

## CIRCULAR No.017-2020

18 DE JULIO DE 2020

### ASUNTO: MEDIDAS DE FLEXIBILIZACION ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DE LOS TRIPULANTES DE VUELO Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19

La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) ente desconcentrado de la Secretaría de Estado en el Despacho de Defensa Nacional, en cumplimiento a las disposiciones emitidas por la Presidencia de la República en el Decreto Ejecutivo PCM-021-2020, de fecha quince (15) de marzo del dos mil veinte (2020), en el que se decreta estado de emergencia para la prevención de la propagación del COVID 19, a las empresas de transporte aéreo y personal técnico aeronáutico hondureño **INFORMA:**

Que debido a la suspensión de todas las actividades administrativas de esta Autoridad Aeronáutica: **excepcionalmente** otorga una prórroga del periodo de vigencia de los chequeos de competencia, recurrencia de los tripulantes de vuelo y otros permisos, certificados o autorizaciones del operador emitidas por esta Institución hasta el **30 de septiembre del presente año**; comprendiendo las siguientes:

#### I. OBJETIVO

En esta circular se presentan recomendaciones sobre la flexibilización de los periodos de vencimiento de las evaluaciones de competencia, recurrencias, permisos y otras autorizaciones que la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil ha otorgado. anterior, en acuerdo al análisis realizado y las condiciones que por normativa se requieran siempre que esta flexibilidad considere márgenes de seguridad aceptables.

#### II. ALCANCE

Esta circular busca la forma de ayudar a la industria, flexibilizando los requerimientos del **RAC OPS parte 1**, para el Transporte Aéreo Comercial, esto sin menoscabar la seguridad operacional.

#### III. ANTECEDENTES.

Debido a la pandemia del coronavirus, conocida como el COVID 19, se plantea una emergencia de salud pública de preocupación internacional que tiene una afectación directa en la aviación civil internacional. Es urgente la necesidad de reducir el riesgo para la salud pública de la propagación de COVID-19 por transporte aéreo y también para proteger la salud de los pasajeros y el personal de aviación.

Al mismo tiempo, es necesario y urgente reducir los riesgos de propagación de COVID-19 por medio del transporte aéreo para proteger la salud de los pasajeros aéreos y al personal que labora en aviación mientras se puedan mantener operaciones esenciales de transporte aéreo y garantizar un retorno ordenado a las operaciones normales.

Se considera que el desarrollo de la aviación civil internacional se basa en ciertos principios y acuerdos a fin de que la misma se desarrolle de manera segura, sistemática y de que los servicios

de transporte aéreo internacional se continúen brindando sobre la base de igualdad de oportunidades funcionando eficaz y económicamente.

Además, el estado de Honduras reconoce, que todo Estado miembro de la OACI, 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 Agencia Hondureña de Aeronautica Civil, avala la desviación respecto de las normas y procedimientos internacionales cuando cualquier Estado Miembro que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacional, después de enmendados éstos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional.

El estado de Honduras por medio de la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil, busca un equilibrio entre proteger la salud pública, respetar los derechos humanos y minimizar la afectación a las economías y a la sociedad.

También la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil debe revisar todas las restricciones a las operaciones de vuelo, existentes o planificadas, para garantizar que sean apropiadas, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar las operaciones en la medida de lo posible.

La Agencia Hondureña de Aeronautica Civil, pone a disposición las diferentes Circulares, para el apoyo de la industria

Los operadores de transporte aéreo comercial que brindan servicios de traslado de pasajeros, carga y correo obtienen sus utilidades mediante el cobro de tiquetes aéreos y el transporte de mercaderías. Esta pandemia (COVID-19) ha disminuido de forma drástica los ingresos y por lo tanto también las utilidades obtenidas.

En este momento miles de pilotos aviadores alrededor del mundo se encuentran en tierra, logrando esta situación que conforme pasa el tiempo los tripulantes de vuelo irán perdiendo su competencia y recurrencia de acuerdo con la normativa aplicable. Si a esto le agregamos que las organizaciones de entrenamiento aprobadas han suspendido sus actividades (simuladores de vuelo) les será muy difícil a los tripulantes de vuelo recuperar y mantener sus competencias y las recurrencias requeridas.

Por otro lado, los inspectores de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, quienes son los encargados de velar por la seguridad operacional, también verán afectada sus competencias, y si a esto le agregamos de que las calificaciones y entrenamiento del personal técnico (Elemento Crítico # 4 del Doc. 9734 de la OACI) se encuentra a nivel bajo y esto alrededor del mundo; con esta crisis, el riesgo de no tener personal competente en la AHAC y Autoridades agrava la situación.

