

Proyecto Regional RLA/99/901

Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Folleto de orientación para el análisis y gestión de los riesgos aplicables a la extensión del vencimiento del certificado de aeronavegabilidad (CofA) por COVID-19

Aprobado por el Coordinador General del SRVSOP y publicado bajo su responsabilidad

Primera edición
Mayo 2020

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Registro de enmiendas

Folleto para el análisis y gestión de los riesgos aplicables a la extensión del vencimiento del certificado de aeronavegabilidad (CofA) por COVID-19

Registro de enmiendas			
Enmienda N°	Fecha de aplicación	Fecha de anotación	Anotado por:
Primera edición (Enmienda original)	05/04/2020	05/04/2020	CT del SRVSOP

Registro de enmiendas			
Enmienda N°	Fecha de aplicación	Fecha de anotación	Anotado por:

	Página
Registro de enmiendas	i
Índice	iii
1. Propósito	FO-1
2. Alcance.....	FO-1
3. Normas y reglamentos relacionados	FO-1
4. Antecedentes	FO-1
5. Análisis	FO-2
6. Procedimiento para la aplicación de la gestión de los riesgos y el otorgamiento de exenciones	FO-2
7. Gestión de los riesgos.....	FO-3
Apéndice A	FO-4
Apéndice B.....	FO-8

1. Propósito

Este folleto provee orientación respecto al análisis y gestión de los riesgos de seguridad operacional, aplicables a la extensión del vencimiento de los certificados de aeronavegabilidad (CofA) por COVID-19.

2. Alcance

Este folleto de orientación está dirigido a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) a cargo de emitir una extensión a la validez de los CofA de sus aeronaves durante los periodos comprendidos por la contingencia de la COVID-19, hasta la fecha en que la AAC pueda llevar a cabo las inspecciones correspondientes de acuerdo a los requisitos establecidos en su reglamentación.

3. Normas y reglamentos relacionados

Este folleto de orientación es aplicable para cubrir los requisitos establecidos en el:

- Anexo 8 sobre aeronavegabilidad. Numerales 3.2.1 3.2.2 y 3.2.3
- LAR 21 sobre certificación de aeronaves y componentes de aeronaves, Sección 21.830

4. Antecedentes

4.1. Debido a las restricciones de distanciamiento físico, cierre de lugares de trabajo y otras medidas preventivas impuestas por los Estados para evitar o reducir la propagación del coronavirus, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con miras a facilitar las operaciones en condiciones de seguridad operacional apropiadas durante la pandemia de COVID-19, alentó a los Estados a ser flexibles con las posiciones que adopten, observando al mismo tiempo las obligaciones que les incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300, Convenio de Chicago).

4.2. Siguiendo los lineamientos de OACI, los Estados han adoptando diversas medidas para que los proveedores de servicios y el personal aeronáutico mantengan la validez de sus certificados, licencias y otras aprobaciones durante la pandemia de COVID-19. Estas medidas que pueden incluir prórrogas temporales a los requisitos de las reglamentaciones nacionales, conocidas también como extensiones o alivios o flexibilizaciones, y que son necesarias para mantener las operaciones de aviación durante la pandemia COVID-19, constituyen exenciones o excepciones temporales y por tanto deben ser notificadas como diferencias de acuerdo al Artículo 38 del Convenio de Chicago. Véase Párrafo 1.2.5 del Doc 10050 de la OACI, sobre diferencias temporales o de corto plazo.

4.3. Como parte del proceso de gestión de los riesgos del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y de acuerdo a lo dispuesto en el Documento 9859, Sección 8.5.6, *los Estados deberían evaluar y gestionar las consecuencias de los cambios en sus sistemas de aviación*. En ese sentido, los Estados deberán identificar en forma proactiva los peligros y las consecuencias para la seguridad operacional de aquellos cambios que sean necesarios introducir en el sistema aeronáutico producto de la emergencia en salud pública que vive la humanidad, antes de que éstos sean implementados, a fin de permitir la gestión de los riesgos y la planificación y ejecución de las acciones y medidas de mitigación mediatas que alivien el pesado costo social, político y económico que vive la industria de la aviación debido al COVID-19.

4.4. En el mismo sentido, en el marco del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), el Elemento 3.2 – Gestión del cambio del Componente 3 – Aseguramiento de la seguridad operacional, explica los factores que cambian la experiencia de los proveedores de servicios, tales como, cambios al entorno de operación de la organización y los cambios reglamentarios externos, cambios económicos y riesgos emergentes.

