



5000 – 2022000508

Bogotá D.C., 7 de enero de 2022

CIRCULAR No. 5 – MEDIDAS OPERACIONALES VARIANTE ÓMICRON

DE: SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PARA: INDUSTRIA AÉREA

ASUNTO: EXCENCIONES ESPECÍFICAS PARA ATENDER LOS EFECTOS DE LA NUEVAS VARIANTE ÓMICRON DE LA COVID-19

I. CONSIDERACIONES

El desarrollo de las distintas variantes de la Pandemia por el COVID-19, particularmente la aparición de la variante denominada *Ómicron*, designada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) el 26 de noviembre de 2021, ha generado serios impactos en la dinámica del transporte aéreo a nivel nacional y global pues en la actualidad se presenta una alta demanda de los servicios aéreos de manera simultánea con una cepa de altísima infectabilidad. Estas variantes – y los efectos en la salud que de su contagio se derivan – han requerido, de parte de las Autoridades Aeronáuticas de cada país, el establecimiento de medidas de contingencia específicas que proporcionen alternativas viables para la ejecución de la actividad de transporte aéreo, de manera tal que se garantice la prestación del servicio aéreo y se proteja al personal aeronáutico y a los usuarios del sector.

En particular, la variante *Ómicron* ha dado lugar a la imposición de una serie de medidas gubernamentales para viajes en poco tiempo, incluyendo la realización de pruebas de diagnóstico adicionales, modificación de los períodos de aislamiento, entre otras.

Desde la perspectiva internacional, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) emitió ciertas recomendaciones y orientaciones en un documento titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19* del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI, y la tercera edición del Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos ante la COVID-19 de la OACI. Estas recomendaciones fueron emitidas en concordancia

AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA

Av. El Dorado No. 103-15 – Edificio Central Aerocivil, Bogotá, D. C. Colombia

PBX: (57-1) 4251000 Línea gratuita nacional: 018000112373

Correo electrónico: atencionalciudadano@aerocivil.gov.co

www.aerocivil.gov.co

Clave: GDIR-4-2-12-029

Versión: 03

Fecha: 25/11/2020

Página: 1 de 9



con las más recientes observaciones preparadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Tanto la OACI como la Organización de las Naciones Unidas han reiterado la necesidad de que los Estados adopten medidas transversales y cooperativas entre sí, resaltando que los costos de restringir significativamente la movilidad aérea a nivel mundial afectan a todos los países, y son especialmente agudos para los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

Estos documentos de la OACI han recomendado que, para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria del COVID-19, es recomendable establecer medidas de protección como:

1. Utilizar el enfoque multicapa de gestión de riesgos para mitigar la transmisión de la enfermedad;
2. Seguir aplicando medidas generales de mitigación de riesgos para la salud pública, como las relativas a higiene y saneamiento, uso de mascarillas, distanciamiento físico cuando sea posible, ventilación adecuada, uso de declaraciones sanitarias, y prácticas de control y cribado sanitario;
3. Implementar prácticas de **realización de pruebas de diagnóstico** y cuarentena con base empírica;
4. Registrar y compartir las **constancias de prueba de diagnóstico**, recuperación y vacunación en un formato interoperable a escala internacional o mundial;
5. Considerar una **posible exención de las pruebas de diagnóstico o la cuarentena en función del estado de vacunación o la recuperación de la infección**;
6. Utilizar y compartir la secuenciación del genoma;
7. **Reforzar el rastreo de contactos**;
8. Considerar la **implementación de corredores sanitarios en lugar del cierre total de fronteras**; y
9. Fomentar la **vacunación contra la COVID-19** y apoyar el acceso de los Estados a las vacunas, ya que una vacunación insuficiente podría dar lugar a nuevas mutaciones y a un posible escape inmunitario, lo cual prolongaría la pandemia y podría tener consecuencias sanitarias, sociales y/o económicas más graves.



Adicionalmente, las organizaciones internacionales han destacado que las medidas restrictivas del transporte aéreo afectan las fuentes de ingresos de las personas a nivel global, y limitan las capacidades básicas de los países para avanzar en los objetivos de sostenibilidad, prosperidad, igualdad y bienestar mundial. Por esta razón, la comunidad internacional ha alentado a los países a seguir y aplicar las orientaciones de la OACI con la coordinación y el apoyo de las oficinas regionales, teniendo en cuenta las necesidades y circunstancias nacionales específicas de cada Nación.

