de manos,
- Concentradores de oxígeno,
- Camas hospitalarias,
- Productos para el control de la calidad del agua,
- Kits de higiene,
- Kits de agua y saneamiento,
- Set de desinfectantes,
- Pastillas potabilizadoras,
- Set de esterilización,
- Kits de primeros auxilios,
- Información pública sobre cómo protegerse y proteger a otros del virus,
- Alimentos no perecederos

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

- Prensa (Periódicos)
- Cobijas y material textil
- Productos plásticos y de caucho
- Insumos de aseo y desinfección (no líquidos)

3. DEFINICIÓN DE LA EXENCIÓN

Se autoriza el transporte exclusivo de carga en la cabina de pasajeros exceptuando el cumplimiento de algunos requisitos de aeronavegabilidad para compartimentos de carga previstos en el Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC 25 y RAC 43.

Se autoriza de forma temporal y excepcional, que los poseedores de certificados de operación vigentes con la capacidad para el Transporte Regular de Pasajeros e idoneidad para el transporte de carga puedan clasificar e implementar "modificaciones menores" con el propósito de usar el habitáculo de los asientos de la cabina de pasajeros para el transporte de carga humanitaria de acuerdo con las disposiciones contenidas en este documento.

Las clasificaciones y aprobaciones de esta exención serán válidas desde la fecha de publicación, y hasta:

- a) Declaratoria de la finalización de situación de emergencia mundial resultante de la pandemia de COVID-19.
- b) Notificación a los operadores por parte de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil señalando que esta autorización ya no es de interés público o por afectación negativa de la seguridad operacional.

La aprobación de la operación se realizará una vez el Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil emita un documento de notificación, con la cual se acepta que las mitigaciones propuestas por el solicitante cumplen con un nivel de seguridad consistente con el interés público, en el contexto de la situación de emergencia por el COVID-19. Estas aprobaciones se tramitarán con prioridad.

Finalmente, esta autoridad recuerda el cumplimiento de lo establecido en los numerales RAC. 43.300 literal c) y 43.305 literales a) y b), cuyos registros deberán ser presentados y estar disponibles para revisión por parte del POI y PMI asignados a la empresa. La autorización operacional deberá ser tramitada ante el POI asignado a la organización.

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

4. ASPECTOS TÉCNICO-OPERACIONALES

Los aspectos operativos discutidos en esta sección tienen como objetivo compensar al máximo, en un régimen de excepción, el hecho de que la cabina de pasajeros no está diseñada para el transporte exclusivo de carga.

Estos aspectos apuntan, por lo tanto, a adaptar el nivel de seguridad al uso previsto de estas cabinas en la actual situación de emergencia global, considerando el interés público como base primordial para emitir esta exención.

4.1. Aspectos operacionales del transporte de carga en la cabina de pasajeros.

4.1.1. Composición de la tripulación

4.1.1.1. Se requiere que uno o más miembros de la tripulación o persona con el entrenamiento adecuado, pueda inspeccionar y acceder a todas las áreas de la cabina durante todas las fases del vuelo. Cualquier incendio que pueda ocurrir debe ser detectado y extinguido inmediatamente utilizando el equipo de emergencia existente.

4.1.1.2. Miembros adicionales a la tripulación de cabina de pilotos (ocupantes de cabina) deberán recibir la siguiente capacitación en procedimientos de emergencia – se considera que los tripulantes de cabina de pasajeros (TCP's) que se encuentren vigentes cuentan con la capacitación descrita en este numeral-:

- I. Instrucción en la ubicación y operación de todos los equipos de emergencia;
- II. Reconocimiento y supresión de fuego en el aire y en el suelo;
- III. Ubicación y uso de los equipos de comunicaciones;
- IV. Uso de extintores de mano;
- V. Uso de equipo de protección para la respiración, incluida la capacitación práctica;
- VI. Operación y uso de salidas de emergencia;
- VII. Procedimientos de evacuación de emergencia;
- VIII. Colocación e inflación de salvavidas (cuando está equipado); y
- IX. Retiro de estiba, despliegue, inflado y embarque de balsas salvavidas / balsas deslizantes (cuando está equipado).
- X. Otras funciones relacionadas que el operador considere necesarias.

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

4.1.2. Mitigaciones para el transporte de carga en el habitáculo de los asientos de pasajeros.

4.1.2.1. Preparación de la cabina

- 4.1.2.1.1. Deshabilitar los sistemas de confort y entretenimiento para pasajeros tales como IFE, asiento eléctrico y otros generadores de calor.
- 4.1.2.1.2. Retirar/bloquear las botellas y generadores de oxígeno y los PBE de los compartimentos de almacenamiento directamente encima de cualquier carga en la cabina.
- 4.1.2.1.3. Retirar los dispositivos portátiles que contienen baterías de litio, incluidos transmisores de localización de emergencia, directamente sobre cualquier carga en las áreas de cabina donde se transporta la carga.