4.5. Los cambios pueden afectar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional existentes. Además, nuevos peligros y riesgos de seguridad operacional conexos pueden introducirse involuntariamente en una operación cuando ocurren cambios. Los peligros deberían identificarse y los riesgos de seguridad operacional conexos evaluarse y controlarse, según se defina en los procedimientos

de identificación de riesgos o de gestión de riesgos de seguridad operacional (SRM) existentes en la organización.

5. Análisis

5.1. Los SARPS de la OACI contenidos en el Anexo 8 sobre el CofA, proporcionan un estándar global mínimo de seguridad operacional que son armonizados por los Estados miembros, para garantizar el reconocimiento de sus certificados.

5.2. El Anexo 8, Parte II, Capítulo 3, Párrafo 3.2.3, establece que el CofA se renovará o continuará en vigencia, de acuerdo con las leyes del Estado de matrícula, siempre que dicho Estado requiera que el mantenimiento de la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad se determine por medio de inspecciones periódicas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y el tipo de servicio o, alternativamente, por medio de inspecciones aprobadas por el Estado, que den, cuando menos, un resultado equivalente. Por lo tanto, un Estado puede optar por una de las dos opciones relacionadas al CofA: renovar o continuar en vigencia (sin fecha de vencimiento).

5.3. El presente análisis de riesgo está dirigido a los Estados que renuevan los certificados de aeronavegabilidad, por lo tanto, tienen una fecha de vigencia. Estos Estados, deberían establecer acciones de contingencia, a fin de flexibilizar las fechas de vencimiento de los CofA.

5.4. Estas acciones de contingencia tienen por objetivo establecer medidas para que las aeronaves mantengan la validez de los CofA de sus aeronaves durante la pandemia del COVID-19, cuyo trámite de renovación se ha visto afectado por las restricciones de desplazamiento y distanciamiento físico decretadas por los gobiernos, que impiden realizar las inspecciones físicas de las aeronaves para la renovación de sus CofA.

5.5. Asimismo, las operaciones aéreas se han visto reducidas y por tanto la utilización de las aeronaves, lo que ha ocasionado que muchas de ellas se encuentren cumpliendo los procedimientos de almacenaje establecidos en el ATA 10 (estacionamiento (parqueo) amarre, almacenamiento y retorno al servicio) de los manuales de mantenimiento (AMM), a fin de que las aeronaves no pierdan su condición de aeronavegabilidad.

5.6. En consecuencia, este folleto describe un procedimiento aplicable a las aeronaves que están operando o han sido almacenadas a las cuales se les vence su CofA.

5.7. Cuando el CofA tiene un período de validez ilimitado, el Estado de matrícula debe aprobar un sistema de inspección que asegure que se controla y determina el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave de manera continua. El sistema de inspección debe arrojar resultados al menos equivalentes al sistema de renovación periódica de CofA con un periodo de validez limitado.

5.8. En algunos Estados, a menos que se renuncie a él, se suspenda o cancele, el CofA se mantendrá en vigor en tanto la aeronave siga satisfaciendo las condiciones en que se expidió ese certificado. El Estado establecerá estas condiciones en su marco reglamentario. En este caso y considerando que el sistema de inspección podría ser afectado por las restricciones de distanciamiento, los Estados podrán establecer procedimientos a seguir durante la pandemia, antes de restablecer operación normal y en los primeros meses de operación normal, los que podrían ser similares a los descritos en este folleto.

5.9. Cuando un explotador de servicios aéreos suspenda el programa de mantenimiento de sus aeronaves, estas aeronaves no podrán ser admisibles para la extensión de sus certificados hasta que no hayan cumplido con el mismo. Este incumplimiento deja la aeronave en condición no aeronavegable.

