



**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN PROPUESTAS EN LOS
SERVICIOS DE TRANSITO AEREO (ATS)
COVID-19**

I. OBJETIVO

Proponer una serie de medidas de flexibilidad y mitigación en los periodos de vencimiento de los recurrentes de los controladores de tránsito aéreo y de esa forma mantener la provisión de servicios de tránsito aéreo en la actualidad con los estándares de seguridad operacional adecuados.

II. ALCANCE

Proveedores de servicios de tránsito aéreo y departamentos/unidades de vigilancia/supervisión de seguridad operacional de los servicios de navegación aérea de las autoridades de aviación civil de la región centroamericana.

III. ANTECEDENTES

Debido a la pandemia del coronavirus, conocida como el COVID 19, se plantea una emergencia de salud pública de preocupación mundial que tiene una afectación directa en la aviación civil internacional. El impacto de esta situación es severa y negativa a la industria aeronáutica mundial, y la región centroamericana no ha sido la excepción, con un 90% en la reducción de operaciones aéreas sobre Centro América, el reto consiste en mantener la operatividad (e incluso aumentarla) sin poner en riesgo los diferentes sistemas de salud de los Estados. El desafío que se plantea al corto y mediano plazo es lograr un equilibrio entre el incremento paulatino de las operaciones aéreas, el respeto a los derechos humanos y la contención efectiva de la pandemia.

Actualmente vemos muchas aerolíneas a nivel mundial declarándose en quiebra y otras con una marcada reducción de sus operaciones, lo que las está obligando a dejar aeronaves en tierra, afectando directamente a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) que brindan servicios de tránsito aéreo (ATS); ya que estos obtienen sus utilidades mediante el cobro de la protección al vuelo, en virtud de que el porcentaje de vuelos a disminuido de forma drástica, también las utilidades obtenidas por los proveedores de servicios de tránsito aéreo han disminuido de la misma manera.

Además, se admite que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. La OACI avala la desviación respecto de las normas y procedimientos internacionales cuando cualquier Estado Miembro considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacional, después de enmendados éstos últimos, o que



**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN PROPUESTAS EN LOS
SERVICIOS DE TRANSITO AEREO (ATS)
COVID-19**

considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional.

La Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) pone a disposición de las Autoridades de Aviación Civil diferentes Circulares, las cuales están siendo elaboradas contando para ello con el aporte de diferentes funcionarios de los Estados Miembros y expertos de la Agencia, estas Circulares se encuentran disponibles en el sitio <https://acsa.cocesna.org/> y en la página web de COCESNA www.cocesna.org.

IV. ANÁLISIS DE RIESGOS

Las medidas presentadas en esta circular se han desarrollado tomando como base un análisis de riesgo realizado (ver figura 1), haciendo uso de la metodología BowTie, metodología que permite analizar las amenazas, consecuencias y establecer acciones y medidas de mitigación, su elaboración contó con el apoyo de especialistas de diferentes disciplinas.

El análisis llevado a cabo con esta metodología refleja un escenario en que las consecuencias fueron lamentablemente alcanzadas debido a la agresividad de la pandemia, siendo esta identificada como el peligro (Evento de salud pública). El Evento Principal (Top Event) fue identificado como la afectación de las operaciones aéreas. No obstante, el análisis pretende además de mejorar las barreras actuales, establecer nuevas para evitar y/o mitigar los efectos indeseables que ante un eventual nuevo evento de salud pública, la aviación no se vea tan afectada como se encuentra actualmente.

Este análisis muestra la parte de las consecuencias y barreras que abordan lo relacionado a la afectación económica a la industria aeronáutica, disminución parcial de las operaciones aéreas (ver CA 001/2020 de ACSA), vencimientos de las recurrencias de los controladores de tránsito aéreo y reducción en los márgenes de seguridad operacional. Este análisis debería interpretarse como un documento preliminar de inicio y sujeto al mejoramiento continuo, desarrollado con el objetivo de que los Estados (y la Industria) lo puedan utilizar al desarrollar o establecer sus propias medidas de mitigación, a quienes se les invita a seguir alimentando y mejorando este análisis de riesgo.