#### **IV. ANÁLISIS DE RIESGOS**

Con el fin de presentar las medidas recomendadas, fue necesaria la elaboración de un análisis de riesgos. Dicho análisis se realizó utilizando el método BowTie, el cuál es utilizado para analizar y demostrar las relaciones de escenarios de alto riesgo y sus causas.

En este caso, el análisis llevado a cabo con esta metodología refleja un escenario a partir de la pandemia en que se encuentra sumida la humanidad en este momento. Al tomar como Evento Principal (Top Event) la afectación de las operaciones aéreas por la pandemia, se tiene claro que actualmente la probabilidad de ocurrencia es del 100%, tanto de ese evento como de las consecuencias identificadas. No obstante, el análisis pretende establecer barreras 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.

El análisis debe interpretarse como un documento preliminar de inicio y sujeto al mejoramiento continuo, desarrollado con la intención de que la Industria lo puedan utilizar al desarrollar o establecer sus propias medidas de mitigación.

## V. DESARROLLO

Las tablas que abajo se presentan intentan asesorar a la industria para que ellos puedan guiar a sus tripulantes de vuelo, empresas u organizaciones que están siendo afectados por la situación de crisis actual e intenta también regularizar, de alguna manera, a todos los tripulantes de vuelo que de aquí en adelante están siendo afectados y que se estarán venciendo en lo que respecta a sus cursos recurrentes y competencias.

Con esta circular tratamos de notificar a la industria que la AHAC, está estableciendo medidas flexibles en sus enfoques mientras que al mismo tiempo logran continuar seguir cumpliendo con sus obligaciones en virtud de las normas nacionales y estándares internacionales ,Convenio sobre Aviación Civil Internacional anteriormente expuesto. (Doc. 7300).

Esta Circular no aborda lo concerniente a las disposiciones del RAC OPS parte II y parte III por lo cual la AHAC, estará trabajando para el desarrollo de la circular correspondientes en relación a las medidas de flexibilidad.

## VI. CONCLUSIONES

La Agencia Hondureña de Aeronautica Civil, notifica que, con carácter excepcional y temporal, conceda exenciones al cumplimiento de las disposiciones de la RAC-OPS 1, cuando haya constatado la existencia de tal necesidad, y sujeta al cumplimiento de cualquier condición adicional que considere necesario, a fin de garantizar un nivel aceptable de seguridad operacional en cada caso particular, a estos efectos se recomienda observar las tablas de exenciones y escenarios sugeridos que se encuentran al final de esta Circular.

ii. Se recomienda a las empresas aéreas sobre la necesidad de mantener actualizados los conocimientos y las competencias de los pilotos aviadores de forma tal que su permanente actualización también permita a la economía de las aerolíneas salir a flote, a estos efectos se recomienda tomar como base las propuestas del presente documento.

iii. El RAC OPS 1 aborda las disposiciones regulatorias para los tripulantes de vuelo del Transporte Aéreo Comercial y establece diferentes plazos para las recurrencias dependiendo del tema, estos plazos y su correspondiente recomendación de extensión de plazos, se encuentra descrita en esta Circular, en tal sentido se invita al lector a observar estos plazos y atender las recomendaciones que ahí mismo se consignan.

iv. En lo que respecta a las bases de datos de navegación utilizadas por los operadores aéreos y personal de despacho, estas deben de estar siempre vigentes con los procedimientos aprobados y la flexibilidad que para tales efectos establece la MEL por lo cual la Agencia Hondureña de Aeronautica Civil, estará atenta al vencimiento de los periodos y procedimientos establecidos y aprobados.

V. Con el objetivo de continuar fortaleciendo la seguridad operacional en el transporte aéreo comercial, el proveedor de servicios (POSEEDOR DE UN COA) debe presentar a la AHAC para su respectiva aprobación las medidas que implementará para poder ser considerado dentro de la prerrogativa citada antes, estas medidas, se recomienda sean al menos las siguientes:

1. Elaborar un análisis de riesgo, mediante el cual se pueda demostrar la manera como el proveedor de servicios de transporte aéreo comercial mantendrá controlado el riesgo por la falta de entrenamiento recurrente y evaluaciones de competencia de sus pilotos aviadores y continuar manteniendo de esa forma un nivel de desempeño aceptable en la seguridad operacional; por lo que se dará un término de diez (10) días a partir de la publicación de esta circular, y deberá de adjunta el listados del personal de vuelo con la respectiva copia del certificado médico, licencia, ultimo recurrente , chequeo de proeficiencia
2. 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 que goce de la prerrogativa se encuentre brindando sus servicios. (por ejemplo, si hay un PIC vencido que forme parte de una tripulación de vuelo, por lo menos el F/O debería de estar con los requisitos vigentes).
3. Con el objetivo de poder establecer las medidas de flexibilización es necesario que cada aerolínea identifique:
  - a. Pilotos aviadores con tiempos de vencimiento críticos, para establecer
  - 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.
4. Presentar un diseño de un posible plan de capacitación (para los diferentes escenarios) que como mínimo incluya:
  - a. Los nombres de los tripulantes de vuelo a ser entrenados, tomando en cuenta quienes deberían de recibir entrenamiento primero.
  - b. Nombre del instructor que se encargará de dar entrenamiento.
  - c. Nombre de la institución que brindará el entrenamiento (si aplica).
  - d. Fechas en las que el entrenamiento recurrente será impartido.
  - e. Fecha en que la prueba de habilitación será efectuada.
  - f. Maniobras mínimas a ser realizadas (Ejemplo 3 despegues y aterrizajes)
  - g. Temas de repaso
5. Este entrenamiento, además de ser aprobado/aceptado por la AHAC, será también vigilado, evaluado y registrado (siempre dentro de las medidas sanitarias actuales) esto con el objetivo de garantizarle al proveedor de servicios, que la organización de entrenamiento aprobada o el instructor/examinador se encuentre brindando el entrenamiento de acuerdo con los requerimientos desarrollados en el documento presentado para ese fin.
6. Cabe mencionar que cada poseedor de un COA debe de cumplir con lo dispuesto en esta circular para que la AHAC le autorice las operaciones de presentar esta documentación para que AHAC le autorice a realizar las operaciones

## VII. TABLA DE FLEXIBILIDAD

EXTENSION DE TRES MESES A PARTIR DEL 1 DE JULIO AL 30 DE SEPTIEMBRE			
Ítem	Normativa	Requisito para mantener la vigencia	Medida de Flexibilidad
Experiencia reciente	RAC OPS 1.970 (a)(1)	Un piloto no sea asignado para operar un aeroplano como parte de la tripulación mínima	Se extiende el período a 90 días, adicional a 3 despegues y

		certificada, ya sea como piloto volando o piloto no volando, a menos que haya llevado a cabo tres despegues y aterrizajes como piloto volando en los últimos 90 días en un aeroplano o simulador del mismo tipo/clase	aterrizajes antes del primer vuelo con pasajeros o una sesión de simulador de 2 horas
<b>EXTENSION DE TRES MESES A PARTIR DEL 1 DE JULIO AL 30 DE SEPTIEMBRE</b>			
<b>Ítem</b>	<b>Normativa</b>	<b>Requisito para mantener la vigencia</b>	<b>Medida de Flexibilidad</b>
<b>Chequeos de competencia (PC)</b>	Directiva Operacional (DO) RAC OPS 1.965 (b)(2)	El período de validez de una verificación de competencia del operador debe ser de 6 meses calendario contados a partir del último día del mes en que se realizó. Si la siguiente verificación se realiza dentro de los últimos 3 meses calendario del periodo de validez de la anterior verificación, el nuevo período de validez debe ser contado desde la fecha de realización hasta 6 meses calendario contados a partir de la fecha de caducidad de la anterior verificación de competencia del operador. Dos verificaciones similares, efectuadas dentro de un plazo de cuatro meses consecutivos, no satisfarán por si solas este requisito.	1 mes adicional a partir de la fecha de vencimiento adicional a 2 horas de entrenamiento en avión con un mínimo de 3 despegues y aterrizajes o una sesión de 2 horas en simulador tipo C o D
<b>Recurrente aeronave</b>	RAC OPS 1965 (f)	<i>Entrenamiento en tierra y recurrente.</i> El operador debe garantizar que cada miembro de la Tripulación de vuelo realice entrenamiento en tierra y recurrente al menos cada 12 meses calendario. Si el entrenamiento se realiza dentro de los 3 últimos meses calendario del período de validez del anterior entrenamiento en tierra y recurrente, el nuevo período de validez debe ser contado desde la fecha de realización hasta 12 meses calendario, contados a partir de la fecha de caducidad del anterior entrenamiento.  Además de las verificaciones prescritas en los subpárrafos anteriores desde (i) (A)	Estudiar o repasar los módulos de los sistemas de la aeronave que le competen de acuerdo con el sistema establecido por el operador y 1 mes adicional a partir de la fecha de vencimiento. Presentar una evaluación por escrito

	Apéndice 1 al RAC OPS 1965	hasta (F), se debe cumplir con los requisitos aplicables para la renovación o revalidación de la Habilitación de Tipo o Clase cada 12 meses, y se pueden combinar con la verificación de competencia del operador.	
<b>Recurrente rutas/aeródromos</b>	RAC OPS 1.975 (d)	(d) El período de validez de la calificación de competencia en ruta y aeródromo debe ser de 12 meses calendario a partir del último día de: (1) El mes de calificación; o (2) El mes de la última operación en la ruta o en el aeródromo.	1 mes adicional a partir de la fecha de vencimiento adicional
<b>Recurrente equipos de emergencia</b>	RAC OPS 1.965 (d)	Entrenamiento y verificación sobre equipo de Emergencia y Seguridad. El operador debe garantizar que cada miembro de la tripulación de vuelo sea objeto del entrenamiento y verificaciones sobre la ubicación y uso de todos los equipos de emergencia y seguridad de a bordo. El período de validez de una verificación sobre equipos de emergencia y seguridad debe ser de 12 meses calendario, a partir del último día del mes de la realización. Si la Siguiente verificación se realiza dentro de los últimos 3 meses calendario del periodo de validez de la anterior verificación, el nuevo período de validez debe ser contado desde la fecha de la realización hasta 12 meses calendario contados a partir de la fecha de caducidad de la anterior verificación (Ver CCA OPS 1.965(d)).	Realizar curso reducido de forma teórica y 1 mes adicional a partir de la fecha de vencimiento, presentar evaluación por escrito
<b>Recurrente CRM</b>	RAC OPS 1.965 (e)	CRM. El operador debe asegurar que: (1) Se incorporen los elementos de CRM en todas las fases adecuadas del entrenamiento recurrente, y; (2) Que cada miembro de la tripulación de vuelo realice entrenamiento modular CRM específico. Todas las materias principales del entrenamiento CRM se cubrirán en un período no superior a tres años	<b>En Línea o presencial</b> Además de 1 mes adicional a partir de la fecha de vencimiento, se debe completar un repaso en el tema de CRM en un curso reducido de aprox. 2 horas en caso de vencimiento y una evaluación por escrito

Ítem	Normativa	Requisito para mantener la vigencia	Medida de Flexibilidad
<b>RECURRENTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS</b>	RAC OPS 1 (1.220)(e)	El operador debe asegurar que el personal que requiere entrenamiento de mercancías peligrosas reciba un entrenamiento recurrente cada 2 años.	<b>En Línea o presencial</b>
			Además de 1 mes adicional a partir de la fecha de vencimiento, se debe completar un repaso en el tema de DG's en un curso reducido de 3 horas en caso de vencimiento y una evaluación por escrito

<b>CERTIFICADOS-PERMISOS-AUTORIZACIONES-EXENCIONES CON FECHA DE VENCIMIENTO DEPUES DEL 30 DE JUNIO Y ANTES DEL 1 DE OCTUBRE</b>	
Certificados de Operador Aéreo (COA)*	Se conceden 2 meses adicionales
Exenciones	Se conceden 2 meses adicionales
Arrendamientos aprobados	Se conceden 2 meses adicionales

\*Verificar validez del certificado de explotación otorgado.

### **VIII. NOTIFICACIÓN TEMPORAL DE FLEXIBILIZACION ANTE COVID 19**

Con el propósito de ayudar a la industria la AHAC, ha proporcionado estas medidas, documentos y otras recomendaciones para garantizar operaciones seguras durante este período.

Una vez que este autorizada esta circular, donde se determinan las acciones y medidas de flexibilidad, deberán oficializarse las mismas mediante la emisión de una AIC tipo A, publicación en el AIP; Para facilidad de comprensión de la industria y de otras Autoridades.

Dicho periodo comenzara a correr a partir del vencimiento de su correspondiente documento de chequeos de competencia, recurrencia de los tripulantes de vuelo y otros permisos, certificados o autorizaciones del operador. **La presente circular solamente es aplicable para aquellos documentos vigentes al momento de decretarse el estado de emergencia y cuya caducidad se encuentre dentro del referido periodo.**

Estas disposiciones tendrán vigencia en tanto el Gobierno de la República no emita nuevas medidas o suspenda las actuales, en todo caso esta Autoridad Aeronáutica hará la comunicación oficial por este mecanismo de notificación.

La Circular No. 007 de fecha 14 de mayo de 2020 queda sin valor y efecto y es sustituida por la presente.

Comayagüela M.D.C., 18 de julio de 2020.

**LIC. WILFREDO LOBO REYES**  
**DIRECTOR EJECUTIVO**

C: Archivo.