6. Procedimiento para la aplicación de la gestión de los riesgos y el otorgamiento de exenciones

6.1. El procedimiento que se aplique debería permitir identificar los peligros y la evaluación de los riesgos de las posibles consecuencias relacionadas con el peligro, teniendo en cuenta la peor condición previsible, cuyos resultados podrían permitir a las AAC flexibilizar sus requisitos y otorgar extensiones a los mismos, respecto a las fechas de vencimientos de los CofA. El otorgamiento de las extensiones deberá estar condicionado al cumplimiento de las posibles mitigaciones y de las consideraciones descritas para

cada tiempo de extensión (escenarios). A continuación, se describe un modelo de procedimiento simple que podría apoyar en la gestión de los riesgos y de las exenciones:

1. Establecer claramente la exención que solicita respecto a los requisitos vigentes, que podría flexibilizar el plazo de vencimiento del CofA en forma transitoria, permitiendo la renovación del CofA para continuar o volver a operar en transporte aéreo comercial.
2. Identificar los peligros emergentes, alrededor de la propuesta de la extensión (escenarios para cada tipo de explotador).
3. Analizar sus posibles consecuencias ante el peligro identificado.
4. Medir el nivel de riesgo de las consecuencias.
5. Proponer estrategias para la mitigación y control de riesgo.

7. Gestión de los riesgos

7.1. En el ámbito de la aeronavegabilidad, al igual que en otras áreas vinculadas con la aviación, se hace necesario ejecutar los principios básicos de la gestión de la seguridad operacional al proceso de las renovaciones de los CofA, basándose en pruebas satisfactorias de que la aeronave cumple con el diseño de tipo aprobado y está en condiciones de operaciones seguras, correspondientes a los requisitos adecuados de aeronavegabilidad como se establece en las SARPS del Anexo 8.

7.2. Poner en práctica estos principios de seguridad operacional en medio de una pandemia como la de COVID-19, es de especial relevancia por los riesgos que implicaría el adoptar medidas flexibles que faciliten la operación del sistema aeronáutico ante esta grave crisis mundial. Por ello es de especial interés hacer un análisis exhaustivo de los riesgos operacionales relacionados con ciertos SARPS cuando se hace necesario la aplicación de exenciones temporales y la necesidad de establecer medidas de mitigación y de consideraciones esenciales en el proceso de toma de decisiones.

7.3. Para facilitar la comprensión de lo expuesto, en la siguiente matriz se presenta el resultado del análisis de distintos escenarios de flexibilización del plazo de vencimiento de los CofA, la identificación del peligro que puede generar, el nivel de riesgo, las acciones de mitigación de los riesgos, así como tres enfoques sobre consideraciones operacionales respecto a los escenarios que se podrían presentar, a fin de que sirva como guía a los Estados en la toma de decisiones.

7.4. En el [Apéndice A](#) de este documento, se presenta las matrices para la gestión de los riesgos y extensiones de los CofA y en el [Apéndice B](#) se proveen ejemplos de tablas de probabilidad y gravedad y matrices de gestión de riesgos que se pueden utilizar para la evaluación de los riesgos de la matriz que se presenta en el [Apéndice A](#).

Apéndice A

Matriz de gestión de los riesgos para el otorgamiento y gestión de las extensiones otorgadas a los certificados de aeronavegabilidad (CofA)