En Colombia, la variante *Ómicron* ha generado la suspensión y cancelación de vuelos operados por los explotadores aéreos de transporte público regular de pasajeros, con ocasión del contagio de las tripulaciones. Esta escasez de personal aeronáutico ocasionada por los contagios de la variante *Ómicron*, aunada a los requisitos establecidos en el Reglamento Aeronáutico de Colombia para las operaciones aéreas en condiciones ordinarias, han generado en los explotadores aéreos la imposibilidad de cumplir tales requisitos, afectando seriamente la prestación del servicio público de transporte durante la contingencia.

Las autoridades sanitarias colombianas mantienen su recomendación de establecer medidas de prevención de la propagación del virus y sus variantes, sin haber establecido, a esta fecha, restricciones de movilidad ni sobre el acceso fronterizo.

Siguiendo las recomendaciones de los organismos internacionales, y propendiendo por la garantía de la prestación del servicio público de transporte aéreo en condiciones de calidad, idoneidad, seguridad, eficiencia y oportunidad – atendiendo al mandato del Artículo 365 de la Constitución Política de Colombia – la Secretaría de Autoridad Aeronáutica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ha considerado la necesidad de implementar y mantener ciertas exenciones específicas aplicables a los requisitos de operación del transporte aéreo en Colombia. Estas exenciones están concebidas como transitorias y excepcionales, con base en lo establecido en el numeral 1.5.1 del RAC 1, buscando (i) mantener y garantizar los niveles mínimos de seguridad operacional de la aviación civil; (ii) continuar con la transición al cumplimiento estricto de las reglas ordinarias establecidas en Reglamento Aeronáutico de Colombia; (iii) atender las recomendaciones y orientaciones emitidas por la máxima autoridad de aviación civil internacional, la OACI; y (iv) propender por el aseguramiento de la prestación eficiente del servicio.

AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA

Av. El Dorado No. 103-15 – Edificio Central Aerocivil, Bogotá, D. C. Colombia

PBX: (57-1) 4251000 Línea gratuita nacional: 018000112373

Correo electrónico: atencionalciudadano@aerocivil.gov.co

www.aerocivil.gov.co

Clave: GDIR-4-2-12-029

Versión: 03

Fecha: 25/11/2020

Página: 3 de 9



Se resalta la obligación de los explotadores aéreos de mantener e implementar estrictamente los protocolos de bio-seguridad para la prevención de la propagación del virus del COVID-19 y sus variantes, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Salud y de la Protección Social.

Así las cosas, salvo situaciones irresistibles que no permitan la adecuada planeación de la operación aérea, el presente documento tiene una vocación temporal, con fecha de finalización previsible para cada una de las medidas.

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. 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.

Estas disposiciones podrán ser canceladas a discrecionalidad de la Secretaría de Autoridad Aeronáutica de la UAEAC, otorgando un marco de tiempo para realizar los ajustes operacionales necesarios o de manera inmediata, en el evento en que no se logren mantener los niveles aceptables de rendimiento en materia de seguridad operacional.

II. ASPECTOS RELACIONADOS CON LOS OPERADORES

A. Posición de los tripulantes a bordo

Considerando la necesidad de propender por la continuidad del servicio de transporte aéreo en Colombia durante la contingencia generada por la variante *Ómicron*, se autoriza el aplazamiento al cumplimiento de lo establecido en la Sección 2.2.1.6 del RAC 2 – Posición de los Tripulantes – hasta el **28 de febrero de 2022**. En este sentido, se autoriza a los operadores aéreos a asignar pilotos comandantes en la silla derecha, siempre que se encuentren debidamente entrenados, capacitados y autorizados para operar tal posición.

Para aplicar esta exención, cada operador aéreo está obligado a garantizar que el piloto asignado en la posición de la silla derecha (copiloto) única y exclusivamente ejercerá las



funciones y responsabilidades del primer oficial o copiloto.

B. Disposiciones relacionadas con el Período de Elegibilidad y la Escuelas periódicas de entrenamiento

Con el objetivo de propender por la mayor disponibilidad de las tripulaciones de cabina de mando durante la contingencia generada por la variante *Ómicron*, se autoriza la siguiente exención al cumplimiento de lo establecido en el numeral 4.16.1.4.4 del RAC 4 y en el numeral 2.2.1.1.4 del RAC 2 para el personal aeronáutico cuyo entrenamiento periódico se venza entre los meses de enero y febrero de 2022. En esta medida, se autoriza, por única vez, el desplazamiento del entrenamiento recurrente requerido para los tripulantes de los operadores aéreos, hasta por dos (2) meses adicionales al período de elegibilidad.

Nota: *Esta disposición no modifica el mes base de entrenamiento.*

Asimismo, de manera excepcional, se autoriza extender por dos (2) meses las fechas de cumplimiento del entrenamientos periódicos en tierra para los miembros de la tripulación de cabina de mando y tripulación de cabina de pasajeros (TCPs).

Nota: *Al menos el treinta por ciento (30%) de la tripulación de cabina de pasajeros se deberá encontrar vigente dentro de los periodos de entrenamiento.*

Asimismo, esta medida excepcional de extensión de la fecha de vencimiento de los entrenamientos periódicos, por dos (2) meses, será aplicable a los despachadores de aeronaves (DPA) y técnicos de mantenimiento aeronáutico (TMA) vinculados a las empresas aéreas, siempre que hayan ejercido sus funciones durante los dos (2) últimos meses calendario inmediatamente anteriores a la aplicación de esta exención.

C. Miembros de la tripulación cabina de pasajeros (TCPs)

Con el objetivo de propender por la mayor disponibilidad de las tripulaciones aéreas durante la contingencia generada por la variante *Ómicron*, hasta el **31 de enero de 2022** se autoriza la siguiente exención al cumplimiento de lo establecido en la Sección 121.1440 del RAC 121 y en el numeral 4.15.2.25.17 del RAC 4.

Así las cosas, para efectos de esta exención temporal se autoriza a los operadores



aéreos a reducir en uno (1) el número de TCPs para aeronaves de más de cien (100) sillas, sujeto a las siguientes condiciones:

1. Que el certificado tipo de la aeronave permita hacer esta reducción sin afectar la seguridad operacional.
2. Que el operador garantice la conducción del análisis de riesgo de efectuar esta reducción en cada tipo de aeronave, considerando el papel que desempeña cada miembro de la tripulación de cabina en la evacuación de emergencia, antes del inicio de la aplicación de esta exención temporal. El operador debe tener particularmente en cuenta la importancia de este rol en todas las operaciones aéreas para lograr (i) la adecuada gestión de la seguridad operacional en condiciones ordinarias, y (ii) la prevención de accidentes o incidentes aéreos. Por lo anterior, el análisis del operador aéreo para aplicar esta reducción debe conllevar, como mínimo:
 - a. La aplicación de procedimientos de seguridad operacional, incluida la vigilancia continua de la cabina;
 - b. La gestión de los pasajeros y la asistencia a los mismos, incluyendo, pero sin limitarse a los casos de emergencias médicas en vuelo;
 - c. La prevención y gestión de incidentes que puedan surgir en la cabina, por ejemplo, al producirse humo o un incendio, o cualquier otra situación de riesgo;
 - d. La notificación a la tripulación de vuelo de situaciones inusuales constatadas en la cabina, o relacionadas con la aeronave, tales como problemas de presurización, anomalías de los motores o contaminación de superficies críticas; y
 - e. La prevención de la interferencia ilícita y la gestión de sucesos que puedan comprometer la seguridad operacional y la seguridad del vuelo, en particular secuestros o la acción de pasajeros insubordinados y/o disruptivos.
3. Que cada operación aérea ejecutada en aplicación de esta exención temporal cuente con el número suficiente de miembros de la tripulación de cabina para gestionar adecuadamente las situaciones anteriormente mencionadas, mitigar el riesgo de lesión de los pasajeros y garantizar la seguridad operacional.



4. Que la asignación de tareas de emergencia a bordo a los miembros de la tripulación de cabina, en todas y cada una de las operaciones aéreas ejecutadas en aplicación de esta exención temporal, cumpla con los requisitos y lineamientos establecidos en el Anexo 6 de la OACI – Operación de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones, y con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia aplicables a este asunto (reguladas a través de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia). Se recalca que, en virtud de esta disposición, cada explotador aéreo tiene la responsabilidad de establecer el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina necesario para cada tipo de aeronave de su flota, **en función de su número máximo de asientos o del número de pasajeros transportados**, en el marco de lo dispuesto por el Estado del explotador (en este caso, el Estado colombiano). Este lineamiento de la OACI se aplicará para efectos de esa exención temporal, siempre que el número de TCPs sea concordante con el número de pasajeros transportados en cada operación.

El análisis de seguridad operacional que debe efectuar el explotador aéreo para efectos de la aplicación de esta exención temporal deberá cumplir los parámetros establecidos en la Circular 5002-082-008 – Gestión del Cambio, la cual hace parte integral del presente documento. Por lo anterior, el referido análisis de seguridad operacional deberá evaluar, por lo menos:

1. La Certificación de cada aeronave para la cual se pretenda aplicar esta exención temporal, en su configuración actual, bajo la cual se opera ordinariamente.
2. La ejecución de una evacuación de emergencia con tripulación reducida.
3. La reducción en las funciones que no están relacionadas a las tareas de tipo normativo y de seguridad (servicios y ventas abordó).
4. La vigilancia exhaustiva de los tiempos de vuelo y de servicio, en función del monitoreo permanente de la Fatiga, teniendo en cuenta reducciones en la jornada afectada por la ventana circadiana.
5. El monitoreo permanente de cada operación aérea por parte del sistema de gestión de la seguridad operacional SMS.

D. Capacitación del personal aeronáutico

Atendiendo a la disponibilidad de herramientas tecnológicas virtuales que permiten la



capacitación remota, se autoriza a que toda **capacitación teórica** sea impartida en modalidad virtual o de aprendizaje asistido o autónomo. Lo anterior, siempre que el explotador demuestre un método aceptable de control y supervisión del cumplimiento de los objetivos.

Esta medida, aplicable hasta el **28 de febrero de 2022**, es esencial para evitar la propagación del virus del COVID-19 y sus variaciones – incluyendo la variante *Ómicron* –, y atiende a las recomendaciones y orientaciones de la OACI (documento *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19* del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI, y la tercera edición del Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos ante la COVID-19 de la OACI), y de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

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) aprobadas con el inspector asignado a la organización:

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.
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.
3. Las evaluaciones teóricas de manera virtual garantizando la confiabilidad, veracidad, validez, autenticidad y objetividad de las pruebas.
4. Las fases y exámenes prácticos de los diferentes programas de instrucción deberán efectuarse de manera presencial, aplicando las precauciones de bioseguridad aplicables.
5. Las cátedras que se realicen de manera virtual podrán ser dictadas a un máximo de treinta y cinco (35) alumnos o asistentes,

Nota: Los proveedores de servicios a la aviación deben realizar los ajustes necesarios



para dar cumplimiento a la normatividad vigente (Reglamentos Aeronáuticos de Colombia), en materia de capacitación y entrenamiento, a partir del 1 de marzo de 2022.

E. Renovación del certificado médico por telemedicina para casos excepcionales

Atendiendo a la disponibilidad de herramientas tecnológicas virtuales, se establecen las siguientes medidas en materia de certificación médica aeronáutica para atender aquellas circunstancias en las cuales el personal aeronáutico no pueda acceder presencialmente al proceso de certificación aeromédica.

Así las cosas, ante la solicitud del usuario, bajo la autonomía y la responsabilidad del médico examinador, 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.

La presente exención temporal, vigente hasta el **28 de febrero de 2022**, no es aplicable para el personal aeronáutico cuyo certificado médico aeronáutico se encuentre vencido por más de dos (2) años.

FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ

Secretario de Autoridad Aeronáutica

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Proyectó: Daniela María Rojas / Abogada Secretaría de Seguridad Aeronáutica

Revisó: Samuel Roiter / Coordinador Grupo de Inspección de Operaciones
María Angelita Salamanca / Coordinadora Grupo de Factores Humanos, Educación y Certificación Aeromédica
Juan Manuel Quijano / Coordinador Grupo de Licencias al Personal

Ruta electrónica: [\\bog7\ADI\Externo\2022000508](#)

AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA

Av. El Dorado No. 103-15 – Edificio Central Aerocivil, Bogotá, D. C. Colombia

PBX: (57-1) 4251000 Línea gratuita nacional: 018000112373

Correo electrónico: atencionalciudadano@aerocivil.gov.co

www.aerocivil.gov.co