

AIC  
A



39-20  
01 OCT

PUBLICACIONES AERONÁUTICAS  
Teléfono: (502) 2321-5248, 2321-5247, 2321-5256  
E-MAIL: [publicacionesaeronauticas@dgac.gob.gt](mailto:publicacionesaeronauticas@dgac.gob.gt)  
Web: [www.dgac.gob.gt](http://www.dgac.gob.gt) (Productos de Información Aeronáutica)  
Primer Nivel, 9 avenida 14-75 Zona 13  
Dirección General de Aeronáutica Civil, Ciudad de Guatemala

### CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

#### SEGURIDAD, REGULARIDAD Y EFICIENCIA EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

La Dirección General de Aeronáutica Civil por medio de su Director General Cap. Francis Arturo Argueta Aguirre con la necesidad URGENTE de reducir los riesgos para la propagación de la COVID-19 por medio del transporte aéreo, y de proteger la salud de las personas que viajan por vía aérea y del personal de la aviación que a la vez se mantengan las operaciones esenciales del transporte aéreo y velar por un retorno ordenado a la actividad normal a su debido tiempo. Tomando conocimiento de que, como consecuencias de las restricciones por distanciamiento físico, el cierre de lugares de trabajo y otras medidas preventivas.

El Estado de Guatemala opta para que los proveedores de servicios y el personal mantengan la validez de sus certificados, licencias y otras aprobaciones durante la pandemia del COVID-19.

Por este medio la Dirección General de Aeronáutica Civil con el fin de ayudar y facilitar a la industria aeronáutica y a todo el personal involucrado en la prestación de servicios y personal técnico que apoya al transporte aéreo comercial, corporativo y aviación general, publica las siguientes medidas de flexibilidad siempre y cuando se garantice los niveles aceptables de seguridad operacional durante las medidas temporales especiales que tome el Estado de Guatemala.

**Esta AIC cancela a la AIC A 33-20.**

## **MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

### **I. ANTECEDENTES:**

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

Al mismo tiempo, es necesario y urgente reducir los riesgos de propagación del COVID-19 en el transporte aéreo para proteger la salud de los pasajeros y al personal que labora en en los diferentes campos de la aviación para que se puedan mantener las operaciones de los proveedores de servicio y así garantizar un retorno ordenado a las operaciones normales.

Se considera que el desarrollo de la aviación civil 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 se continúen brindando sobre la base de igualdad de oportunidades, funcionando eficaz y económicamente.

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 que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, esta, avala la desviación al cumplimiento respecto de las normas y procedimientos internacionales cuando cualquier Estado Miembro considere impracticable dicho cumplimiento

Todos los estados deben buscar un equilibrio entre proteger la salud pública, respetar los derechos humanos y minimizar lo concerniente a las economías y a la sociedad.

Los Estados deben 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 Dirección General de Aeronáutica Civil pondrá, a disposición de los proveedores de servicio, diferentes Circulares las cuales están siendo elaboradas contando para ello con el aporte de diferentes funcionarios de los Estados de la región y expertos de la DGAC, estas Circulares se encuentran disponibles en el sitio [www.dgac.gob.gt](http://www.dgac.gob.gt)

## **MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

Los operadores de transporte aéreo comercial que brindan servicios de traslado de pasajeros, carga y correo obtienen sus utilidades mediante el cobro de boletos 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 mucho del personal técnico (tripulaciones, despachadores, técnicos en mantenimiento, entre otros) alrededor del mundo se encuentra en tierra, logrando que esta situación conforme pasa el tiempo, estos, vayan perdiendo su competencia y recurrencia de entrenamiento con respecto de las regulaciones aplicables. Si a esto le agregamos que los centros de entrenamiento aprobados han suspendido sus actividades (p. ej. simuladores de vuelo) les será muy difícil recuperar y mantener dichas competencias y sus recurrencias respectivas.

### **II. ALCANCE:**

Este documento busca la forma de apoyar a los proveedores de servicio, flexibilizando ciertos requerimientos del Anexo 6 parte I, Parte II y Parte III de la OACI para el Transporte Aéreo Comercial establecidos a través de la RAC OPS 1, RAC OPS 2, RAC OPS 3 esto sin menoscabar la seguridad operacional.

### **III. OBJETIVO:**

Presentar recomendaciones de flexibilización de los periodos de vencimiento de las evaluaciones de competencia, recurrencias, certificaciones, autorizaciones, aprobaciones, permisos y otras autorizaciones que la DGAC ha otorgado.