Anexo 8 – Numeral 3.2.3 y Reglamento aplicable del Estado

Exención	Población afectada	Identificación del peligro	Posibles consecuencias	Índice de riesgo	Posibles mitigaciones	Consideraciones operacionales durante el período de contingencia	Consideraciones antes de entrar a servicio normal	Consideraciones operacionales durante los primeros meses de servicio normal
60 días	Aeronaves	Ampliación del período de validez del certificado de aeronavegabilidad por pandemia COVID-19.	Pérdida de la validez del certificado de aeronavegabilidad por límite de la vigencia establecida en el reglamento, considerando que los explotadores de servicios aéreos demuestren que están cumpliendo con el programa de mantenimiento de sus aeronaves.	4C Moderado Ocasional: 4 Grave: C	<ol style="list-style-type: none"> Establecer que el explotador revise el manual de control de mantenimiento (MCM) a fin de incluir procedimientos que sean aplicables a los procesos que soportarán la solicitud de la ampliación del período de validez del certificado de aeronavegabilidad por pandemia COVID-19. Establecer que el explotador presente informes mensuales de la condición de aeronavegabilidad de la aeronave (autoevaluaciones). Establecer que el explotador desarrolle o incluya ítems de inspección requerida (RII), si no han sido establecidos en el MCM por el explotador, a las tareas relacionadas con los: <ul style="list-style-type: none"> sistemas de oxígeno, sistemas de presurización, sistemas de detección y extinción de incendio, sistemas de detección de humo, cambio de ruedas y frenos, trabajos en los motores y/o hélices, si corresponde. La división de inspección de aeronavegabilidad (AID) analizará la gestión de los riesgos identificados a través del SMS del explotador de cualquier tendencia que haya excedido los niveles de alerta establecidos. 	<ol style="list-style-type: none"> Hacer el seguimiento a fin de que todas las medidas de protección dispuestas por la OMS, la Autoridad del Estado y por el explotador de servicios aéreos sean cumplidas. Disponer que el explotador de servicios aéreos comunique cualquier situación que ponga en riesgo la seguridad operacional cuando ya se le otorgó la extensión del período de validez y no operará hasta que la AAC evalúe el caso y lo autorice. Establecer que cualquier desviación por parte del explotador obliga a la suspensión de la aeronave y solo se reactivará con la inspección que determine la AAC. Solicitar la presentación de toda la documentación requerida para la renovación del CofA. 	<ol style="list-style-type: none"> Evaluar todos los documentos presentados por el explotador establecidos para la renovación del CofA y determinar su conformidad (sin ninguna constatación). Coordinar con el explotador para que la aeronave este a disposición, en un momento y lugar aceptables para la AID, para que se efectúen las verificaciones e inspecciones que ésta estime necesarias. Tras la finalización satisfactoria de las inspecciones, la AID renovará la validez del certificado de aeronavegabilidad. <p>Nota. - Una aeronave podrá entrar a servicio normal con su CofA extendido en caso que la AID, por falta de disponibilidad, no pueda realizar las verificaciones e inspecciones correspondientes. Estas se realizarán tan pronto como la AID confirme su disponibilidad.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Reducir los 60 días otorgados del tiempo otorgado de la siguiente renovación del certificado de aeronavegabilidad. Reactivar el plan de vigilancia de inspecciones presenciales a fin de verificar que se mantenga el mantenimiento de la aeronavegabilidad continua de la aeronave.

Exención	Población afectada	Identificación del peligro	Posibles consecuencias	Índice de riesgo	Posibles mitigaciones	Consideraciones operacionales durante el período de contingencia	Consideraciones antes de entrar a servicio normal	Consideraciones operacionales durante los primeros meses de servicio normal
					<p>5. La AAC deberá asegurarse que los explotadores desarrollen e implementen procedimientos para la extensión de la validez del CofA, el levantamiento de la extensión y el retorno a los períodos de validez normales.</p> <p>6. La DIA establecerá un proceso formal para gestionar el cambio debido a la extensión de CofA.</p>			
90 días	Aeronaves	Ampliación del período de validez del certificado de aeronavegabilidad por pandemia COVID-19.	Pérdida de la validez del certificado de aeronavegabilidad por límite de la vigencia establecida en el reglamento, considerando que los explotadores de servicios aéreos demuestren que están cumpliendo con el programa de mantenimiento de sus aeronaves.	3C Moderado Remoto: 3 Grave: C	<p>1. Establecer que el explotador revise el manual de control de mantenimiento (MCM) a fin de incluir procedimientos que sean aplicables a los procesos que soportarán la solicitud de la ampliación del período de validez del certificado de aeronavegabilidad por pandemia COVID-19.</p> <p>2. Establecer que el explotador debe presentar informes quincenales de la condición de aeronavegabilidad de la aeronave (autoevaluaciones).</p> <p>3. Establecer que el explotador debe realizar inspecciones detalladas enfocadas a la detección de daños estructurales durante el periodo de la extensión y reporte inmediato a la AAC.</p> <p>4. Establecer que el explotador desarrolle o incluya Items de inspección requerida (RII), si no se tienen declaradas en el MCM, a las tareas relacionadas con los:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sistemas de oxígeno, • sistemas de presurización, • sistemas de detección y extinción de incendio, • sistemas de detección de humo, • cambio de ruedas y frenos, 	<p>1. Hacer el seguimiento a fin de que todas las medidas de protección dispuestas por la OMS, la Autoridad del Estado y por el explotador de servicios aéreos sean cumplidas.</p> <p>2. Disponer que el explotador de servicios aéreos comunique cualquier situación que ponga en riesgo la seguridad operacional cuando ya se le otorgó la extensión del periodo de validez y no operará hasta que la AAC evalúe el caso y lo autorice.</p> <p>3. Establecer que cualquier desviación por parte del explotador obliga a la suspensión de la aeronave y solo se reactivará con la inspección que determine la AAC.</p> <p>4. Solicitar la presentación de toda la documentación requerida para la renovación del CofA.</p>	<p>1. Evaluar todos los documentos presentados por el explotador para la renovación del CofA y determinar su conformidad (sin ninguna constatación).</p> <p>2. Coordinar con el explotador para que la aeronave este a disposición, en un momento y lugar aceptables para la AID, para que se efectúen las verificaciones e inspecciones que ésta estime necesarias.</p> <p>3. Tras la finalización satisfactoria de las inspecciones, la AID renovará la validez del certificado de aeronavegabilidad.</p> <p>Nota. - Una aeronave podrá entrar a servicio normal con su CofA extendido en caso que la AID, por falta de disponibilidad, no pueda realizar las verificaciones e inspecciones correspondientes. Estas se realizarán tan pronto como la AID confirme su disponibilidad.</p>	<p>1. Reducir los 90 días otorgados del tiempo otorgado de la siguiente renovación de aeronavegabilidad.</p> <p>2. Reactivar el plan de vigilancia de inspecciones presenciales a fin de verificar que se mantenga el mantenimiento de la aeronavegabilidad continua de la aeronave.</p>