**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN PROPUESTAS EN LOS
SERVICIOS DE TRANSITO AEREO (ATS)
COVID-19**

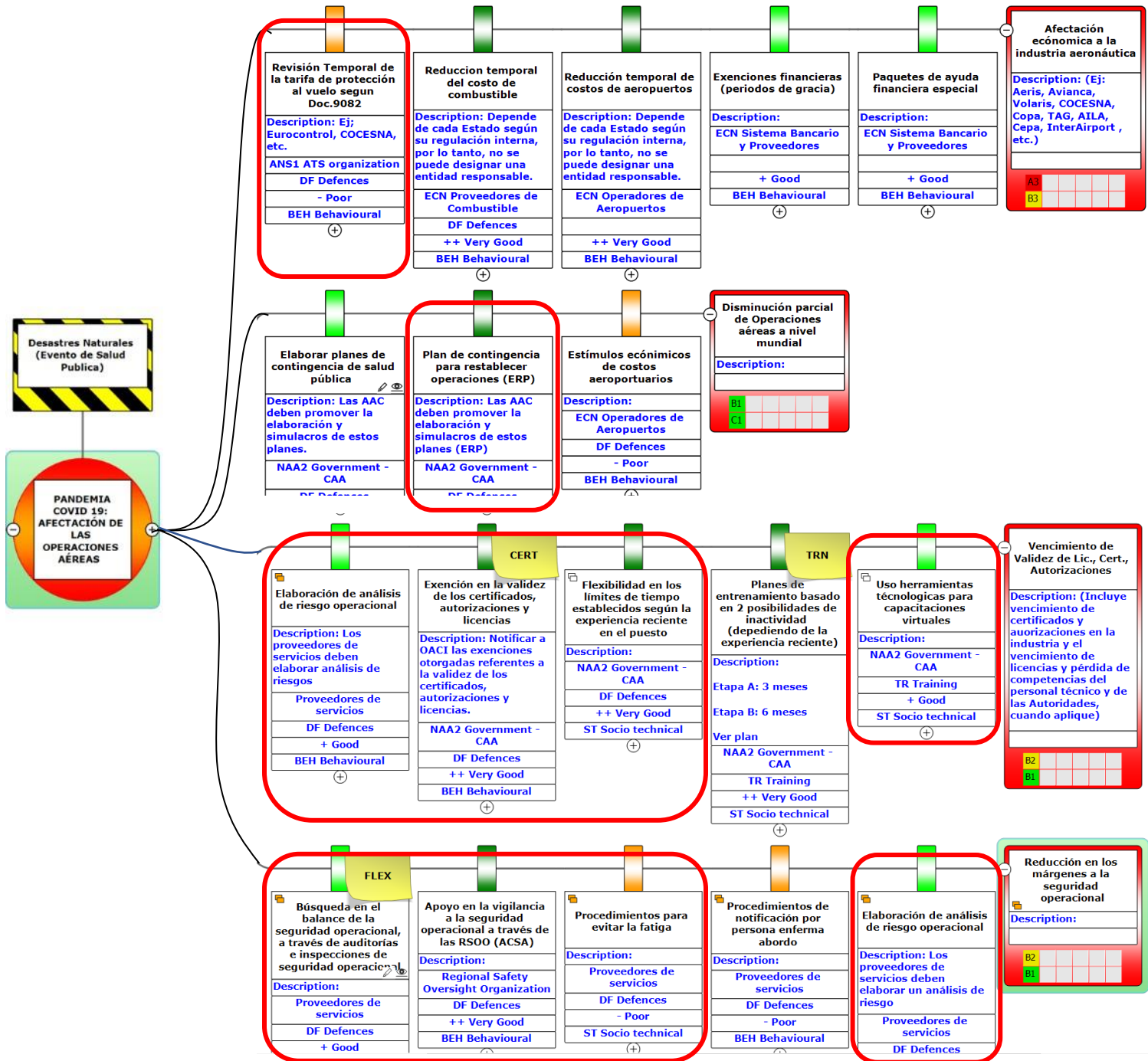


Figura 1



**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN PROPUESTAS EN LOS
SERVICIOS DE TRANSITO AEREO (ATS)**

COVID-19

V. DIRECTRICES, MEDIDAS DE ALIVIO Y FLEXIBILIDAD

i. Resumen de las medidas

Para poder establecer las medidas que ayuden a los Estados a flexibilizar los tiempos límite establecidos para la vigencia y validez del entrenamiento recurrente de los controladores de tránsito aéreo (cada 24 meses), certificados médicos y licencias, es importante mencionar que, las medidas expuesta en esta circular por parte de esta Agencia se fundamentan en el análisis de riesgos antes expuesto, en los estándares internacionales contenidos en el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en la Normativa de los Estados de la región centroamericana que abordan las disposiciones de licencias al personal técnico aeronáutico.

