

GACETA OFICIAL

DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

AÑO CXLVI - MES IX

Caracas, lunes 1° de julio de 2019

N° 6.462 Extraordinario

SUMARIO

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE INAC

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 60 (Rav 60) Licencias al Personal Aeronáutico.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 67 (Rav 67) Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 107 (Rav 107) "Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos y Aeropuertos".

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 112 (Rav 112) Certificación y Operación de Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 119 (Rav 119) Certificación de Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo y de Servicio Especializado de Transporte Aéreo.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 136 (Rav 136) Reglas de Operación para Explotadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo en las Modalidades de Taxi Aéreo y Transporte Aéreo de Valores, en Operaciones Nacionales e Internacionales.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 139 (Rav 139) Certificación de Aeródromos.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 273 (Rav 273) Unidades de Medidas que se emplean en las Operaciones Aéreas y Terrestres.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 277 (Rav 277) "Servicio Meteorológico Aeronáutico".

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 281 (Rav 281) Reglamento del Aire.

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-125-19
CARACAS, 18 DE MARZO DE 2019

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con los numerales 1, 3 y 15 literal "c" del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA,

La siguiente:

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 60 (RAV 60) LICENCIAS AL PERSONAL AERONÁUTICO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO A GENERALIDADES

SECCIÓN 60.1 APLICABILIDAD.

La presente Regulación se aplicará a los aspirantes y titulares de una licencia aeronáutica, habilitación u otros documentos que la Autoridad Aeronáutica otorgue para el ejercicio de las atribuciones conferidas.

SECCIÓN 60.2 DEFINICIONES.

Para todos los efectos del cumplimiento de la presente Regulación, se establecen las siguientes definiciones:

Actuación Humana: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera, por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave certificada para volar con un solo Piloto: Tipo de aeronave que el Estado de Matrícula ha determinado, durante el proceso de certificación, que puede volar en condiciones de seguridad con una tripulación mínima de un Piloto.

Aeronave que debe ser operada con un copiloto: Tipo de aeronave que requiere operarse con un copiloto según se especifica en el Certificado de Tipo o en el Certificado de Explotador de Servicios Aéreos.

Aeronave Pilotada a Distancia (RPA): Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia. Su uso puede ser recreativo, privado o comercial conforme a las habilitaciones y permisos otorgados.

Amenaza: Suceso o error que está fuera del control de la persona que se encarga de la operación, aumenta la complejidad de la operación y que debe manejarse para mantener el margen de seguridad.

Aptitud para el Vuelo: La aplicación conveniente de buen juicio, conocimientos sólidos, pericias y aptitudes bien consolidadas para lograr los objetivos de vuelo.

Apto: Solicitante o postulante que cumple íntegramente con los requisitos médicos reglamentarios de una Clase de Evaluación Médica, correspondiente al tipo de licencia y/o habilitación a ejercer.

Autoridad Aeronáutica: Es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, la misma será ejercida por su Presidente y demás funcionarios.

Autoridad otorgadora de licencias: Autoridad designada por el Estado, encargada del otorgamiento de licencias a los interesados.

Avión (aeroplano): Aeronave propulsada por motor que debe su sustentación en vuelo, principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Aviónica de a bordo: Expresión designada para todo dispositivo electrónico y su parte eléctrica, utilizado a bordo de las aeronaves, incluyendo las instalaciones de radio, los mandos de vuelo automáticos y los sistemas de instrumentos.

Bitácora de vuelo de Piloto: Libro personal de registro de vuelo, donde se registra en forma cronológica el tiempo de vuelo de un titular de licencia de piloto o mecánico de a bordo.

Categoría de Aeronave: Clasificación de las aeronaves de acuerdo con sus características básicas especificadas, por ejemplo: avión, helicóptero, ultraliviano, planeador, globo libre.

Certificado Médico: Documento que certifica la condición psicofísica del titular o aspirante a una licencia, otorgado conforme a las disposiciones respectivas, por médicos facultados para ello por la Autoridad Aeronáutica.

Certificar la Aeronavegabilidad: Certificar que una aeronave o partes de la misma se ajustan a los requisitos de aeronavegabilidad vigentes, después de haber efectuado el mantenimiento de la aeronave o de partes de la misma.

Centro de Instrucción Aeronáutico: Institución Educativa pública o privada con personalidad Jurídica, poseedor de la habilitación administrativa correspondiente y certificado por la Autoridad Aeronáutica, que tiene como objetivo impartir la instrucción teórica y práctica, de acuerdo con los contenidos programáticos aprobados por ésta, de conformidad con las Normas y Métodos Internacionales recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Certificado de explotador de RPAS (ROC): Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de RPAS.