### **IV. DESARROLLO:**

El desarrollo de esta circular es el resultado de un análisis de riesgo que evalúa las amenazas, consecuencias, el establecimiento de acciones y medidas de mitigación respectivas.

El Evento principal que se ha identificado, es la disminución casi total de las operaciones aéreas por la pandemia. No obstante, el análisis pretende además de mejorar las barreras actuales, establecer nuevas medidas para evitar y/o mitigar los efectos indeseables que ante un nuevo evento de salud pública, la aviación no se vea tan afectada como se encuentra actualmente.

Es necesario recalcar que al ser este un problema global, las acciones que se tomen deben ser coordinadas entre todos los actores de la industria a nivel nacional y regional, ojalá de forma armonizada y para beneficio de todos.

## **MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

El equipo de trabajo que elaboró el análisis de riesgo entiende que algunas acciones requieren de un aporte de otras disciplinas, es decir, que involucran experticias aún fuera de la industria aeronáutica como por ejemplo epidemiología, sociología, psicología social entre otras.

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

Los esquemas que abajo se presentan intentan asesorar a los proveedores de servicio para que ellos puedan guiar a su personal técnico, que de aquí en adelante está siendo afectado y que se estarán venciendo en lo que respecta a sus entrenamientos recurrentes y competencias, por lo que la DGAC muestra cierta flexibilidad para que los operadores sigan cumpliendo con sus obligaciones en virtud de las regulaciones vigentes con respecto del COVID 19.

**MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

**V. ANÁLISIS DE RIESGOS**

Peligro genérico	Componente específico del peligro	Consecuencia relacionada al peligro	Defensas actuales para controlar el riesgo e índice de riesgo	Acciones ulteriores para reducir el riesgo e índice de riesgo resultante
Suspensión de actividades aeronáuticas debido a la Pandemia COVID-19	1. Suspensión de cumplimiento con el programa de entrenamiento 2. Cierre de centros de entrenamiento 3. RPA operando en el área restringida	1. Vencimiento de entrenamientos de experiencia reciente	1. RAC OPS 1.970 2. Manual de entrenamiento de pilotos y/o MGO. 3. Calificación de experiencia reciente. IR. 4B No tolerable	1. Flexibilidad de 60 días lo cual podrá realizarse a través de entrenamiento en línea. 2. Publicación de AIC sobre medidas de flexibilidad por COVID-19. 3. Solicitud de medidas de flexibilidad por parte del operador. IR. 2B Tolerable
		2. Vencimiento de chequeos de competencia (PC)	1. RAC OPS 1.965 2. Manual de entrenamiento de pilotos y/o MGO. 3. Calificación de competencia. IR. 4B No tolerable	1. Flexibilidad de 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, lo cual podrá realizarse a través de entrenamiento en línea. 2. Publicación de AIC sobre medidas de flexibilidad por COVID-19. 3. Solicitud de medidas de flexibilidad por parte del operador IR. 2B Tolerable
		3. Vencimiento de recurrente de aeronave para personal técnico	1. Apéndice 1 a la RAC OPS 1.965 (pilotos). 2. Apéndice 1 a la RAC OPS 1.1015 (tripulantes de cabina) 3. Apéndice 1 a la RAC OPS 1.195 (Despachadores) 4. Manual de entrenamiento de pilotos, tripulantes de cabina y despacho. 5. Entrenamiento teórico presencial/virtual. IR. 4B No tolerable	1. Estudio o repaso de los módulos de los sistemas de la aeronave que le competen de acuerdo con el sistema establecido por el operador y 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, lo cual podrá realizarse a través de entrenamiento virtual. 2. Publicación de AIC sobre medidas de flexibilidad por COVID-19. 3. Solicitud de medidas de flexibilidad por parte del operador IR. 2B Tolerable

**MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

		<p>4. Vencimiento recurrente de rutas/aeródromos para personal técnico</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. RAC OPS 1.975, RAC OPS 1.965 (c) (piloto)</li> <li>2. Apéndice 1 a la RAC OPS 1.195 (despacho).</li> <li>3. MGO parte C</li> <li>4. Manual de entrenamiento de pilotos</li> </ol> <p>IR. 4B No tolerable</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento lo cual podrá realizarse a través de entrenamiento en línea.</li> <li>2. Publicación de AIC sobre medidas de flexibilidad por COVID-19.</li> <li>3. Solicitud de flexibilidad por parte del operador</li> </ol> <p>IR. 2B Tolerable</p>
		<p>5. Vencimiento de recurrente de equipos de emergencia para personal técnico</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. RAC OPS 1.965 (d) (pilotos)</li> <li>2. Apéndice 1 a la RAC OPS 1.1015(b)(4) (Tripulantes de cabina)</li> <li>3. Manual de entrenamiento de pilotos</li> <li>4. Manual de entrenamiento de tripulantes</li> </ol> <p>IR. 4B No tolerable</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizar curso reducido de forma teórica y 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento.</li> <li>2. Publicación de AIC sobre medidas de flexibilidad por COVID-19.</li> <li>3. Solicitud de flexibilidad por parte del operador</li> </ol> <p>IR. 2B Tolerable</p>

**MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

		<p>6. Vencimiento de recurrente de CRM para personal técnico</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. RAC OPS 1.965, RAC OPS 1.243 (piloto)</li> <li>2. Apéndice 1 a la RAC OPS 1.1015 (b)(9) (tripulantes de cabina)</li> <li>3. Apéndice 1 a la RAC OPS 1.195 (a)(2) y (5) (Despacho)</li> <li>4. Manual de entrenamiento de pilotos, tripulantes de cabina y despacho.</li> <li>5. MGO parte D.</li> </ol> <p>IR. 4B No tolerable</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Además de 2 meses adicionales 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.</li> <li>2. Publicación de AIC sobre medidas de flexibilidad por COVID-19.</li> <li>3. Solicitud de medidas de flexibilidad por parte del operador</li> </ol> <p>IR. 2B Tolerable</p>
		<p>7. Vencimiento de recurrente de mercancías peligrosas</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. RAC 18, 18.9.5</li> <li>2. MGO parte B</li> <li>3. Manual de mercancías peligrosas</li> </ol> <p>IR 4B No tolerable</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, se debe completar un repaso en el tema de DG en un curso reducido de aprox. 2 horas en caso de vencimiento.</li> <li>2. Publicación de AIC sobre medidas de flexibilidad por COVID-19.</li> <li>3. Solicitud de medidas de flexibilidad por parte del operador</li> </ol> <p>IR. 2B Tolerable</p>
		<p>8. Vencimiento de entrenamiento en RVSM</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Curso válido por 12 meses, es decir la recurrencia debe de realizarse de manera anual.</li> <li>2. RAC OPS 1 Sección 2, anexo 2</li> <li>3. MGO parte B</li> </ol> <p>IR 4B No tolerable</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Curso en línea de acuerdo a su programa de entrenamiento.</li> <li>2. Publicación de AIC sobre medidas de flexibilidad por COVID-19.</li> <li>3. Solicitud de medidas de flexibilidad por parte del operador</li> </ol> <p>IR. 2B Tolerable</p>

**MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

		9. Vencimiento en entrenamiento para operaciones en zonas con requisitos específicos de performance de navegación (PBN)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Curso válido por 12 meses, es decir la recurrencia debe de realizarse de manera anual.</li> <li>2. RAC OPS 1 Sección 2, anexo 4</li> <li>3. MGO parte B</li> </ol> IR. 4B no tolerable	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Curso en línea de acuerdo a su programa de entrenamiento.</li> <li>2. Debe realizarse 2 aproximaciones de las cuales una debe de ser con ida al aire en simulador.</li> <li>3. Debe realizarse 2 aproximaciones de las cuales una debe ser con ida al aire en aeronave.</li> <li>4. Dos aproximaciones en la aeronave, de las cuales una debe ser con ida al aire.</li> </ol> IR. 2B Tolerable
		10. Vencimiento en entrenamiento de maletines de vuelo electrónicos (EFB)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El curso es válido por 12 meses, es decir la recurrencia debe de realizarse de manera anual.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Recibir curso en línea, si la empresa se encuentra aprobada para impartirlo.</li> <li>2. Recibir curso abreviado de 1 hora de manera presencial.</li> </ol> IR. 2B Tolerable
		11. Invasión a espacios restringidos por disposiciones gubernamentales	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. RAC 101.21</li> <li>2. AIC sobre la restricción de sobrevuelo.</li> </ol> IR. 2C Tolerable	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. No es necesario implementar más defensas por el momento.</li> </ol>



## **MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

### **VI. CONCLUSIONES**

- i. La DGAC en concordancia con lo establecido por la OACI y de carácter excepcional y temporal, concederá medidas de flexibilidad al cumplimiento de las disposiciones de la RAC-OPS 1, RAC OPS 2 y RAC OPS 3 cuando haya constatado la existencia de tal necesidad, y sujeta al cumplimiento de cualquier condición adicional que se considere necesario, a fin de garantizar un nivel aceptable de seguridad operacional en cada caso en particular. Para estos efectos se recomienda observar las tablas de medidas de flexibilidad de seguridad sugeridas que se encuentran al final de esta Circular.
- ii. Es importante que los proveedores de servicios mantengan actualizados los conocimientos y competencias de su personal técnico, de forma tal que su permanente actualización también permita a sus economías salir a flote, a estos efectos se recomienda tomar como base las propuestas del presente documento.
- iii. La RAC OPS 1, RAC OPS 2 y RAC OPS 3 aborda las disposiciones regulatorias para el personal técnico del Transporte Aéreo Comercial y establece diferentes plazos para la recurrencia de sus entrenamientos 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. Todas las medidas temporales aceptadas se anotarán dentro de las especificaciones de operación (Ops Specs) anotando en el campo de “otros” las disposiciones otorgadas.
- v. En lo que respecta a la base de datos de navegación utilizadas por los proveedores de servicio 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 que la DGAC estará atenta al vencimiento de dichos periodos o procedimientos establecidos y aprobados.
- vi. Con el objetivo de continuar fortaleciendo la seguridad operacional en el transporte aéreo, el proveedor de servicios debe presentar a la DGAC, para su respectiva aprobación, las medidas que implementará y así poder ser considerado dentro de la prerrogativa citada anteriormente. Estas medidas deberán cumplir pero no limitarse al menos con lo siguiente:
  1. Elaborar un análisis de riesgo, mediante el cual se pueda demostrar la manera como el proveedor de servicios de transporte aéreo mantendrá controlado el riesgo por la falta de entrenamiento recurrente, evaluaciones de competencia de su personal técnico y así continuar manteniendo de esa forma un nivel de desempeño aceptable de la seguridad operacional.

[www.dgac.gob.gt](http://www.dgac.gob.gt)

## **MEDIDAS DE MITIGACIÓN ANTE EL VENCIMIENTO DE LOS CHEQUEOS DE COMPETENCIA, RECURRENCIA DEL PERSONAL POSEEDOR DE UNA LICENCIA TÉCNICA Y OTROS PERMISOS, CERTIFICADOS O AUTORIZACIONES DEL OPERADOR - COVID-19**

Es importante resaltar que este análisis de riesgo debe dejar claro cuáles serán las medidas de mitigación a ser implementadas mientras el personal técnico que goce de dichas prerrogativas se encuentren brindando sus servicios. (por ejemplo, si hay un PIC vencido que forme parte de una tripulación de vuelo, por lo menos el F/O debe de estar con los requisitos vigentes).

2. Con el objetivo de poder establecer las medidas de flexibilización es necesario que cada proveedor de servicios identifique:
  - a. Tiempos de vencimiento para su personal técnico, estableciendo fechas con sus tiempos críticos, para establecer prioridad en quienes deberían de ser entrenados primero, y
  - b. Áreas de conocimiento a ser fortalecidas con el fin de reforzar dichas áreas en sus entrenamientos.
3. Presentar un plan de capacitación (para los diferentes escenarios) que como mínimo incluya:
  - a. Los nombres del personal técnico a ser entrenados, tomando en cuenta la priorización de quiénes deben 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 será impartido.
  - e. Fecha en que la prueba de habilitación (si aplica) será efectuada.
  - f. Maniobras mínimas a ser realizadas (Ejemplo: 3 despegues y aterrizajes)
  - g. Temas de repaso
  - h. Procedimiento sobre las Medidas sanitarias desarrolladas por los centros de entrenamiento propuesto y aprobados (ejemplo: los simuladores podrían no cumplir con el distanciamiento y ser fuente de más propagación, entre otros)
  - i. Informar a la GVSO que plataforma se utilizara para el entrenamiento virtual.
4. Este entrenamiento, además de ser aprobado / aceptado por la DGAC, será también evaluado y vigilado (con su respectivo registro y siempre dentro de las medidas sanitarias actuales), esto con el objeto de garantizarle al proveedor de servicios, que el centro de entrenamiento o el instructor/examinador se encuentre brindando el entrenamiento de acuerdo con los requerimientos desarrollados en el documento presentado para ese fin.