La dificultad de cumplimiento con los requisitos por parte de controladores de tránsito aéreo y ANSPs a raíz de la situación actual, en muchos casos conlleva a la pérdida de la vigencia y/o validez de entrenamiento recurrente de los controladores, certificados médicos y licencias.

ii. Medidas recomendadas

Mediante esta circular esta Agencia recomienda a las Autoridades de Aviación Civil que de carácter excepcional y temporal establezcan periodos de extensión como medidas de mitigación. Con las cuales, se flexibilice el cumplimiento de los requisitos y le permitan a este personal y organizaciones poder cumplir con esos requisitos cuando la situación lo permita, para esto se debe de implementar los lineamientos establecidos en la circular específica para tal efecto, la cual lleva por título: Medidas de flexibilización propuestas en cuanto a la validez y vigencia de las licencias, habilitaciones, autorizaciones y certificados de aptitud psicofísica del personal técnico aeronáutico, en donde se establecen las extensiones con los plazos de cumplimiento.

Con el objetivo de continuar fortaleciendo la seguridad operacional en la provisión de los servicios de tránsito aéreo, las medidas que debe de implementar y presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo a la Autoridad de Aviación Civil para su respectiva aprobación y ser considerado para gozar de esta extensión, son las siguientes:

1. Elaborar un análisis de riesgos de seguridad operacional mediante el cual se pueda demostrar la manera como el proveedor de servicios de tránsito aéreo mantendrá controlado el riesgo por la falta de entrenamiento recurrente de sus controladores de tránsito aéreo, el posible vencimiento del certificado médico clase 3 y/o licencia, y de esa forma poder continuar manteniendo un alto nivel de desempeño en la seguridad operacional de las dependencias ATS mientras se tenga a personal con entrenamiento recurrente, certificado médico y/o licencia vencida. Es importante resaltar que este análisis de riesgo debe de dejar claro cuáles serán las medidas de mitigación a ser implementadas mientras el personal técnico vencido este brindando los servicios. (por ejemplo, si hay un ATCO vencido que este forme parte de un turno de trabajo en donde los demás ATCOs estén con estos requisitos vigentes).



**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN PROPUESTAS EN LOS
SERVICIOS DE TRANSITO AEREO (ATS)
COVID-19**

2. Realizar verificaciones de competencia de los controladores de tránsito aéreo con recurrente vencido, con el objetivo de conocer:
 - a. Controladores con mayores debilidades (deficiencias),
 - b. Prioridad en quienes deberían de ser entrenados primero, y
 - c. Áreas de conocimiento a ser fortalecidas, con el fin de reforzar dichas áreas en el entrenamiento recurrente.
3. Presentar un plan de capacitación que como mínimo incluya:
 - a. Orden de prioridad de los controladores de tránsito aéreo a ser entrenados y sus respectivos nombres,
 - b. Nombre de la institución que brindará el entrenamiento, y
 - c. Fechas en las que el entrenamiento recurrente será impartido.

Si el proveedor de servicios de tránsito aéreo considera conveniente, puede incluir en este plan a aquellos controladores cuyo curso recurrente este próximo a vencerse.

Este entrenamiento recurrente, además de ser aprobado por las AACs y revisados por las unidades de vigilancia/supervisión de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) de los Estados, será también vigilado y evaluado, esto con el objetivo de garantizarle al proveedor de servicios de tránsito aéreo, que la organización de entrenamiento aprobada brinde dicho entrenamiento de acuerdo con los requerimientos de entrenamiento presentados por el ANSP.

iii. Medidas de Mitigación Temporales

El contagio del personal que controla se identifica como el primer riesgo a mitigar en estos momentos, a partir de la diseminación del virus en el equipamiento que utiliza para conducir sus labores, en este sentido se recomienda:

- a. La adopción de medidas de desinfección de las áreas de trabajo.
- b. Supervisión cercana de la salud del personal a través de las jefaturas.
- c. Supervisión cercana para prevenir la complacencia por disminución de la carga.



**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN PROPUESTAS EN LOS
SERVICIOS DE TRANSITO AEREO (ATS)
COVID-19**

VI. NOTIFICACIÓN TEMPORAL DE DIFERENCIAS A LA OACI

Cabe mencionar que las medidas establecidas en los párrafos precedentes poseen el carácter de la temporalidad, por lo que, habiendo llegado a la fecha estipulada de vencimiento de los diferentes recurrentes, certificados y licencias, habrán de revisarse tomando en consideración el comportamiento de la industria aeronáutica regional y evaluando la posibilidad de prorrogarlas a 180 días o retornar al marco regulatorio normal que hasta este momento nos ha regido

Con el propósito de ayudar a todos los Estados y partes interesadas pertinentes, la OACI lanzó un sitio web público sobre medidas de seguridad operacional de COVID-19 <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS> que proporcionará medidas, documentos y otras recomendaciones para garantizar operaciones seguras durante este período.

Es importante mencionar que la OACI y los grupos de expertos conformados por esta entidad recomiendan que durante el período de estas medidas de contingencia (flexibilización) se debe prestar especial atención a las normas y prácticas recomendadas (SARPS) relacionadas con los certificados y licencias. A este respecto, se recuerda a los Estados sus obligaciones en virtud del Artículo 38 del Convenio de notificar a la OACI de cualquiera diferencia que puedan surgir. (ver también artículos 39 y 40).

Una vez que los Estados determinen las acciones y medidas de flexibilidad, deberán oficializar las mismas mediante la emisión de una AIC, publicación en el AIP y luego reportar a la OACI. Para facilidad de comprensión de otras Autoridades, se recomienda la emisión de algún documento que indique las exenciones o diferencias otorgadas.

Con el fin de facilitar la notificación y difusión de información temporal de diferencias durante este período, la OACI ha creado un sistema para reportar de diferencias relacionadas con contingencias COVID-19 y está accesible a través del panel de presentación electrónica de diferencias (EFOD) (www.icao.int/usoap) y se mantendrá provisionalmente hasta el 31 de marzo de 2021. (Ver Formato adjunto sugerido por OACI para reporte de diferencias en esta Circular)



Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea
 Organismo Internacional de Integración Centroamericana
AGENCIA CENTROAMERICANA PARA LA SEGURIDAD AERONAUTICA

17/04/2020

Circular de Asesoramiento

007/2020

**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN PROPUESTAS EN LOS SERVICIOS DE TRANSITO AEREO (ATS)
 COVID-19**

COVID 19 Formato para Notificación de Diferencias Temporales

Annex & Reference Number	Generic	Details of Difference	Remarks – to include:	Recognition of other State Differences
	Alleviations measures		a. Rationale	
	Annex Standard or Recommended Practice		b. Conditions/Mitigations	
Annex 1 1.2.4.4.1	<p>1.2.4.4.1 The period of validity of a Medical Assessment may be extended, at the discretion of the Licensing Authority, up to 45 days.</p> <p><i>Note.— It is advisable to let the calendar day on which the Medical Assessment expires remain constant year after year by allowing the expiry date of the current Medical Assessment to be the beginning of the new validity period under the proviso that the medical examination takes place during the period of validity of the current Medical Assessment but no more than 45 days before it expires.</i></p>	<p>Resumen de la diferencia a los Estándares de Certificación y Licencias. Haga Referencia a los documentos regulatorios correspondientes.</p>	<p>Escriba el razonamiento que provoca la diferencia y lo detalles de cualquier condición que se establezca o mitigación en consecuencia, en caso de ser necesario.</p>	<p>Indicar si su Estado reconocerá o aceptará la validez de los certificados y licencias de los otros Estados, basado en las diferencias temporales enviadas a través del CCRD por esos Estados, Por simplicidad esto puede estar declarado como una exclusión (Esto significa: Que otras diferencias temporales de otros Estados no son aceptables) en lugar de listar lo que podría ser aceptable.</p>