Competencia: La combinación de pericias, conocimientos y aptitudes que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.

Competencia Lingüística: Aptitud para hablar y comprender el idioma utilizado en forma mayoritaria en radiotelefonía (inglés), que actualmente se requiere a los pilotos y controladores de tránsito aéreo, la cual, debe ser demostrada a través de descriptores integrales y de acuerdo a la escala de calificación de competencia lingüística de la OACI.

Confidencialidad Médica: Derecho del postulante o titular de una certificación o evaluación médica, a que la Autoridad Aeronáutica proteja y salvaguarde sus datos de salud, conforme a las disposiciones legales de cada Estado.

Copiloto: Piloto titular de licencia y habilitación correspondiente, que presta servicio de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Crédito. Reconocimiento de medios alternativos o de calificaciones previas.

Criterios de Actuación: Enunciación, para fines de evaluación, sobre el resultado que se espera del elemento de competencia y una descripción de los criterios que se aplican para determinar si se ha logrado el nivel de actuación requerido.

Controlador de Tránsito Aéreo Habilitado: Persona especializada en Controlador de Tránsito Aéreo, titular de licencia y de habilitación válida, apropiada para el ejercicio de sus atribuciones.

Control de Aproximación por Vigilancia: Habilitación empleada para referirse a un servicio proporcionado directamente mediante un sistema de vigilancia ATS.

Control de Área por Vigilancia: Habilitación genérica que significa, según el caso, cualquier sistema basado en tierra comparable que permita la identificación de aeronaves.

Convalidación automática de licencia: Convalidación de una licencia extranjera que se realiza en virtud de un acuerdo oficial entre Estados contratantes, que hayan adoptado requisitos comunes para el otorgamiento de licencias y habilitaciones y, que cuenten con un sistema de vigilancia que garantice el cumplimiento de estos requisitos.

Convalidación de Licencias: Reconocimiento por parte de la Autoridad Aeronáutica Venezolana, de una licencia expedida por otro Estado contratante que otorgue tratamiento recíproco y cuyos requisitos de expedición sean iguales o superiores a los exigidos en Venezuela.

Detectar y evitar: Capacidad de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas.

Dictamen Médico Acreditado: Conclusión a que han llegado uno o más expertos médicos aceptados por el Área de Trabajo de Licencias Aeronáuticas, para los fines del caso de que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según sea necesario.

Dirigible: Aeronave de motor más liviana que el aire.

Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo: Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

- (a) Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, o una representación exacta del RPAS hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el medio ambiente entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.
- (b) Entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con toda fidelidad el medio ambiente un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, y que simula las indicaciones de los instrumentos,

las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

- (c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el medio ambiente del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumento.

Escala de Calificación de la Competencia Lingüística de la OACI:

Escala de la Organización de Aviación Civil Internacional, en la cual se establecen los diferentes niveles de dominio del idioma inglés requeridos para pilotos, controladores aéreos y operadores de estación aeronáutica, de la siguiente manera:

- (a) **Nivel 4 Operacional:** Nivel en el cual la pronunciación, las estructuras gramaticales, la amplitud y la precisión del vocabulario, la capacidad de expresarse con frases largas a un ritmo apropiado, la comprensión y la relativa inmediatez de las respuestas, conforman el mínimo requerido por la Autoridad Aeronáutica para otorgar licencias a pilotos con validez internacional y licencias o habilitaciones a controladores aéreos y operadores de estación aeronáutica de aeropuertos internacionales.
- (b) **Nivel 5 Avanzado:** Nivel en el cual la pronunciación, las estructuras gramaticales, la amplitud y la precisión del vocabulario, otorgan la capacidad de expresarse con todo detalle y con relativa facilidad, así como una capacidad de comprensión exacta sobre temas comunes y una velocidad inmediata de respuesta.
- (c) **Nivel 6 Experto:** Nivel en el cual la pronunciación, acentuación, ritmo y entonación, la utilización de estructuras gramaticales complejas con dominio y coherencia, la aptitud para expresarse con todo detalle y fluidez, y la comprensión exacta y en todos los contextos, otorgan la capacidad de interactuar con facilidad en casi cualquier situación.

