



**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y  
GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

## **I.OBJETIVO**

Proveer a los Prestadores de Servicio, Poseedores de Certificados de Operador Aéreo (AOC) y a las Autoridades de Aviación Civil con información para gestionar sus solicitudes de flexibilización a los requisitos de operación de forma temporal, como resultado de la pandemia COVID 19.

## **II. ALCANCE**

1. Prestadores de Servicio, Poseedores de Certificados de Operador Aéreo (AOC) y las Autoridades de Aviación Civil interesado en solicitar una exención de requisitos derivado específicamente de la emergencia de salud COVID-19.

*Nota: Cualquier otro tipo de exención o excepción deberá cumplir con el trámite establecido.*

## **III. ACRONIMOS.**

Autoridad de Aviación Civil de un Estado puede ser identificado con un acrónimo tal como AAC, DGAC, BDCA, etc.

## **IV ANTECEDENTES**

Las Autoridad de Aviación Civil (AAC) con la necesidad URGENTE de reducir los riesgos para la propagación de la COVID-19 por medio del transporte aéreo, en su afán de proteger la salud de las personas que viajan por vía aérea además del personal de aviación, dispone la necesidad de establecer medidas de mitigación del riesgo, esas medidas a su vez son acompañadas de medidas de flexibilización que permitan pese a la emergencia que se mantengan las operaciones esenciales del transporte aéreo y velar por un retorno ordenado a la actividad normal a su debido tiempo.

Estas medidas de flexibilización se emiten por Las Autoridades de Aviación Civil quienes son conscientes a su vez que la condición actual de emergencia provoca restricciones por distanciamiento físico, las cuales a su vez derivan en el cierre de lugares de trabajo y otras medidas preventivas.

La presente Circular orienta a la industria aeronáutica y a todo el personal involucrado en la provisión de servicios, la cual contiene en su sección DESARROLLO instrucciones dirigidas a los titulares de Certificado de Operador Aéreo (AOC) y a los Proveedores de Servicios Aéreos, cuando presenten una solicitud de medidas de flexibilidad derivadas de la pandemia COVID-19.



23/06/2020

Circular de Asesoría

CA-GEN-000-2020-00-ESP

**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

**V. DESARROLLO.**

El contenido de esta Circular se presenta para ser considerado por La Autoridad de Aviación Civil, y se recomienda para su adopción en la concesión de las exenciones considerando que la finalidad de esta información es conceder la flexibilidad necesaria a los proveedores de servicios en el cumplimiento de ciertos requerimientos.

El solicitante puede requerir la exención a ciertos requisitos normativos, dicho requerimiento debe estar sustentado por una evaluación de riesgos. Con el propósito de orientar a los prestadores de servicios y poseedores de OC se recomienda el acatamiento de las siguientes disposiciones las cuales deben formar parte de la solicitud que se presente la Autoridad.

La Solicitud debe acompañarse de:

**1. PLAN DE ACCIÓN DE MITIGACIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

1. Para que el proveedor de servicios que solicite una exención pueda ser elegible, debe desarrollar un plan de acción de mitigación de riesgos y este debe ser aceptado por la Autoridad de Aviación Civil del Estado.
2. El plan debe describir los detalles de las medidas de mitigación que mantengan, a criterio del proveedor de servicios, un nivel aceptable de seguridad operacional al o a los requerimientos sujetos a la solicitud de medidas de flexibilidad.
3. Para efectos de esta circular la expresión “medidas de flexibilidad” abarca, exenciones, excepciones, medidas de alivio, y demás desviaciones que la Autoridad de Aviación Civil pueda otorgar derivadas de la emergencia de salud presente.

**El plan debe incluir lo siguiente:**

1. Una lista en la cual se describan o se describa el o los requisitos regulatorios sobre el cual el proveedor de servicios solicita la medida de flexibilidad;
2. El tipo de actividad aeronáutica que el proveedor de servicios realizará bajo la medida de flexibilidad solicitada;
3. El personal técnico aeronáutico que continuará operando bajo la medida de flexibilidad solicitada;

<https://acsa.cocesna.org>

**“Trabajar inteligentemente - Work Smarter, Not Harder”**



23/06/2020

Circular de Asesoría

CA-GEN-000-2020-00-ESP

**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

4. Establecimiento de prioridades de entrenamiento para el personal técnico aeronáutico con vencimientos críticos;
5. El plan de capacitación alterno, evaluaciones y chequeos en general, que el personal técnico aeronáutico debe completar para asegurar su competencia.
6. Desarrollo del plan de capacitación alterno (ver inciso VI “Requisitos del diseño del plan de capacitación alterno” de este documento).
7. La evaluación de riesgos para demostrar como los peligros/amenazas y posibles consecuencias han sido debidamente identificados y que los controles y/o medidas de mitigación propuestas proveen un nivel aceptable de seguridad operacional y estos sean monitoreados.
8. Cualquier otro requerimiento publicado en otras circulares relacionadas con las medidas de flexibilidad derivadas de la afectación, deberán incluirse en este plan propuesto por el proveedor de servicios.