## VII. TABLAS DE OPCIONES DE FLEXIBILIDAD SUGERIDOS

Regreso a la normalidad desde el 1 de octubre hasta el 30 de noviembre 2020 (2 meses)			
Ítems operacionales	Regulación	Requisito para vigencia	Opciones de Flexibilidad
<b>Experiencia reciente</b>	RAC OPS 1.970 (Pilotos)	3 despegues y aterrizajes en los últimos 90 días	En cumplimiento con el artículo de la regulación RAC OPS 1.970 (b) el cual describe que se permite extender el período de entrenamiento por 30 días adicionales, por lo que el operador podrá extender de 90 + 30 (120 días) a 90 días. Esto podrá realizarse a través de entrenamiento en línea.
<b>Chequeos de competencia (PC)</b>	RAC OPS 1.965 (Pilotos)	2 verificaciones al año sin estar dentro de un plazo de 4 meses consecutivos.	2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, lo cual podrá realizarse a través de entrenamiento en línea.
<b>Recurrente aeronave</b>	Apéndice 1 a la RAC OPS 1.965 (Pilotos) Apéndice 1 a la RAC OPS 1.1015 (Tripulantes de cabina) Apéndice 1 a la RAC OPS 1.195 (Despacho)	Un repaso teórico una vez cada 12 meses	Estudiar o repasar los módulos de los sistemas de la aeronave que le competen de acuerdo con el sistema establecido por el operador y 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, lo cual podrá realizarse a través de entrenamiento virtual.
<b>Recurrente rutas/aeródromos</b>	RAC OPS 1.975 RAC-OPS 1.965(c) (Piloto) Apéndice 1 a la RAC OPS 1.195 (Despacho)	Una verificación en línea cada 12 meses	2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento o cual podrá realizarse a través de entrenamiento en línea.
<b>Recurrente equipos de emergencia</b>	RAC OPS 1.965 (d) (Pilotos) Apéndice 1 a la RAC OPS 1.1015(b)(4) (Tripulantes de cabina)	Un repaso anual cada 12 meses	Realizar curso reducido de forma teórica y 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento
<b>Recurrente CRM</b>	RAC OPS 1.965		<b>Virtual</b>

	<p>RAC OPS 1.243 (Pilotos)</p> <p>Apéndice 1 a la RAC OPS 1.1015(b)(9) (Tripulantes de cabina)</p> <p>Apéndice 1 a la RAC OPS 1.195 (a)(2) y (5) (Despacho)</p>	Un repaso cada 12 meses	Además de 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, se debe completar un repaso en el tema de CRM en un curso reducido de aprox. De acuerdo a su programa de entrenamiento aprobado
<b>Recurrente Mercancías Peligrosas</b>	RAC 18, 18.9.5		<b>Virtual</b>
		Un repaso cada 24 meses	Además de 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, se debe completar un repaso en el tema de DG en un curso reducido de acuerdo al programa de capacitación aprobado

<b>ENTRENAMIENTO DE RECURRENCIAS DE OPERACIONES ESPECIALES</b>				
	<b>REGULACIÓN</b>	<b>FLEXIBILIDAD</b>		
<b>RVSM</b>		<b>Tierra</b>	<b>SIM</b>	<b>Avión</b>
<p>Operación en espacio aéreo definido con separación vertical reducida (RVSM)</p> <p><b>RAC OPS 1.241</b></p>	El curso es válido por 12 meses, es decir la recurrencia debe de realizarse de manera anual	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recibir curso en línea, de acuerdo a su programa de entrenamiento</li> </ul>	No aplica.	No aplica.
<b>PBN</b>		<b>Tierra</b>	<b>SIM</b>	<b>Avión</b>
<p>Operaciones en zonas con requisitos específicos de performance de navegación (PBN)</p> <p><b>RAC OPS 1.243</b></p>	El curso es válido por 12 meses, es decir la recurrencia debe de realizarse de manera anual	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recibir curso línea, de acuerdo a su programa de entrenamiento.</li> </ul>	Debe realizarse 2 aproximaciones de las cuales una debe de ser con ida al aire.	Debe realizarse 2 aproximaciones de las cuales una debe de ser con ida al aire.
<b>EFB</b>		<b>Tierra</b>	<b>SIM</b>	<b>Avión</b>
<p>Maletines de vuelo electrónicos (EFB)</p> <p><b>RAC OPS 1.848</b></p>	El curso es válido por 12 meses, es decir la recurrencia debe de realizarse de manera anual	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recibir curso línea, si la empresa se encuentra aprobada para impartirlo.</li> <li>Recibir curso</li> </ul>	No aplica.	No aplica.

		abreviado de 1 hora de manera presencial.		
--	--	---	--	--

Los periodos recomendados en las tablas siguientes, se presentan con la intención de guardar homogeneidad con los mismos periodos que otros Estados están ofreciendo, y lograr algún tipo de estandarización en ellos en nuestra región.

<b>CERTIFICADOS-PERMISOS-AUTORIZACIONES-FLEXIBILIZACIONES CON FECHA DE VENCIMIENTO ANTES DEL 1 de MAYO 2020</b>	
Certificados de Operador Aéreo (COA)*	Se conceden 2 meses adicionales
Certificado Operativo (CO)*	Se conceden 2 meses adicionales
Permisos	**
Autorizaciones	**
Flexibilizaciones	Se conceden 2 meses adicionales
Arrendamientos aprobados	Se conceden 2 meses adicionales

\*Verificar validez del certificado de explotación otorgado.

\*\*En referencia a permisos y/o autorizaciones otorgadas, la DGAC deberá analizar individualmente la solicitud de extensión del tiempo de validez.

<b>OTRO PERSONAL OPERATIVO QUE NO SON PILOTOS, DESPACHADORES Y TRIPULANTES DE CABINA</b>	
Personal de tráfico, rampa, seguridad aeroportuaria, mercancías peligrosas, etc.	Se conceden 2 meses adicionales

## ANEXO:

### ÁREA DE TRIPULANTES DE CABINA

Para Tripulantes de Cabina, aplican también las siguientes disposiciones:

1. Es importante resaltar que el análisis de riesgo debe de dejar claro cuáles serán las medidas de mitigación a ser implementadas mientras el Tripulante de Cabina que goce de la prerrogativa se encuentre brindando sus servicios. (Por ejemplo, solo un Tripulante de Cabina no vigente formará parte de una tripulación, el resto de la tripulación debe contar con sus requisitos al día).
2. Con el objetivo de poder establecer las medidas de flexibilización es necesario que cada operador identifique:
  - a. Tripulantes de cabina con tiempos de vencimiento críticos
  - 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 diseño de un posible plan de capacitación (para los diferentes escenarios) que como mínimo incluya:
  - a. Los nombres de los tripulantes de cabina 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 las pruebas prácticas serán efectuadas (Ejemplo: practicas reales de apertura de las salidas normales y las de emergencia para la evacuación de pasajeros)
  - f. Temas de repaso
  - g. Procedimiento sobre las medidas sanitarias desarrolladas por los centros de entrenamiento propuestos y aprobados (ejemplo: el uso del equipo para la protección respiratoria (PBE)).
  - h. Tipo de plataforma a utilizar, en el caso de entrenamiento virtual, especificando quiénes serán los instructores virtuales
  - i. Se deberá realizar un vuelo de chequeo verificado por un instructor
4. Este entrenamiento, además de ser aceptado por la DGAC, 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 se encuentre brindando el entrenamiento de acuerdo con los requerimientos desarrollados en el documento presentado para ese fin.

Medidas de flexibilidad				
Ítems operacionales	Regulación	Requisito para vigencia	Opciones de Flexibilidad	
Entrenamiento Refresco	RAC-OPS 1.1020 (a) Apéndice 1 de RAC-OPS 1.1020.	No estar alejado de toda actividad de vuelo durante más de 3 meses pero dentro del periodo de validez del último recurrente	Los titulares que se han alejado de toda actividad de vuelo por más de dos meses pero se encuentran dentro del periodo de validez del último recurrente, cumplirán el requisito de entrenamiento de refresco en los próximos seis meses después del último vuelo.	
Entrenamiento Recurrente	RAC-OPS 1.1015	Cada 12 meses	La validez del entrenamiento recurrente podrá extenderse por 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento.	
Recurrente CRM	RAC OPS 1.1015	Un repaso cada 12 meses	<b>Línea</b>	<b>Presencial</b>
			Además de 2 meses adicionales 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	Además de 2 meses adicionales 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
Recurrente Mercancías Peligrosas	RAC 18, 18.9.5	Un repaso cada 24 meses	<b>Línea</b>	<b>Presencial</b>
			Además de 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, se debe completar un repaso en el tema de DG en un curso reducido de aprox. 2 horas en caso de vencimiento	Además de 2 meses adicionales a partir de la fecha de vencimiento, se debe completar un repaso en el tema de DG en un curso reducido de aprox. 4 horas en caso de vencimiento.