Enlace de mando y control (C2): Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

Entrenador Sintético de Vuelo: Cualquiera de los tres tipos de aparato que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

- (a) **Entrenador básico de vuelo por instrumento:** Aquel que está equipado con los instrumentos apropiados y que simula el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumento.
- (b) **Entrenador para procedimientos de vuelo:** Aquel que reproduce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos etc. de a bordo, la performance y las características de vuelo de la aeronave de una clase determinada.
- (c) **Simulador de vuelo:** Aquel que proporciona una simulación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos, de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, y demás sistemas de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.

Elementos de competencia: Acción que constituye una tarea, en la cual hay un suceso inicial, uno final, que definen claramente sus límites y un resultado observable.

Entrenador para procedimientos de vuelo: Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

Error. Acción u omisión de la persona encargada de la operación, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de la persona encargada de la operación.

Espacio aéreo segregado: Espacio aéreo de dimensiones específicas asignados para uso exclusivo de un usuario o usuarios.

Estación de pilotaje a distancia (RPS): El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.

Evaluación Médica: Prueba fehaciente expedida por el Estado, al efecto de que el postulante a una licencia o el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psico-física, basada en el reconocimiento médico-clínico realizado por el médico examinador designado por la Autoridad Aeronáutica.

Evaluación Teórico-Práctica: Es el procedimiento de medición de los conocimientos académicos, habilidades, pericias y destrezas, adquiridas por el aspirante para optar a la licencia, habilitación o ambas.

Examinador de vuelo: Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Autoridad de Aviación Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la AAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

Experiencia reciente: Mínimo de dos (2) horas de vuelo que se le exige a un piloto, en un lapso no mayor de 90 días, por cada una de sus habilitaciones vigentes en su Licencia.

Firmar una conformidad (visto bueno) de mantenimiento: Certificar que el trabajo de mantenimiento se ha completado satisfactoriamente, de acuerdo con las Normas de Aeronavegabilidad aplicables, para lo cual se expide la conformidad (visto bueno) de mantenimiento de que trata el Anexo 6 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional "Operación de Aeronaves".

Globo: Aerostato no propulsado por motor, más liviano que el aire.

Habilitación: Autorización inscrita en una licencia de personal aeronáutico o asociado con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

Helicóptero: Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que gira alrededor de ejes verticales o casi verticales.

INACME: Instituto de Aeronáutica Civil Médico Examinador.

INACPE: Instituto de Aeronáutica Civil Psicólogo Examinador.

Instrucción Reconocida: Programa especial de instrucción que la Autoridad Aeronáutica aprueba para que se lleve a cabo bajo la debida supervisión.

Licencia: Documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica, en el cual se certifica que el titular se considera calificado bajo las regulaciones correspondientes para actuar como personal aeronáutico y ejercer determinadas funciones según las condiciones y limitaciones establecidas en el mismo.

Licencia de Piloto Activa: Licencia de Piloto, por Categoría, que tenga al menos una de las habilitaciones de los equipos que está volando vigente.

Lista de Equipo Mínimo (MEL): Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el explotador de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL): Lista establecida para un determinado tipo de aeronave por el organismo responsable del diseño del tipo de aeronave con aprobación del Estado de diseño, en la que figuran uno o más elementos del equipo, de los cuales, podría prescindirse al inicio de un vuelo. La MMEL puede estar asociada a condiciones de operación, limitaciones o procedimientos especiales.

Manejo de amenazas: Detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la posibilidad de errores o estados no deseados.

Manejo de errores: Detección de errores y respuestas a ellos con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados.

Mantenimiento: Tareas requeridas para asegurar las condiciones de aeronavegabilidad de una aeronave, la cual comprende, por separado o en combinación, la revisión general, reparación, inspección, sustitución, modificaciones o rectificación de defecto.

Médico Evaluador: Médico calificado y experimentado en la práctica de la medicina aeronáutica, que evalúa los informes médicos presentados a la autoridad otorgadora de licencias por los médicos examinadores.

Médico Examinador: Médico con instrucción en medicina aeronáutica, conocimientos prácticos y experiencia en el entorno aeronáutico, que es designado por la autoridad otorgadora de licencias para llevar a cabo el reconocimiento médico de la aptitud psicofísica de los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se prescriben requisitos médicos.

Médico Tratante: Médico que ésta directamente involucrado en el diagnóstico o tratamientos de un problema de salud del titular de una licencia aeronáutica, quien considerando tal condición ocupacional, debe transferir la información relevante de ese titular a la Autoridad Aeronáutica, que pueda afectar la capacidad psicofísica del personal.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Modelo de competencias adaptado: Un conjunto de competencias, con su descripción y criterios de actuación correspondientes, adaptado de un marco de competencias de la OACI, que una organización utiliza para elaborar instrucción y evaluación basadas en competencias y destinadas a determinada función.