					<ul style="list-style-type: none"> • trabajos en los motores y/o hélices, si corresponde. <p>5. La división de inspección de aeronavegabilidad (AID) analizará la gestión de los riesgos identificados a través del SMS del explotador de cualquier tendencia que haya excedido los niveles de alerta establecidos.</p> <p>6. La AAC deberá asegurarse que los explotadores desarrollen e implementen procedimientos para la extensión de la validez del CofA, el levantamiento de la extensión y el retorno a los períodos de validez normales.</p> <p>7. La DIA establecerá un proceso formal para gestionar el cambio debido a la extensión de CofA</p>			
120 días	Aeronaves	Ampliación del período de validez del certificado de aeronavegabilidad por pandemia COVID-19.	Pérdida de la validez del certificado de aeronavegabilidad por límite de la vigencia establecida en el reglamento, considerando que los explotadores de servicios aéreos demuestren que están cumpliendo con el programa de mantenimiento de sus aeronaves.	3D Moderado Remoto: 3 Leve: D	<p>1. Establecer que el explotador revise el manual de control de mantenimiento (MCM) a fin de incluir procedimientos que sean aplicables a los procesos que soportarán la solicitud de la ampliación del período de validez del certificado de aeronavegabilidad por pandemia COVID-19.</p> <p>2. Establecer que el explotador debe presentar informes semanales de la condición de aeronavegabilidad (autoevaluaciones).</p> <p>3. Establecer que las notificaciones de fallas, mal funcionamiento y defectos, se informen de forma inmediata al producirse un problema.</p> <p>4. Coordinar con el explotador a fin de que los intervalos de las inspecciones a aquellos componentes que puedan ayudar a mejorar la circulación del aire en la cabina sean reducidos. Por ejemplo, reducir los tiempos de los cambios de filtros de partículas de aire de alta eficiencia (HEPA).</p>	<p>1. Hacer el seguimiento a fin de que todas las medidas de protección dispuestas por la OMS, la Autoridad del Estado y por el explotador de servicios aéreos sean cumplidas.</p> <p>2. Disponer que el explotador de servicios aéreos comunique cualquier situación que ponga en riesgo la seguridad operacional cuando ya se le otorgó la extensión del período de validez y no operará hasta que la AAC evalúe el caso y lo autorice.</p> <p>3. Establecer que cualquier desviación por parte del explotador obliga a la suspensión de la aeronave y solo se reactivará con la inspección que determine la AAC.</p> <p>4. Solicitar la presentación de toda la documentación requerida para la renovación del CofA.</p>	<p>1. Evaluar todos los documentos presentados por el explotador para la renovación del CofA y determinar su conformidad (sin ninguna constatación).</p> <p>2. Coordinar con el explotador para que la aeronave este a disposición, en un momento y lugar aceptables para la AID, para que se efectúen las verificaciones e inspecciones que ésta estime necesarias.</p> <p>3. Tras la finalización satisfactoria de las inspecciones, la AID renovará la validez del certificado de aeronavegabilidad.</p> <p>Nota. - Una aeronave podrá entrar a servicio normal con su CofA extendido en caso que la AID, por falta de disponibilidad, no pueda realizar las verificaciones e inspecciones correspondientes. Estas se realizarán tan pronto como la AID confirme su disponibilidad.</p>	<p>1. Reducir los 120 días otorgados del tiempo otorgado de la siguiente renovación del certificado de aeronavegabilidad.</p> <p>2. Reactivar el plan de vigilancia de inspecciones presenciales a fin de verificar que se mantenga el mantenimiento de la aeronavegabilidad continua de la aeronave.</p>

