

AIC  
A



32-20  
03 AUG

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 20-20.**

## **MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD - COVID-19**

### **I. ANTECEDENTES:**

La actual crisis sanitaria ha impactado de forma 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 a corto y mediano plazo es lograr un equilibrio entre el incremento paulatino de las operaciones aéreas, al respeto a los derechos humanos y la contención efectiva de la pandemia.

Actualmente vemos muchas aerolíneas a nivel mundial declarándose en quiebra, otras con una marcada reducción de sus operaciones, lo que las está obligando a dejar aeronaves en tierra, personal técnico con licencias y aeronaves con certificados vencidos y/o próximos a vencer, pero con la imposibilidad de renovarlos debido a la reducción de las diferentes actividades laborales, ya sea en los rubros públicos o privados. 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).

### **II. ALCANCE:**

Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas y poseedores de un certificado de operador aéreo (COA) afectados por la pandemia COVID-19.

### **III. OBJETIVO:**

Proponer una serie de medidas de flexibilidad y mitigación en el área de aeronavegabilidad encaminadas a mantener la operatividad aérea actual.

### **IV. DIRECTRICES Y MEDIDAS DE ALIVIO Y FLEXIBILIDAD**

#### **i. Aeronaves en condición de almacenaje o estacionamiento**

- a. Todos los poseedores de certificados de operador aéreo (COA) que debido a la crisis sanitaria derivada de la pandemia COVID-19 hayan dejado sus aeronaves en tierra, deberán seguir los procedimientos de almacenaje y estacionamiento de aeronaves establecidos en los respectivos Programas de mantenimiento (MPD, MRB) . De forma paralela también deben cumplir los procedimientos de preservación de los motores, hélices y componentes, estipulados en los respectivos manuales de mantenimiento.
- b. Los poseedores de COA no deberán suspender o modificar su programa de mantenimiento durante los períodos de almacenaje o estacionamiento de la aeronave sin la respectiva aprobación de la autoridad aeronáutica.

### **MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD - COVID-19**

- c. Así mismo, si los poseedores de un COA cumplen correctamente los procedimientos de almacenaje o estacionamiento según lo estipulado en el manual de mantenimiento de la aeronave y si se cuenta con autorización de esta Dirección General de Aeronáutica Civil, no será necesario llevar a cabo todas las tareas de mantenimiento programado (por ejemplo, las tareas contenidas en el MPD) durante el período de almacenaje o estacionamiento, se puede esperar a finalizar dicho período, pero se deben realizar obligatoriamente antes del próximo vuelo. Lo mismo aplica para las Directivas de Aeronavegabilidad, Boletines Mandatorios, componentes con vida límite y TBO, que hayan sido generados o emitidos durante el período de almacenaje o estacionamiento de la aeronave.
- d. Al finalizar el período de almacenaje y estacionamiento, y previo al primer vuelo después de dicho período, La DGAC se asegurará que los poseedores de COA hayan cumplido las tareas de mantenimiento programado que no fueron ejecutadas durante el período de almacenaje en virtud del párrafo anterior y adicionalmente se ejecuten los debidos procedimientos de retorno a operación luego de un período de estacionamiento, estos procedimientos se encuentran detallados en los respectivos manuales de mantenimiento.

#### **ii. Directivas de aeronavegabilidad**

- a. Los prolongados períodos de almacenaje y estacionamiento de las aeronaves podrían dar origen a omisiones en el cumplimiento de Directivas de Aeronavegabilidad, estas directivas en algunos casos podrían tratarse de Directivas de Emergencia, que hubiesen de igual forma haber sido generadas durante este periodo, en este sentido se recomienda la atención a las páginas web de los Estados de diseño quienes han continuado emitiendo Directivas, algunas de ellas asociadas a las medidas de mantenimiento y limpieza de las aeronaves y sus interiores o de otra índole. La Dirección General de Aeronáutica Civil vigilará el cumplimiento de lo antes descrito.

#### **iii. Publicaciones técnicas**

- a. Todo poseedor de un COA deben garantizar que todas aquellas publicaciones técnicas relacionadas al mantenimiento de las aeronaves, motores, accesorios y componentes deben ser renovadas y/o actualizadas según el fabricante de la aeronave, motor, accesorio y componente las haya revisado y/o actualizado.

#### **iv. Renovación de los certificados de aeronavegabilidad de aeronaves**

- a. Para los casos en que el certificado de aeronavegabilidad, vence en las fechas comprendidas del 01 de mayo al 30 de Septiembre 2020, deberán presentar los documentos a bajo descritos, esto para poder emitir el Certificado de Aeronavegabilidad omitiendo la inspección física establecida

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

## **MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD - COVID-19**

en la Ley de Aviación Civil Art. 42, la cual se llevara a cabo posteriormente al finalizar la emergencia del COVID-19;

- i. Solicitud para la Renovación del certificado de Aeronavegabilidad forma DGAC FS-628.
- ii. Forma DGAC FS-215 (general) y FS-215A (Comercial).
- iii. Copia de Anotación en bitácora de la ejecución de la inspección anual/100horas, Aeronave, Motor (s), Hélice (s).
- iv. Póliza de Seguro Original o copia autenticada.
- v. Fotocopia de la Factura o comprobante pago por inspección.
- vi. Copia de Certificado de Matricula Vigente.
- vii. Copia de Registro de Prueba y chequeo de Pitot, ATC transponder y ELT.
- viii. Último informe de peso y balance.
- ix. Listado de cumplimiento de directivas de aeronavegabilidad.
- x. Copia de Licencia de Radio.
- xi. Copia de Certificado de Homologación de Ruido.
- xii. Copia de Solvencia Financiera.
- xiii. Fotografía de Placa de Identificación de nacionalidad.
- xiv. Listado de componentes con vida limite.
- xv. Fotografía de placa de Aeronave, Motor (s) y Hélice (s)
- xvi. Devolución de Certificado de Aeronavegabilidad Vencido.
- xvii. Copia de Cospas Sarsat.

### **v. Licencias al personal técnico de mantenimiento de aeronaves (TMA)**

- a. Para los casos de las licencias al personal técnico de mantenimiento de aeronaves (TMA), se deberán seguir los lineamientos establecidos en la AIC específica para tal efecto por parte de la Gerencia de Licencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Con respecto al entrenamiento tanto inicial o recurrente que se pudiera vencer en el tiempo de la Emergencia COVID-19, se procederá a realizar vigilancia a través de medios Electrónicos con anticipación de la solicitud de la empresa a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

### **vi. Certificado Operativo (CO) – Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA)**

- a. Para los poseedores de un CO – OMA, ya sea en el territorio nacional o en el extranjero, en los casos en los cuales la vigencia del CO expire entre el 01 de mayo 2020 y el 30 de septiembre 2020, se otorgará una prórroga de la vigencia del CO.
- b. De esta forma, la nueva fecha de vencimiento del CO – OMA en cuestión pasa a ser el 30 de septiembre de 2020.

### **MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD - COVID-19**

- c. Dicha prórroga en la vigencia de los certificados operativos no exime a los operadores de la responsabilidad de cumplir con los requerimientos regulatorios pertinentes y evaluar el cumplimiento con los mismo mediante un programa de auditoria a las diversas áreas de la organización, tarea que debe ser ejecutada por sus respectivos sistemas de calidad, de igual manera la OMA deberán identificar y corregir posibles amenazas a la seguridad operacional, tarea que debe ser ejecutada por los respectivos SMS de la OMA, de acuerdo a las regulaciones de aviación.
- d. Para el caso en que una OMA emplee personal de mantenimiento con licencia expirada, en virtud del párrafo v. la Dirección General de Aeronáutica Civil se asegurara que la OMA en cuestión elabore un análisis de riesgos mediante el cual se pueda demostrar cómo la OMA mantendrá controlado el riesgo por la falta de entrenamiento recurrente o licencia expirada de sus técnicos de mantenimiento (TMA) y tendrá la capacidad de mantener un alto nivel de desempeño en la seguridad operacional mientras se tenga a personal con entrenamiento recurrente y licencias vencidas. Es importante resaltar que el análisis de riesgo debe de dejar claro cuáles serán las medidas de mitigación a ser implementadas mientras el personal de mantenimiento vencido se encuentre laborando en la OMA.

**Nota:** El COA y CO para que estén vigentes deben de cumplir con los Puestos Gerenciales requeridos en la Regulación respectiva y como fueron aprobados en su Certificación.

#### **vii. Certificado de Matricula**

- a. Tomando como base el Manual de Normas y Procedimiento del Registro Aeronáutico Nacional, el RAN se encuentra anuente para todas aquellas solicitudes de inscripción, modificación (cambio de propietario, cambio de colores, cambio de motor, cambio de matrícula) que requieran inspección y verificación de datos, a expedir un certificado de matrícula provisional por tres meses, siempre que el usuario cumpla con los requisitos legales correspondientes y exprese su conformidad para la emisión de dicho certificado. Así mismo, se emitirá un documento (previo), en el que se haga constar los requisitos pendientes para emisión del Certificado de Matricula Definitivo o Certificado de Matricula Provisional por el plazo que dura el contrato de Arrendamiento.

## MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD - 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
<b>Suspensión de actividades aeronáuticas debido a la Pandemia COVID-19</b>	1. Certificados de aeronavegabilidad 2. OMA en operación 3. Aeronaves con necesidad de certificado de aeronavegabilidad	1. Vencimiento del certificado de aeronavegabilidad	1.1 Requisito en la Ley de Aviación Civil. 1.2 Requisito de la RAC sobre renovaciones. 1.3 Procedimientos de los inspectores para renovación 1.4 Inspectores de AW 1.5 SIAR para alertar sobre vencimiento de certificado. 1.6 Disposiciones del gobierno sobre qué actividades aeronáuticas son permisibles. IR. 3A No tolerable	1.1 Verificación de documentación de trabajos realizados a la aeronave con soporte documental de mantenimiento publicado en una AIC, demostrando que una OMA está dando el retorno al servicio. 1.2 Publicación de AIC a toda la industria IR. 1A Tolerable
	4. Personal operando. 5. Entrenamiento Personal	2. Vencimiento a la licencia del personal técnico	(Referencia al análisis de riesgos y AIC de licencias)	
		3. Personal infectado	3.1 Disposiciones del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social. 3.2 Disposiciones propias de cada empresa y autorizadas a través del Ministerio de Economía. 3.3 Equipo de protección personal IR. 2C Tolerable	3.1 Circular de medidas de protección para el personal de mantenimiento aeronáutico. IR. 2C Tolerable

**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD - COVID-19**

		<p>4. Personal con entrenamiento vencido</p>	<p>4.1 Requisito en la RAC sobre entrenamiento al personal de mantenimiento aeronáutico.</p> <p>4.2 Programa de entrenamiento de la OMA.</p> <p>4.3 Vigilancia por parte del Estado.</p> <p>4.4 Método aceptable de entrenamiento.</p> <p>IR. 3C Tolerable</p>	<p>4.1 Seguimiento a través de medios electrónicos del entrenamiento 2 meses adicionales a partir de la fecha vencimiento.</p> <p>4.2 Si la empresa emplea personal con licencia expirada o entrenamiento expirado, debe elaborar un análisis de riesgos y demostrar como la OMA mantendrá controlado el riesgo por la falta de entrenamiento recurrente o licencia expirada y presentarlo a la DGAC.</p> <p>IR. 2C Tolerable</p>
		<p>5. Vencimiento del certificado operativo (CO)</p>	<p>5.1 Requisitos en RAC.</p> <p>5.2 Procedimiento de certificación sobre renovación de certificado del departamento de certificación.</p> <p>5.3 Personal para renovación de certificados (inspectores AW).</p> <p>5.4 Documentación requerida para la renovación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manuales</li> <li>- Entrenamiento</li> <li>- Herramienta/equipo</li> <li>- Personal</li> <li>- Instalaciones</li> </ul> <p>IR. 3A no tolerable</p>	<p>5.1 Prórroga de tiempo para poder cumplir con los requisitos de renovación de CO, hasta el 30 de Septiembre de 2020.</p> <p>IR. 1A Tolerable</p>

**MEDIDAS DE FLEXIBILIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD - COVID-19**

		6. Aeronaves en tierra	6.1 Manual/Programa de mantenimiento 6.2 Manual de procedimientos de mantenimiento (MPD) 6.3 Junta de revisión de mantenimiento (MRB) IR. 3C Tolerable	6.1 Comunicar que no se debe suspender el programa de mantenimiento durante el tiempo que una aeronave se mantenga en tierra. 6.2 Comunicar que cualquier cambio en el programa de mantenimiento debe ser aprobado por la DGAC. 6.3 Verificar antes de realizar el primer vuelo, que se haya efectuado y existan registros de todo el mantenimiento aplicable.  IR 2C Tolerable
1.		7. Vencimiento de certificados de matrícula	7.1 Procedimiento de registro aeronáutico nacional. IR. 3C Tolerable	7.1 Emitir un certificado provisional de matrícula por tres meses. 7.2 Cumplimiento por el usuario con los requisitos legales correspondientes.  IR 2C Tolerable.