Noche: Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la autoridad correspondiente.

Nota.- El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halla a 6° por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halla a 6° por debajo del horizonte.

Observador de RPA: Persona capacitada y competente, designada por el explotador, quien mediante observación visual de la aeronave pilotada a distancia, ayuda al piloto a distancia en la realización segura del vuelo.

Oficial de Evaluación y Adiestramiento: Es el encargado de capacitar, formular, implementar, aplicar, supervisar y evaluar los programas de pasantía y entrenamiento en el puesto de trabajo del Operador de Telecomunicaciones Aéreas.

Oficial de Garantía de Calidad: Es el encargado de capacitar en forma apropiada y continua al personal controlador de tránsito aéreo de las diversas dependencias de servicios de tránsito aéreo, a fin de garantizar una alta calidad de desempeño en el puesto de trabajo.

Organización de instrucción reconocida: Entidad aprobada por y que funciona bajo la supervisión de la Autoridad Aeronáutica de conformidad con los requisitos del Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se refiere a los centros de instrucción aprobados por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a las RAV'S 141, 142 y 147.

Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada: Entidad certificada por la Autoridad Aeronáutica, para efectuar el mantenimiento de aeronaves o partes de las mismas.

Operación de transporte aéreo comercial: Una operación de aeronave remunerada o de alquiler para el transporte de pasajeros, carga o correo.

Pilotar: Manipular los mandos de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto a distancia: Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los controles de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando: Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando a distancia: Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando bajo supervisión: Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades, y funciones del piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la Autoridad Aeronáutica.

Piloto Evaluador: Piloto Instructor designado por el Área de Trabajo de Licencias Aeronáuticas competente, para medir determinados conocimientos aeronáuticos o la adquisición de ciertas pericias en el manejo de las aeronaves.

Piloto Privado: Piloto de una aeronave privada, titular de licencia y habilitación correspondiente.

Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Planeador: Aerodino no propulsado por motor que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Principios relativos a factores humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Probable: En el contexto de las disposiciones médicas del capítulo H el término probable denota una probabilidad que es inaceptable para el médico evaluador.

Prueba de pericia: Demostración de pericia para la emisión de una licencia o habilitación, incluido cualquier examen oral que pudiera ser necesario.

Prueba médica de vuelo: Pruebas de destrezas prácticas en el puesto de pilotaje o de control de tránsito aéreo, que el personal realiza para demostrar su capacidad y suficiencia, a pesar de un impedimento físico. Es diseñada por el médico evaluador y el responsable técnico del área.

Renovación de Licencias: Acto mediante el cual, el Área de Trabajo de Licencias Aeronáuticas faculta, previo cumplimiento de determinados requisitos, al titular de una licencia para desempeñar las atribuciones propias de ella, por un nuevo período.

Servicio de Transporte Aéreo Comercial: Operación de aeronave remunerada o de alquiler para el transporte de pasajeros, carga o correo.

Significativo: En el contexto de las disposiciones contenidas en el capítulo H, denota de grado o naturaleza que puede poner en riesgo la seguridad del vuelo.

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS): Aeronave pilotada a distancia, su estación o estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

Sustancias psicoactivas: El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psico-estimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína y los que consideren las normas legales vigentes en cada Estado.

Tiempo de instrucción con doble mando: Tiempo de vuelo durante el cual una persona recibe la instrucción de vuelo que le imparte un piloto debidamente autorizado a bordo de la aeronave, o un piloto a distancia debidamente autorizado, utilizando una estación de pilotaje a distancia durante el vuelo de una aeronave pilotada a distancia.

Tiempo de instrumentos: Tiempo de vuelo por instrumentos o tiempo en entrenador sintético de vuelo.

Tiempo en entrenador: Tiempo durante el cual un piloto practica el vuelo simulado por instrumentos, en un entrenador sintético de vuelo, aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

Tiempo de Vuelo: Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza para despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo.

Tiempo de Vuelo Solo: Tiempo de vuelo durante el cual el alumno piloto es el único ocupante de la aeronave.

Tiempo de vuelo por instrumentos: Tiempo durante el cual se pilota una aeronave o un piloto a distancia está pilotando una aeronave pilotada a distancia solamente por medio de instrumentos, sin referencia a puntos externos.