4.1.3. Carga y manejo de carga

- 4.1.3.1. El peso exacto y la posición de la carga en la cabina y la bodega deben reflejarse en la documentación de peso y balance (load sheet). La masa de la carga no debe exceder los límites de carga estructural del piso, los asientos o establecidos en el capítulo de limitaciones del manual de peso y balance (*Weight Balance Manual (WBM)*, Manual de mantenimiento de los componentes del asiento -si aplica-, entre otros.
- 4.1.3.2. Si el despacho se realizará a través de sistemas electrónicos, se debe establecer la pertinencia de este para la operación y garantizar el entrenamiento adecuado para el personal de despacho.
- 4.1.3.3. El piloto al mando de la aeronave se asegurará de que, antes de cada vuelo o serie de segmentos de vuelo, los miembros de la tripulación de la aeronave reciban una información previa al vuelo para abordar el tipo de operación que se realiza y cualquier información adicional necesario para el vuelo, incluida la información sobre el contenido de la carga, equipos no reparables, diferidos, etc.
- 4.1.3.4. El operador debe cargar la aeronave considerando los diferentes niveles de protección contra incendios disponibles en las áreas de carga.
- 4.1.3.5. La carga ubicada en áreas de compartimentos cerrados deberá ser de un tamaño que permita que las puertas puedan ser operadas de manera

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

segura.

- 4.1.3.6. La ubicación de la carga será tal que, en caso de una evacuación de emergencia, no obstaculice el acceso al pasillo y/o las salidas.
- 4.1.3.7. Los pasillos deberán permanecer libres y la carga asegurada para permitir el acceso a los asientos y la carga en caso de humo o fuego.
- 4.1.3.8. Los artículos de carga solo deben almacenarse en un lugar que pueda contenerlos.
- 4.1.3.9. El lugar de almacenamiento de la carga debe ser tal que, en caso de evacuación de la carga emergencia, no obstruya el acceso y la salida del corredor.
- 4.1.3.10. La carga no se colocará donde pueda impedir el acceso a los equipos de emergencia.
- 4.1.3.11. Se comprobará la carga para garantizar un adecuado embalaje en las siguientes condiciones (como mínimo):
- Antes del despegue;
 - Bajo las órdenes del piloto al mando;
 - A intervalos frecuentes durante el vuelo (no exceder 30 minutos), y
 - Antes de aterrizar.
- 4.1.3.12. Cualquier humo o fuego dentro de la cabina debe ser fácilmente detectado y extinguida utilizando el equipo de emergencia existente. Debe haber un número adecuado de tripulantes y personas capacitadas en la lucha contra incendios, distintas a la tripulación de vuelo.
- 4.1.3.13. En caso de presentarse un conato de incendio y/o tener que hacer uso de alguno de los extintores a bordo, deberá considerarse como una emergencia y proceder al aeropuerto alterno más cercano. Se deberá informar al Secretario de Seguridad Operacional y de la aviación Civil y obtener su aprobación antes de reiniciar cualquier actividad de vuelo con esa aeronave y carga.
- 4.1.3.14. Los ocupantes deben ubicarse en los asientos de la tripulación de cabina existentes o en ubicaciones definidas por el operador que les permita vigilar la carga. Los ocupantes no deben compartir las filas de asientos con

**EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE
DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS
DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL
TRANSPORTE DE CARGA**

la carga. Debe haber una separación entre los ocupantes de la cabina y las ubicaciones de carga de al menos una fila vacía durante el taxi, despegue y aterrizaje.

- 4.1.3.15. El lugar de asiento de los miembros adicionales a la tripulación de vuelo debe contar con un medio de comunicación bidireccional con los miembros de la tripulación de vuelo.
- 4.1.3.16. El almacenamiento debajo del asiento está permitido solo si el asiento está equipado con un sistema de barras de retención y los elementos de carga se pueden colocar completamente debajo del asiento. El peso de la carga debajo de cada asiento no debe exceder los 9 kg (20 lb).
- 4.1.3.17. El almacenamiento debajo del asiento no está permitido en la primera fila y fila de salida de emergencia.
- 4.1.3.18. Para las aeronaves con dos pasillos, la carga debe ubicarse de modo que, en cada sección de la cabina, sea posible cruzar de un corredor a otro en intervalos de equivalentes a 15 sillas.
- 4.1.3.19. Los dispositivos que posibilitan la descompresión de la aeronave deben mantenerse, es decir, la carga no debe obstruir las ventilaciones o el flujo descompresión.
- 4.1.3.20. El embalaje de la carga deberá poder igualar la presión para que pueda soportar la presión diferencial (DP) durante el vuelo, según corresponda.
- 4.1.3.21. El peso de la carga no debe exceder los límites de carga estructural del piso o asientos.
- 4.1.3.22. Para cargas transportadas directamente en el piso, entre asientos y no debajo del asiento, la altura de la carga debe limitarse a la altura menor de las sillas instaladas en la proximidad de la carga.
- 4.1.3.23. Métodos aceptados para retener la carga:

Los posibles métodos para retener la carga pueden incluir:

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

4.1.3.23.1. Rieles de asiento bajo la guía del fabricante, los cinturones de seguridad instalados en las sillas y sujeción en la estructura inferior (patas) de los asientos.

4.1.3.23.2. La carga en los asientos debe estar adecuadamente sujeta, asegurada con el cinturón de seguridad existente o al asiento mismo. La restricción de movimientos de la carga debe abordar, en particular, los casos de movimiento de la carga hacia arriba, hacia adelante y lateral. El respaldo el asiento normalmente no está diseñado para soportar cargas de aterrizaje de emergencia generado por la carga. El cinturón de seguridad por sí solo no garantiza que se restrinja la movilidad de la carga hacia arriba, por ende, no se considera suficiente la sujeción exclusiva con el cinturón de seguridad.

4.1.3.23.3. La carga debe distribuirse uniformemente en la fila del asiento.

4.1.3.23.4. La carga transportada en el asiento no debe extenderse por encima de la altura de su respaldo.

4.1.3.23.5. La carga transportada en el asiento no debe superar los 60 kg (132 lb) por asiento. En cualquier caso, el centro de gravedad vertical *Center of Gravity (CG)* de la carga debe ser igual o menor que el CG del pasajero del asiento, establecido por el fabricante de las sillas.

4.1.4. Equipo de seguridad:

4.1.4.1. Cada ocupante de cabina cuyas tareas a bordo incluyen detección y extinción de los incendios deben tener:

4.1.4.1.2. Equipo de protección respiratoria y suministro suficiente de oxígeno. El equipo debe ser transportado por ocupantes de cabina durante las inspecciones.

4.1.4.1.3. Ropa protectora adecuada (por ejemplo, guantes contra incendios, etc.).

4.1.4.2. El operador debe realizar una evaluación de riesgos y agregar extintores de incendios en mayor número o extintores con mayor capacidad para la lucha contra incendios acorde con su evaluación. Esta evaluación debe contemplar la carga a transportar (por ejemplo, la clase de fuego esperada), el equipo instalado y la operación (p. ej. EDTO).

**EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE
DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS
DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL
TRANSPORTE DE CARGA**

4.1.4.3. Se debe proporcionar equipo portátil de oxígeno para la cantidad máxima ocupantes de cabina y siempre debe haber un equipo disponible para cada persona transportada.

4.1.5. *Procedimientos:*

4.1.5.1. Número de ocupantes de cabina:

- El número de ocupantes capacitados debe ser acorde con la evaluación y los procedimientos para detectar y combatir incendios realizado por el operador, pero no podrá ser inferior a dos ocupantes.

- Debe haber suficientes ocupantes para vigilar la carga mientras están sentados y usando los cinturones de seguridad durante las operaciones de taxeo, despegue y aterrizaje desde sus respectivos asientos.

- Salvo excepciones debidamente autorizadas por la autoridad aeronáutica en respuesta a necesidades humanitarias, solo se permitirá el abordaje de miembros de la tripulación y ocupantes de cabina que estén directamente relacionados con la operación de dichos vuelos de carga, incluido el personal de mantenimiento de aeronaves.

- El número total de ocupantes en cabina de pasajeros no debe exceder 10 personas.

4.1.5.2. Ocupantes de cabina asignados a tareas de lucha contra incendios a bordo inspeccionar visualmente la carga regularmente, incluso antes de cada Taxi, despegue y aterrizaje.

4.1.5.3. Asientos que deben ocuparse durante el rodaje, el aterrizaje y el despegue (TT&L) y escenarios de emergencia como turbulencias o descompresión deberían asegurar visibilidad de carga.

4.1.5.4. Debe haber un procedimiento de emergencia contra incendios en la cabina para incorporar la lucha contra incendios manual como un procedimiento documentado.

4.1.5.5. Definir sectores de vigilancia y responsabilidades adicionales de los ocupantes en la cabina.

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

4.2. Aspectos técnicos del transporte de carga en la cabina de pasajeros.

4.2.1. Inspecciones Adicionales

- 4.2.1.1. Inspección visual adicional en chequeo de mantenimiento con frecuencia semanal: Las aeronaves que hayan sido o estén siendo utilizadas para el transporte de carga en cabina de pasajeros con sujeción en los rieles de los asientos, deberán estar sujetas a una inspección visual de estos rieles y se deberá dejar registro de esta actividad en el libro de vuelo de la aeronave.
- 4.2.1.2. Todos los detectores de humo y fuego deben estar operativos y mantenerse de acuerdo con las instrucciones de aeronavegabilidad continuada o manual de mantenimiento de componentes.
- 4.2.1.3. Los sistemas de aire acondicionado y presurización estarán operativos teniendo en cuenta la naturaleza de la carga transportada, el número y distribución de ocupantes, y la aplicación de procedimientos de emergencia que requieran su funcionalidad.

4.3. Gestión de la Seguridad Operacional

- 4.3.1. Se realizará una evaluación de riesgos para identificar los riesgos relacionados con la operación de vuelos de carga utilizando configuraciones del compartimiento de pasajeros que hayan sido certificadas para transportar pasajeros y cantidades limitadas de carga. La evaluación de riesgos se presentará al POI y al PMI. Esta evaluación de riesgos debe abordar la configuración específica de la aeronave que se utilizará para el transporte de carga en el compartimiento de pasajeros, ya sea que los asientos de los pasajeros permanezcan o no instalados.
- 4.3.2. El operador aéreo debe desarrollar procedimientos para garantizar que la carga esté ubicada, almacenada y asegurada adecuadamente antes de cada vuelo, durante el vuelo y antes del aterrizaje. Una vez completado habrá un medio para registrar que se han cumplido los procedimientos del operador aéreo y que esta información se comparte con el piloto al mando, que se convierte en parte del procedimiento de verificación final.

EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA

- 4.3.3. Los operadores deben realizar revisiones temporales de sus manuales operativos manual de operaciones, manual de despacho, manual de operaciones terrestres, control mantenimiento y manual de Tripulantes de Cabina de Pasajeros -si aplica-.

5. TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

- 5.1. No se aprobará el transporte regular de mercancías peligrosas en cabina de pasajeros con carga en las sillas, los habitáculos de las sillas y/o compartimentos certificados para el transporte de carga.
- 5.2. El operador debe disponer de un proceso para evitar cualquier cantidad de batería de litio contenida en, o embalado con el equipo que se transporte, en la cabina de pasajeros.
- 5.3. Dispensa para el transporte de mercancías peligrosas en cabina de pasajeros: La empresa de servicios aéreos comerciales puede aplicar a una dispensa de acuerdo con lo dispuesto en el RAC 175 *Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea*, la cual será estudiada y aprobada en condiciones excepcionales.

5.3.1. Orientación para la aplicación a una dispensa para el transporte de radiactivos:

Ante la posible necesidad de realizar el transporte de material radiactivo, se deben tener presente las siguientes consideraciones -requisitos:

- Poseer aprobación para el transporte de mercancías peligrosas en las OpSpecs.
- Tener el manual de mercancías peligrosas aprobado.
- Mantener procedimientos y personal competente en manejo de mercancías peligrosas que cumpla funciones de aceptación, almacenaje, manipulación, cargue, descargue y despacho

5.3.2. La normativa sobre transporte de radiactivos se enfoca en:

- Contención de los contenidos radiactivos
- Control de los niveles de radiación externa
- Prevención de la criticidad
- Prevención de daños por calor

**EXENCIÓN PARA EL TRANSPORTE DE CARGA HUMANITARIA POR PARTE
DE LOS OPERADORES COMERCIALES REGULARES EN COMPARTIMENTOS
DE LAS CABINAS DE PASAJEROS NO CERTIFICADAS PARA EL
TRANSPORTE DE CARGA**

6. ASPECTOS ADICIONALES

- 6.1. Como este tipo de instalación es un cambio en el alcance de la operación de la aeronave y, en ausencia de requisitos específicos contemplados en los manuales correspondientes, los sistemas operativos dedicados para este tipo de operación, la instalación y procedimientos operacionales deben ser abordados teniendo en cuenta la configuración específica de cada avión, modelo de avión afectado y las pautas publicadas por el fabricante del avión.
- 6.2. Para aplicar al transporte de carga diferente a la carga humanitaria en la cabina de pasajeros, se debe aplicar al desarrollo y aprobación de un STC o presentar la documentación de los derechos de uso de un dato técnico aprobado. Una vez finalice el periodo estipulado en esta exención, esa será la alternativa para transportar carga en la cabina de pasajeros en sitios diferentes a los certificados por el fabricante para tal fin.
- 6.3. La autorización operacional deberá ser tramitada ante el POI asignado a la organización.