**2. ENTREGA, REVISIÓN Y ACEPTACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN DE MITIGACIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Los proveedores de servicios deberán someter a revisión para la posterior aceptación de sus planes de acción de mitigación de riesgos de seguridad operacional, a la oficina de la Autoridad de Aviación Civil o por correo electrónico oficial a la Autoridad o la oficina relacionada con el aspecto o área correspondiente que desea flexibilización, tan pronto como sea necesario, a partir de la publicación de esta circular.

**3. PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN**

La Autoridad de Aviación Civil garantiza la protección a la información entregada por el Prestador de Servicios o Poseedor de Certificado de Operación, respecto de cualquier información entregada que tenga relación a esta circular y será protegida de acuerdo a las disposiciones establecidas.

**4. REQUISITOS DEL DISEÑO DEL PLAN DE CAPACITACIÓN ALTERNO**

Producto de la situación de emergencia los planes de capacitación se verían afectados en su ejecución normal, ante esta situación se requiere presentar ante la Autoridad lo que se da en llamar un plan de capacitación alterno. El Plan de Capacitación Alterno debe incluir como Mínimo lo siguiente:

- a) Los nombres del personal técnico aeronáutico a ser entrenado, describiendo la prioridad del entrenamiento;

<https://acsa.cocesna.org>

**“Trabajar inteligentemente - Work Smarter, Not Harder”**



23/06/2020

Circular de Asesoría

CA-GEN-000-2020-00-ESP

**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

- b) Nombre de la institución que brindará el entrenamiento (sí aplica);
- c) Nombre del instructor aprobado y/o convalidado por la Autoridad de Aviación Civil de acuerdo con los requisitos pertinentes, que se encargará de dar el entrenamiento;
- d) Calendarización de los entrenamientos que se darán bajo el plan de capacitación alterno;
- e) Temas de repaso;
- f) Medidas sanitarias desarrolladas por los centros de entrenamiento;

**Entrenamiento en Modalidad Virtual.**

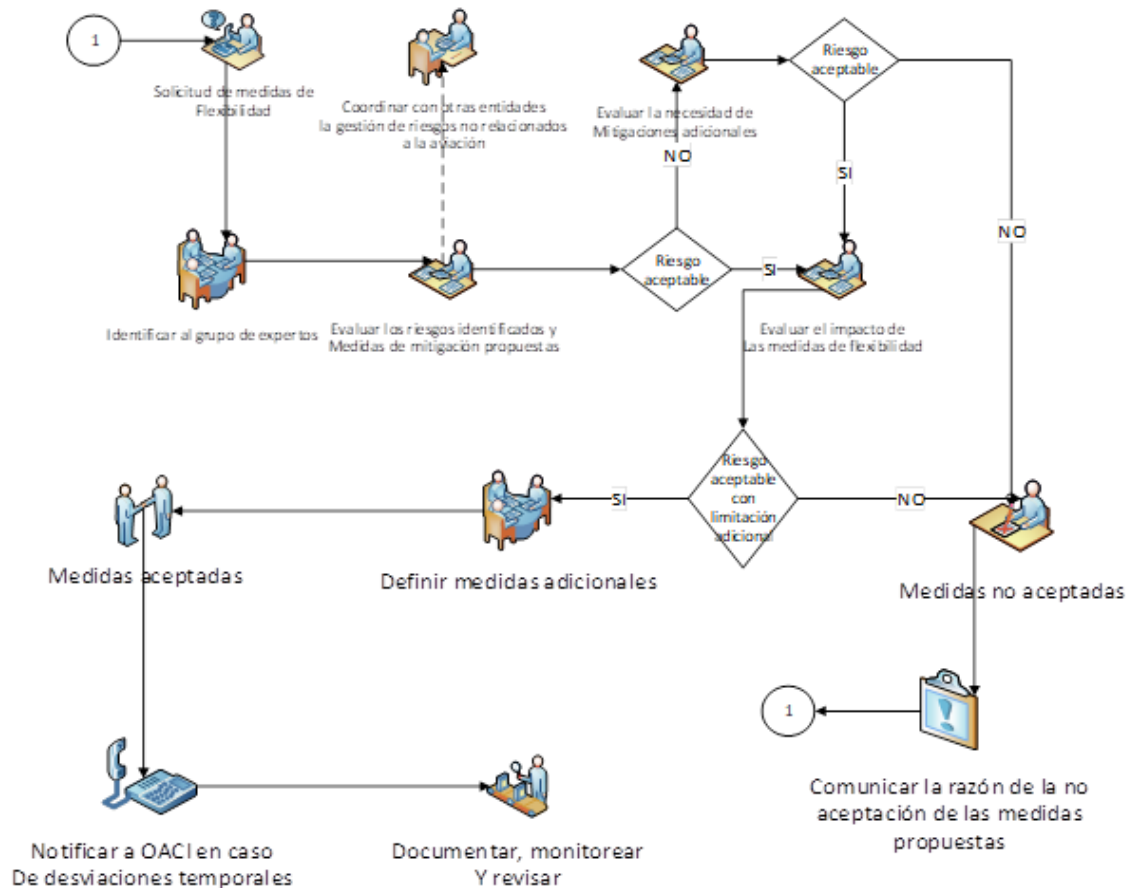
En los casos que el proveedor de servicios requiere brindar el entrenamiento utilizando la modalidad en línea o virtual, que previamente estaba aprobado de manera presencial, este plan alterno de entrenamiento deberá contener como mínimo lo siguiente:

- i. Instrucciones para el entrenamiento (Tutorial o instrucciones para guiar al estudiante en relación a los módulos, actividades y evaluaciones);
- ii. Objetivos para cada tema y/o módulo;
- iii. Contenido para cada tema y/o módulo;
- iv. Duración de los módulos;
- v. Enfoque del contenido (desarrollo de cada título o subtítulo descrito en el contenido y que se enfoque en situaciones reales y relacionadas al tema);
- vi. Técnicas de evaluación, sí aplica;
- vii. Tiempo para la evaluación;
- viii. Contenido según programa de entrenamiento;
- ix. Gestión de reportes y seguimiento de los mismos;
- x. Definir la plataforma de entrenamiento a ser utilizada;
- xi. Seguridad de los datos;
- xii. Planes de contingencia (afectación en caso de una interrupción del entrenamiento, energía eléctrica, actualizaciones del sistema, entre otros).
- xiii. Proveer acceso al inspector de la Autoridad de Aviación Civil que corresponda, a la plataforma para realizar y verificar la implementación efectiva de la capacitación virtual.

**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

**5. PROCESO PARA LA ACEPTACIÓN DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD**

La Autoridad de Aviación Civil deberá procesar la información de la flexibilidad o exención solicitada siguiendo los pasos que se describen en la siguiente figura, estos pasos incluyen una valoración de los riesgos y determinar la aceptabilidad de las medidas.:



**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

**6. ORIENTACIONES PARA LA EVALUACIÓN DE RIESGO**

1. Existen diferentes técnicas o metodologías para la evaluación de riesgos, como lo son el Análisis Causa Raíz, Análisis del árbol de fallas, entre otras. A continuación, se presentarán dos metodologías para la evaluación de riesgos siendo la más recomendada la del Bow Tie.
2. Se recomienda que el proveedor de servicios utilice los procedimientos descritos en su manual de SMS aceptado por la Autoridad de Aviación Civil para la evaluación de riesgos.
3. La evaluación del riesgo, independientemente de la metodología a utilizar, debe contener como mínimo lo siguiente:
  - a) Peligros/amenazas identificados.
  - b) Posibles consecuencias relacionadas al peligro.
  - c) Defensas actuales o barreras de mitigación.
  - d) Niveles de riesgo iniciales y residuales con las acciones de mitigación.
  - e) Plan de acción.
4. La Autoridad de Aviación Civil pone a disposición de la unidad de SSP para solventar cualquier duda o brindar guía para el desarrollo de la documentación por parte del proveedor de servicios.
5. Básicamente el proceso genérico para la gestión del riesgo es el siguiente:





23/06/2020

Circular de Asesoría

CA-GEN-000-2020-00-ESP

**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

6. Los siguientes conceptos deben tomarse en cuenta para la evaluación del riesgo:

- a) **Peligro:** Según la Organización de Aviación Civil Internacional es, “Condición u objeto que podría provocar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo”.
- b) **Consecuencia del peligro:** Resultado potencial de un peligro
- c) **Evaluación de riesgo:** El riesgo es la probabilidad y gravedad proyectada de la consecuencia de un peligro.
- d) **Probabilidad:** Para evaluar la probabilidad de una consecuencia es importante preguntarse lo siguiente:
  - i. ¿Existe un historial de sucesos similar al que se considera o es este un suceso aislado?
  - ii. ¿Qué otros equipos o componentes del mismo tipo tienen defectos similares?
  - iii. ¿Cuántos miembros del personal siguen los procedimientos en cuestión, o están sujetos a ellos?
  - iv. ¿Cuál es la exposición del peligro que se considera? Por ejemplo, ¿durante qué porcentaje de la operación se utiliza el equipo o se realiza la actividad?
  - v. La Tabla de probabilidad puede ser la siguiente:

<i>Probabilidad</i>	<i>Significado</i>	<i>Valor</i>
Frecuente	Es probable que suceda muchas veces (ha ocurrido frecuentemente)	5
Ocasional	Es probable que suceda algunas veces (ha ocurrido con poca frecuencia)	4
Remoto	Es poco probable que ocurra, pero no imposible (rara vez ha ocurrido)	3
Improbable	Es muy poco probable que ocurra (no se sabe si ha ocurrido)	2
Sumamente improbable	Es casi inconcebible que ocurra el evento	1



**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

- e) **Gravedad:** El grado de daño que puede suceder razonablemente como consecuencia o resultado del peligro. La clasificación de la gravedad puede ser la siguiente:

<i>Gravedad</i>	<i>Significado</i>	<i>Valor</i>
Catastrófico	<ul style="list-style-type: none"><li>— Equipo destruido</li><li>— Varias muertes</li></ul>	A
Peligroso	<ul style="list-style-type: none"><li>— Una gran reducción de los márgenes de seguridad operacional, estrés físico o una carga de trabajo tal que ya no se pueda confiar en los explotadores para que realicen sus tareas con precisión o por completo</li><li>— Lesiones graves</li><li>— Daño importante al equipo</li></ul>	B
Grave	<ul style="list-style-type: none"><li>— Una reducción importante de los márgenes de seguridad operacional, una reducción en la capacidad de los explotadores para tolerar condiciones de operación adversas como resultado de un aumento en la carga de trabajo o como resultado de condiciones que afecten su eficiencia</li><li>— Incidente grave</li><li>— Lesiones para las personas</li></ul>	C
Leve	<ul style="list-style-type: none"><li>— Molestias</li><li>— Limitaciones operacionales</li><li>— Uso de procedimientos de emergencia</li><li>— Incidente leve</li></ul>	D
Insignificante	<ul style="list-style-type: none"><li>— Pocas consecuencias</li></ul>	E





23/06/2020

Circular de Asesoría

CA-GEN-000-2020-00-ESP

**GUÍA SOBRE SOLICITUDES DE MEDIDAS DE FLEXIBILIDAD, SU PRESENTACION Y GESTION POR LA AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL**

- f) **Tolerabilidad del riesgo:** El índice de riesgo de seguridad operacional se crea mediante la combinación de resultados de las evaluaciones de probabilidad y gravedad. Se propone utilizar las siguientes tablas

Probabilidad del riesgo	Gravedad del riesgo				
	Catastrófico A	Peligroso B	Importante C	Leve D	Insignificante E
Frecuente 5	<b>5A</b>	<b>5B</b>	<b>5C</b>	<b>5D</b>	<b>5E</b>
Ocasional 4	<b>4A</b>	<b>4B</b>	<b>4C</b>	<b>4D</b>	<b>4E</b>
Remoto 3	<b>3A</b>	<b>3B</b>	<b>3C</b>	<b>3D</b>	<b>3E</b>
Improbable 2	<b>2A</b>	<b>2B</b>	<b>2C</b>	<b>2D</b>	<b>2E</b>
Sumamente improbable 1	<b>1A</b>	<b>1B</b>	<b>1C</b>	<b>1D</b>	<b>1E</b>

Rango del índice de riesgo	Descripción	Medida recomendada
<b>5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A</b>	Riesgo alto	Cese o disminuya la operación oportunamente si fuera necesario. Realice la mitigación de riesgos de prioridad para garantizar que haya controles preventivos adicionales o mejorados implementados para reducir el índice de riesgos al rango moderado o bajo
<b>5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A</b>	Riesgo moderado	Programe el performance de una evaluación de seguridad operacional para reducir el índice de riesgos hasta el rango bajo, si fuera factible.
<b>3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E</b>	Riesgo bajo	Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgos posterior.