Tipo de Aeronave: Todas las aeronaves de un mismo diseño básico, con sus modificaciones, excepto las que alteran su manejo o sus características de vuelo.

Transferencia: Acción de transferir el control del pilotaje de una estación de pilotaje a distancia a otra.

Unidad de competencia: Función discreta que consta de varios elementos de competencia.

Ultralivianos: Aeronaves aptas para el vuelo tripulado, cuyo peso vacío es inferior a trescientos cincuenta (350) Kg., y cuya capacidad máxima es de dos (2) ocupantes.

Uso problemático de ciertas sustancias: El uso de una o más sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, alucinógenas, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación (administradas por indicación médica reglada o inadecuadamente cumplida, o automedicada sin prescripción médica), por el personal aeronáutico, de manera que:

(a) constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros; o

(b) provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.

Verificación de Competencia: Evaluación que se realiza para verificar la combinación de pericia, conocimientos y actitudes que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a lo establecido en esta regulación.

Vuelo de Travesía: Vuelo que se realiza entre dos puntos, uno de partida y otro de aterrizaje, entre los cuales media una distancia de más de Cincuenta (50) Kilómetros (27 NM).

Para los términos no definidos en esta regulación se usarán las definiciones y disposiciones contenidas en los anexos de la Convención de Aviación Civil Internacional y las definiciones contenidas en la Regulación Aeronáutica Venezolana 1 (RAV 1).

SECCIÓN 60.3 ASPECTOS GENERALES.

- (a) Las disposiciones establecidas en la presente Regulación rigen el otorgamiento de licencias, habilitaciones y otros documentos requeridos para el ejercicio de las funciones aeronáuticas, establece la clasificación de las mismas, las atribuciones y los requisitos para su obtención.
- (b) El Área de Trabajo de Licencias Aeronáuticas del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), es el órgano designado por la Autoridad Aeronáutica para otorgar, expedir, renovar, convalidar, revalidar, asentar las habilitaciones correspondientes a las licencias y expedir duplicados de las licencias o habilitaciones del personal aeronáutico.
- (c) Para ejercer funciones como personal aeronáutico, la persona debe ser titular de la licencia aeronáutica y poseer el certificado médico aeronáutico correspondiente vigente, cuando aplique, y en ningún caso podrá ejercer funciones distintas a las atribuidas en la licencia o habilitación.
- (d) El titular de cualquier licencia debe portarla consigo, así como el certificado médico vigente, cuando aplique, durante el desempeño de la función aeronáutica para la cual está autorizado. Tales documentos podrán ser requeridos para su verificación por la Autoridad Aeronáutica cuando ésta lo considere.
- (e) El titular de una licencia o habilitación, ejercerá las atribuciones otorgadas en éstas, si cumple con los requisitos de edad, conocimientos, experiencia, exámenes teóricos y prácticos según corresponda, y pericia, para cada una; así como instrucción de vuelo y aptitud psicofísica para aquellas que lo requieran, establecidos en esta Regulación y demás normas relativas a la materia.
- (f) Para ejercer funciones como operador de RPA de uso recreativo u observador de RPA, se deberá ser mayor de trece (13) años y contar con el certificado de aprobación de curso inherente de RPA en un Centro de Instrucción Aeronáutico autorizado por el INAC.
- (g) El solicitante de una licencia de piloto de avión, helicóptero, dirigible, globo libre, planeador, ultraliviano, mecánico de a bordo, controlador de tránsito aéreo y operador de estaciones aeronáuticas, demostrará mediante una evaluación ante la Autoridad Aeronáutica, el nivel de competencia lingüística mínimo requerido en el idioma inglés. Si en dicha evaluación se demuestra una competencia inferior al nivel experto (Nivel 6), será evaluado a intervalos conforme al nivel demostrado según como sigue:
 - (1) El solicitante, que demuestre en la evaluación tener una competencia lingüística de nivel operacional (Nivel 4), será evaluado cada tres (3) años hasta alcanzar el nivel experto (Nivel 6); y
 - (2) El que demuestre en la evaluación tener una competencia lingüística de nivel avanzado (Nivel 5) será evaluado cada seis (6) años hasta alcanzar el nivel experto (Nivel 6).
 - (3) No se requiere someter a una evaluación oficial a los candidatos que demuestren tener una competencia lingüística del nivel de experto, por ejemplo, los hablantes de lengua materna y los que sin ser su lengua materna, tienen un nivel de competencia superior, expresándose en un dialecto o acento inteligible para la comunidad aeronáutica.
 - (4) El lenguaje para las comunicaciones radiotelefónicas de a bordo se considera implícito dentro de la certificación del personal de pilotos.