Exención	Población afectada	Identificación del peligro	Posibles consecuencias	Índice de riesgo	Posibles mitigaciones	Consideraciones operacionales durante el período de contingencia	Consideraciones antes de entrar a servicio normal	Consideraciones operacionales durante los primeros meses de servicio normal
					<p>5. Comunicar a los explotadores que no se otorgará extensiones a los tiempos establecidos en la MEL.</p> <p>6. Establecer que el explotador debe realizar inspecciones detalladas enfocadas a la detección de daños estructurales durante el periodo de la extensión y reportar de forma inmediata a la AAC.</p> <p>7. El explotador debe desarrollar o incluir Items de inspección requerida (RII), si no se tienen declaradas en el MCM, a las tareas relacionadas con los:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sistemas de oxígeno, • sistemas de presurización, • sistemas de detección y extinción de incendio, • sistemas de detección de humo, • cambio de ruedas y frenos, • trabajos en los motores y/o hélices, si corresponde. <p>8. La AAC deberá asegurarse que los explotadores desarrollen e implementen procedimientos para la extensión de la validez del CofA, el levantamiento de la extensión y el retorno a los períodos de validez normales.</p> <p>9. La DIA establecerá un proceso formal para gestionar el cambio debido a la extensión de CofA.</p>			

Apéndice B

Ejemplos de tablas de probabilidad y gravedad y de matrices de evaluación de riesgo

Figura 1: Tabla de probabilidad del riesgo

Probabilidad	Significado	Valor
Frecuente	Probable de que algunas veces ocurra la pérdida de la validez del CofA.	5
Ocasional	Probablemente ocurra alguna vez la pérdida de la validez del CofA.	4
Remoto	Improbable, pero posible que ocurra alguna vez la pérdida de la validez del CofA.	3
Improbable	Muy improbable que ocurra alguna vez la pérdida de la validez del CofA.	2
Extremadamente improbable	Casi inconcebible de que ocurra alguna vez la pérdida de la validez del CofA.	1

Figura 2: Tabla de gravedad

Gravedad	Significado	Valor
Catastrófico	La flexibilización en el vencimiento del CofA podría generar problemas o limitaciones operativas en condiciones normales y extremas de operaciones. Incluso incidentes leves.	A
Peligroso	La flexibilización en el vencimiento del CofA podría generar problemas o limitaciones operativas en condiciones normales.	B
Grave	La flexibilización del vencimiento del CofA podría generar pocas consecuencias que no afectan a la seguridad operacional.	C
Leve	La flexibilización del vencimiento del CofA no genera ningún tipo de problemas o limitaciones operaciones en condiciones normales y extremas de operaciones.	D
Insignificante	La flexibilización del vencimiento del CofA no tiene el riesgo de afectar a las personas ni producir daño a los equipos a ser operados sujeto a la ampliación.	E

Figura 3: Matriz de evaluación de riesgo

Probabilidad del riesgo	Gravedad del riesgo				
	Catastrófico A	Peligroso B	Grave C	Leve D	Insignificante E
Frecuente 5	5 A	5 B	5 C	5 D	5 E
Ocasional 4	4 A	4 B	4 C	4 D	4 E
Remoto 3	3 A	3 B	3 C	3 D	3 E
Improbable 2	2 A	2 B	2 C	2 D	2 E
Extremadamente improbable 1	1 A	1 B	1 C	1 D	1 E

Rango del índice de riesgo	Descripción	Medida recomendada
5 A, 5 B, 5 C, 4 A, 4 B, 3 A	Riesgo alto	No procede flexibilización en el vencimiento del CofA.
5 D, 5 E, 4 C, 4 D 4 E, 3 B, 3 C, 3 D, 2 A, 2 B, 2 C, 1 A	Riesgo moderado	Disponga mitigación de riesgos: limitaciones, condiciones y recomendaciones para la flexibilización del vencimiento del CofA, vigilancia y monitoreo permanente, compromiso del explotador de servicios aéreos de reportar eventos oportunamente.
3 E, 2 D, 2 E, 1 B, 1 C, 1 D, 1 E	Riesgo bajo	Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgos posterior.

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO