



5000 - 2020014422
Bogotá, 14 de mayo de 2020

CIRCULAR # 2

PARA: INDUSTRIA AERONÁUTICA Y USUARIOS DEL SERVICIO

DE: SECRETARÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

ASUNTO: MEDIDAS OPERACIONALES COVID-19 – VERSIÓN 2

La evolución de la pandemia SARS-CoV2 (COVID-19) ha llevado a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a sus Estados signatarios a proponer alternativas que hagan posible mantener la capacidad del sistema aeronáutico mientras se implementan herramientas de gestión de riesgos. Lo anterior debe ser desarrollado en un entorno que mitigue el riesgo de contagio.

Es así como, 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 gestión de riesgos.

La progresión de la pandemia hace necesaria la adopción de nuevas estrategias que complementen las disposiciones iniciales. En tal sentido, a través de este documento en el que se realiza la compilación de las disposiciones operacionales principales para facilitar su consulta e implementación, se abordan estrategias para mantener los atributos de competencia del personal aeronáutico, la certificación médica aeronáutica y las políticas temporales para el desarrollo de la capacitación y el entrenamiento no presencial.

Algunas disposiciones se aplicarán de manera permanente. Para lo anterior, se realizará la adecuación de procesos al interior de la UAEAC y/o se adaptarán aspectos regulatorios durante el periodo de vigencia de este documento. 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). Teniendo en cuenta que adaptar los sistemas informáticos supone el compromiso de recursos económicos y humanos, se informa las disposiciones que serán adoptadas de manera permanente en los RAC.

Finalmente, 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..... 4

1. ENTRENAMIENTO EN VUELO/SIMULADOR DE LAS TRIPULACIONES DE CABINA DE MANDO Y VERIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA 4

 1.1. *Tripulantes que requieren entrenamiento y verificación de la competencia en FSS dos veces en un periodo de doce (12) meses dentro del periodo de elegibilidad.*..... 4

 1.2. *Tripulantes que requieren entrenamiento y verificación de la competencia en FSS una vez en un periodo de doce (12) meses dentro del periodo de elegibilidad*..... 5

 1.3. *Tripulantes que requieren entrenamiento y verificación de la competencia en la aeronave, con periodicidad anual o bianual que vence en 2020* 5

2. EXTENSIÓN EN LA VIGENCIA DE LICENCIAS Y ENTRENAMIENTOS PRÁCTICOS DESARROLLADOS POR EL OPERADOR 6

 2.1. *Vigencia de las licencias provisionales* 6

 2.2. *Vigencia de las licencias de TCP´s y DPA´s*..... 6

 2.3. *Vigencia de los entrenamientos prácticos desarrollados por los operadores*..... 6

3. ASPECTOS RELACIONADOS CON LA COMPETENCIA DE LOS EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS 6

 3.1. *Experiencia reciente* 7

 3.2. *Si no es posible cumplir con los requisitos de experiencia reciente*..... 7

 3.3. *Recobro de la experiencia reciente certificado por otras autoridades aeronáuticas* 7

 3.4. *Disposición permanente- Exámenes teóricos aplicados por parte de los operadores de transporte público regular*..... 7

4. HABILITACIÓN DE LA COMPETENCIA LINGÜÍSTICA..... 8

B. ASPECTOS RELACIONADOS CON CENTROS DE INSTRUCCIÓN (CIAC) Y CENTROS DE ENTRENAMIENTO (CEAC) 9

1. VIGENCIA DE LAS LICENCIAS DE PILOTO ALUMNO (APA)..... 9

2. DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA CAPACITACIÓN EN “AULA” DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN 9

 2.1 *Uso de plataformas para la capacitación, instrucción y entrenamiento no presencial* 9



2.2	<i>Procesos de admisión y matriculas</i>	10
2.3	<i>Disposición permanente- Realización de exámenes teóricos por parte de los centros de instrucción y centros de entrenamiento</i>	11
C. CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA		12
1. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO POR SEIS MESES		12
1.1	<i>Renovación de certificados médicos vigentes</i>	12
1.2	<i>Renovación de certificados médicos vencidos recientemente</i>	12
1.3	<i>Aplicación de los métodos excepcionales de renovación</i>	12
2. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO POR TELEMEDICINA PARA CASOS EXCEPCIONALES		12
3. EXTENSIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO		13
2.1	<i>Listado del personal</i>	13
2.2	<i>Estratificación del riesgo</i>	13
2.3	<i>Declaración jurada</i>	13
4. ASPECTOS ADICIONALES RELACIONADOS CON LA CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA.....		13
3.1	<i>Pilotos con dificultades para el acceso a la certificación médica aeronáutica</i>	13
3.2	<i>Renovación de certificado médico aeronáutico con vencimiento mayor a dos (2) años</i>	14
3.3	<i>Expedición de certificado médico por primera vez</i>	14
D. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OPERACIONAL		15
1. REQUISITOS ADICIONALES PARA PERSONAL OPERATIVO (PILOTOS, TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS, DESPACHADORES Y TÉCNICOS).....		15
1.1	<i>Programa complementario de capacitación previo al regreso a la operación.</i>	15
2. MEDIDAS DE CONTROL TÉCNICO Y OPERACIONAL		15
2.1	<i>Diferencias con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia</i>	16
2.2	<i>Gestión del Cambio</i>	17
3. MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE CONTAGIO SARS-CoV2 (COVID-19)..		19
3.1	<i>Aspectos previos a los procesos de certificación médica aeronáutica</i>	19
3.2	<i>Diligenciamiento ficha médica aeronáutica</i>	19
3.3	<i>Cumplimiento de orientaciones para la certificación médica aeronáutica</i>	



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 FSS 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 operador debe realizar el análisis del desempeño operacional de cada uno de sus tripulantes y solo podrá suprimir el entrenamiento 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 FSS con sus respectivas verificaciones de competencia, de acuerdo con las condiciones definidas en la normatividad vigente para el entrenamiento en FSS.
- 1.1.3 El operador es responsable de garantizar que no transcurran más de 365 días sin ejecutar el entrenamiento y la verificación de competencia en FSS. Si se cumplen 365 días, el tripulante debe ser retirado de la operación.
- 1.1.4 En caso de haber dado aplicación a la medida operacional *equipos que, de acuerdo con la normatividad vigente, requieren entrenamiento en simulador y existe simulador (FSS) disponible en el país* o *equipos que, de acuerdo con la normatividad vigente, requieren entrenamiento en simulador y no existe simulador (FSS) disponible en el país* incluido en la circular 5000.082 - 2020010822 del 27 de marzo de 2020 o los pilotos que hayan sido retirados temporalmente de la operación, **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 el año 2020. En cualquier caso, se debe cumplir con los numerales 2 y 3.

- 1.1.5 Se debe informar por escrito al Inspector Principal de Operaciones asignado con copia al Coordinador del Grupo de Licencias al personal la asignación del nuevo mes base del tripulante para la actualización de las herramientas de información y control.
- 1.1.6 El operador debe garantizar el cumplimiento de las *medidas de mitigación operacional* incluidas en la sección “D” de este documento.
- 1.2. *Tripulantes que requieren entrenamiento y verificación de la competencia en FSS una vez en un periodo de doce (12) meses dentro del periodo de elegibilidad*
 - 1.2.1 El operador debe realizar el análisis del desempeño operacional de cada uno de sus tripulantes y solo podrá suprimir el entrenamiento si el tripulante de cabina de mando no ha presentado deficiencias importantes en el entrenamiento o la operación.
 - 1.2.2 Se debe realizar/haber realizado un entrenamiento y verificación de la competencia en FSS durante el año 2020. Incluso si la vigencia del chequeo está extendida debido a la aplicación a la medida operacional adoptada en la circular 5000.082 -2020010822 del 27 de marzo de 2020 (30 de Junio), se podrá realizar entrenamiento y verificación de la competencia con Inspector de la UAEAC, Examinador Designado (ED), Chequeador (CHK), Instructor de Vuelo (IVA/IVH) o Piloto chequeador (PCH) en AATD genéricos, FTD o de la aeronave de acuerdo con lo dispuesto en los numerales 2.2.1.1.4, 2.2.1.1.4.1, 2.2.1.1.4.2 y 2.2.1.3.2 y obtener la extensión hasta el 31 de diciembre de 2020.
 - 1.2.3 El operador es responsable de garantizar que no transcurran más de 365 días sin ejecutar el entrenamiento y la verificación de competencia en FSS - con excepción de la extensión autorizada hasta el 30 de junio por parte de la SSOAC-.
 - 1.2.4 **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 FSS en el año 2020. En cualquier caso, se debe cumplir con los numerales anteriores.
 - 1.2.5 Se deberá informar por escrito al Inspector Principal de Operaciones asignado con copia al Coordinador del Grupo de Licencias al personal la asignación del nuevo mes base del tripulante para la actualización de las herramientas de información y control.
 - 1.2.6 El operador comercial debe garantizar el cumplimiento de las *medidas de mitigación operacional* incluidas en la sección “D” de este documento.
- 1.3. *Tripulantes que requieren entrenamiento y verificación de la competencia en la aeronave, con periodicidad anual o bianual que vence en 2020*
 - 1.3.1 El operador podrá programar el entrenamiento y verificación de la competencia al interior del país de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Aeronáutico de Colombia.



- 1.3.2 Si el operador requiere extender la vigencia posterior al 30 de junio de 2020, podrá realizar entrenamiento y verificación de la competencia por parte de Inspector de la UAEAC, Examinador Designado (ED), Chequeador (CHK), Instructor de Vuelo (IVA/IVH) o Piloto chequeador (PCH) en AATD o FTD y obtener la extensión hasta el 31 de diciembre de 2020. Se deberá realizar el trámite establecido a través del sistema SIGA para actualizar los sistemas de información.
- 1.3.3 **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 la aeronave. En cualquier caso, se debe cumplir con los numerales anteriores.
- 1.3.4 Se deberá informar por escrito al Inspector Principal de Operaciones asignado con copia al Coordinador del Grupo de Licencias al personal la asignación del nuevo mes base del tripulante para la actualización de las herramientas de información y control.
- 1.3.5 El operador comercial debe garantizar el cumplimiento de las *medidas de mitigación operacional* incluidas en la sección “D” de este documento.

2. EXTENSIÓN EN LA VIGENCIA DE LICENCIAS Y ENTRENAMIENTOS PRÁCTICOS DESARROLLADOS POR EL OPERADOR

- 2.1. *Vigencia de las licencias provisionales*
Se extiende la vigencia de las licencias provisionales que hayan sido emitidas por la autoridad aeronáutica hasta el 31 de diciembre de 2020.
- 2.2. *Vigencia de las licencias de TCP´s y DPA´s*
Se extiende la vigencia de las licencias al personal de Tripulantes de Cabina de Pasajeros y Despachadores de Vuelo hasta el 31 de diciembre de 2020.
- 2.3. *Vigencia de los entrenamientos prácticos desarrollados por los operadores*
Se extiende hasta el 31 de diciembre de 2020 la vigencia de los entrenamientos prácticos que desarrolla el personal aeronáutico, de acuerdo con su competencia, relacionados a continuación:
 - Ditching
 - Evacuación en tierra
 - Extinción de Incendios
 - Procedimientos de Emergencia
 - Vuelo de Observador (para despachadores de vuelo)

Cada operador debe informar vía e-mail a cada Inspector Principal de Operaciones asignado, el listado de los poseedores de licencias a los cuales aplica esta medida, para el control por parte de los inspectores asignados.

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.

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 el Explotador fortalezca 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.

3.1. *Experiencia reciente*

Se debe dar cumplimiento a los requisitos de experiencia reciente (autonomía) dispuestos en el RAC 4.16.1.19, piloto de relevo de crucero, operaciones especiales y demás disposiciones relacionadas con las habilidades técnicas de tipo práctico, las cuales deben ser mantenidas de acuerdo con las disposiciones contenidas en el RAC.

3.2. *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.

3.3. *Recobro de la experiencia reciente certificado por otras autoridades aeronáuticas*

El recobro de la autonomía podrá ser certificado por otras autoridades aeronáuticas o sus representantes. En este caso, se debe presentar la documentación oficial correspondiente. Previa autorización del grupo PEL para los LOA – si aplica.

3.4. *Disposición permanente- Exámenes teóricos aplicados por parte de los operadores de transporte público regular*

Se autoriza a las empresas de transporte público regular que tengan



programas de entrenamiento aprobados para 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 para los cuales la UAEAC los haya autorizado expresamente.

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 hasta el 31 de diciembre de 2020.



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

1. VIGENCIA DE LAS LICENCIAS DE PILOTO ALUMNO (APA)

Se extiende la vigencia de las licencias de piloto alumno – avión o helicóptero hasta el 31 de diciembre de 2020; no obstante, el primer vuelo que se realice en los Centros de Instrucción deberá ejecutarse con Piloto Instructor habilitado en el equipo. El Instructor y el área de entrenamiento, deben definir si el alumno requiere más vuelos con acompañamiento de instructor de vuelo antes de autorizar vuelos solo.

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

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

Hasta un mes después de terminado el aislamiento preventivo obligatorio decretado o que decrete el Gobierno Nacional de Colombia y/o se autorice la realización de programas académicos en aulas de clase, se permitirá el uso de la (s) plataforma (s) o mecanismo (s) que han sido empleados hasta el momento para adelantar y finalizar los programas o cursos de instrucción o entrenamiento regulados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

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

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

2.1.3 Los programas o cursos que finalicen el contenido temático en el periodo de tiempo establecido en el numeral 2.1 de esta sección, podrán efectuar las evaluaciones teóricas de manera virtual garantizando la confiabilidad, veracidad, validez, autenticidad y objetividad de las pruebas.

2.1.4 Los estudiantes que no finalicen los programas en el tiempo establecido en el punto 1 de este comunicado, deberán seguir los lineamientos de los ítems 4 y 5 del oficio 2020009683 del 16 de marzo de 2020, continuado con las clases presenciales aprobadas en el Manual de Directivas de Instrucción y en los Programas de entrenamiento, con la aprobación de los protocolos de seguridad previamente coordinados con las respectivas ARL y por los entes competentes para tal fin.

2.1.5 Las fases y exámenes prácticos de los diferentes programas de instrucción deberán efectuarse una vez el Gobierno Nacional permita el funcionamiento

Clave: GDIR-3.0-12-08

Versión: 01

Fecha: 20/09/2011

Página: 9 de 20



de las actividades de tierra de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil, previa aprobación de los protocolos de seguridad por parte de los entes competentes.

- 2.1.6 El entrenamiento práctico para los alumnos de despacho podrá ser realizado en las empresas aéreas de carga y en los Servicios de escala en aeropuerto (Handling) que sean autorizados por el Gobierno Nacional, desempeñándose por 3 meses como ayudante de despacho y ejecutando 40 despachos supervisados por un despachador licenciado. En caso de no ser posible realizar la tarea práctica en el periodo señalado, se deberá extender el periodo de la práctica. Esta extensión de las prácticas debe ser informado al Inspector de Seguridad Operacional asignado al centro de instrucción con copia al Grupo de Licencias al Personal.

2.2 *Procesos de admisión y matriculas*

- 2.2.1 Para el cumplimiento del certificado de pruebas de estado (ICFES), contenida en la elegibilidad y admisión de los estudiantes y requerida en el RAC 2 numeral 2.15.6 literal b, se informa a los centros de instrucción de aeronáutica civil podrán acogerse a lo establecido en el decreto 532 del 8 de abril de 2020.

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

- 2.2.2.1 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.

- 2.2.2.2 Certificación del proveedor sobre la seguridad de la plataforma.

- 2.2.2.3 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).

- 2.2.2.4 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.

- 2.2.2.5 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.

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

- 2.2.2.7 Una vez se restablezcan las clases presenciales, se debe enviar al Grupo de Factores Humanos, Educación y Certificación Aeromélica 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.



- 2.2.2.8 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 Aeroméfica lo autorice, previo a iniciar cualquier proceso relacionado
- 2.2.2.9 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 (CIAC) a realizar los exámenes teóricos de manera virtual 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 Entrenamiento de Aeronáutica Civil (CEAC) 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:
- 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.
 - Garantizar que los exámenes tengan control de tiempo definido de acuerdo con una metodología acorde con las herramientas que deba utilizar (manuales, cálculos, etc).
 - 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.
 - 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.
 - 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.

Nota: La UAEAC se encuentra adaptando sus procesos para ofrecer la realización de los exámenes teóricos a través de medios virtuales. En los próximos días se informará la entrada en vigor de esta alternativa para los usuarios interesados y el procedimiento a seguir para acceder a los exámenes.



C. CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA

1. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO POR SEIS MESES

1.1 *Renovación de certificados médicos vigentes*

Se autoriza renovar el certificado médico aeronáutico por seis (6) meses al personal aeronáutico, realizando únicamente 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 2020. 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”.

1.2 *Renovación de certificados médicos vencidos recientemente*

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, realizando:

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

Nota: Se puede ordenar prueba de esfuerzo a criterio del médico examinador de acuerdo con resultado del electrocardiograma en reposo y valoración clínica. 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”.

1.3 *Aplicación de los métodos excepcionales de renovación*

Estas medidas excepcionales de renovación se podrán aplicar hasta el 31 de diciembre de 2020.

2. RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO POR TELEMEDICINA PARA CASOS EXCEPCIONALES

A solicitud del usuario 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 cuente con dicho servicio habilitado 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. EXTENSIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO

Previo a la aplicación de los numerales 1 o 2 de la sección C, se podrá solicitar la extensión del periodo de validez de la evaluación médica (certificado médico aeronáutico) en dos ocasiones consecutivas, por 45 días, para un máximo de 90 días (esta fecha corresponde a la fecha de vencimiento real, ANTES de cualquier extensión ya otorgada). Para tal fin, la empresa debe enviar la solicitud vía correo electrónico a medicina.aviacion@aerocivil.gov.co en el cual se deben especificar los siguientes puntos:

2.1 *Listado del personal*

Nombres y apellidos completos, tipo y número del documento de identificación

2.2 *Estratificación del riesgo*

Aclaración de que la empresa, a través del Sistema de Salud y Seguridad en el Trabajo (SSST), se ha hecho responsable de realizar, como medida de contención, estratificación de riesgo de su personal aeronáutico para tomar las medidas necesarias en la prevención y mitigación en exposición. Este requisito no aplica para los pilotos que exclusivamente operan en aviación privada.

2.3 *Declaración jurada*

Declaración jurada (no notarial) de cada una de las personas listadas para las cuales se está solicitando la extensión manifestando no presentar cualquier disminución de su aptitud psicofísica, que pudiera impedirle ejercer en condiciones de seguridad y debidamente las atribuciones de su licencia aeronáutica, condición que se entenderá cumplida con un escrito firmado de cada interesado en la solicitud.

4. 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.

3.3 *Expedición de certificado médico por primera vez*

En caso de no ser posible realizar todos los paraclínicos y valoraciones médicas 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.



D. MEDIDAS DE MITIGACIÓN OPERACIONAL

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

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:

- 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 consultar 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.



IMPLEMENTACIÓN PLAN DE ACCIÓN COVID-19

RAC que afecta	Riesgos Identificados *Anexar matriz de riesgos	Estrategias de Mitigación	Aprobación (se ciñe a lo dispuesto en esta circular?)		Notas
			Si	No	

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):

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.

3.2 *Diligenciamiento ficha médica aeronáutica*

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 posterior a 28 días de inicio de síntomas o del diagnóstico (para casos asintomáticos); 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.

3.3 *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).



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

Proyectó: Samuel Roiter Velez – Inspector de Seguridad Operacional
Laura Fernanda Mateus Rodríguez – Inspector de Seguridad Operacional
Jaled Chtay Rojas – Inspector de Seguridad Operacional
Luis Fernando Ramírez Pinzón – Inspector de Seguridad Operacional
Henry Alberto Arevalo – Inspector de Seguridad Operacional
Revisó: Diego Zuleta Guzmán – Coordinador Grupo de Inspección de Operaciones
Germán Castiblanco Mojica - 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
Francisco Ospina Ramírez - Director de Estándares de Vuelo
Ruta electrónica: \\bog7\AD\Externo\2020010822-D.5100\DIRESTANDARES\VUELO\ARCHIVO2020-
DIRESTANDARES\VUELO\5000.SSOAC\CIRCULAR-2020010822

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