- (h) Si el titular de una licencia no demuestra como mínimo el Nivel Operacional (Nivel 4), la Autoridad Aeronáutica incluirá la limitación de "NO VÁLIDA PARA VUELOS INTERNACIONALES", en resguardo de la seguridad operacional.

Nota. En materia de competencia lingüística, la Autoridad Aeronáutica propenderá a la implantación de evaluaciones que permitan determinar el nivel de manejo del idioma inglés para pilotos de avión, helicóptero, dirigible, mecánico de a bordo, controlador de tránsito aéreo y operador de estaciones aeronáuticas, a fin de resguardar y garantizar la seguridad operacional de la aeronáutica civil.

- (i) Las actividades aeronáuticas remuneradas sólo podrán ser ejercidas por personal aeronáutico de nacionalidad venezolana, en caso contrario, la Autoridad Aeronáutica incluirá la limitación de "No válida para realizar trabajos remunerados en Venezuela".
- (j) La Autoridad Aeronáutica podrá, en casos excepcionales, autorizar el empleo temporal de personal aeronáutico extranjero cuando no exista en el país personal aeronáutico venezolano debidamente calificado, por un término no mayor de seis (6) meses, pudiendo ser renovado cuando circunstancias especiales así lo requieran.
- (k) El Área de Trabajo de Licencias Aeronáuticas del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) designará a los pilotos con Licencia de Instructor de Vuelo o Instructor de RPA vigente que se desempeñarán como Pilotos evaluadores en los casos que así lo determine esta Regulación, a los fines del otorgamiento de Licencias o habilitaciones.
- (l) La Autoridad Aeronáutica podrá expedir una autorización especial sustitutiva de la habilitación correspondiente en los casos de vuelos experimentales, la cual estará limitada al tiempo y área de realización del vuelo.
- (m) El Personal Aeronáutico activo o en situación de retiro de la Fuerza Armada Nacional que aspiren a la obtención de licencias o habilitaciones, le podrán ser reconocidos, sin perjuicio del cumplimiento de las exigencias requeridas en cada caso, los requisitos de conocimiento y experiencia acreditados mediante la presentación del título, diploma o certificado, según corresponda, que hayan obtenido en instituciones u organismos militares reconocidos la Autoridad Aeronáutica.
- (n) Después de ocurrido un accidente de aviación, todo personal aeronáutico poseedor de una licencia y/o habilitación que esté vinculado al hecho, queda suspendido de su actividad aeronáutica, hasta tanto cumpla con lo estipulado en la Regulación Aeronáutica Venezolana 67 (RAV 67).
- (o) El titular de una licencia que ha cambiado su domicilio o residencia, no puede ejercer las atribuciones establecidas en la misma después de treinta (30) días contados desde la fecha en que efectuó el cambio, a menos que lo haya notificado al Área de Trabajo de Licencias Aeronáuticas.
- (p) La cita para la renovación de la(s) Licencia y/o Certificado Médico, deberá solicitarse al menos 45 días antes del vencimiento de la(s) misma(s). Se colocará la fecha de vencimiento del documento renovado, tomando en consideración a partir del día de su renovación.

SECCIÓN 60.4 PROCEDIMIENTOS PARA LOS EXÁMENES.

- (a) Exámenes - Procedimientos generales: Los exámenes establecidos en esta Regulación, se realizan en el lugar, fecha, hora y ante la persona que establece la Autoridad Aeronáutica, previo pago de los derechos aeronáuticos correspondientes.
- (b) Exámenes de conocimientos teóricos: Requisitos previos y porcentaje para aprobar:
 - (1) El solicitante a un examen de conocimientos teóricos debe:
 - (i) Demostrar que ha completado satisfactoriamente la instrucción teórica y práctica (según sea el caso) requerida por esta Regulación para la licencia o habilitación de que se trate.
 - (ii) acreditar su identidad mediante el documento válido apropiado.
 - (2) La calificación mínima establecida para aprobar es de 70% sobre 100%. En caso de que un participante no apruebe la evaluación de una determinada materia podrá:
 - (i) Solicitar la repetición del examen de manera inmediata en caso de que repruebe hasta Dos (02) materias.
 - (ii) Solicitar la repetición del examen quince (15) días hábiles después de la fecha del examen anterior, y hasta cuarenta y cinco (45) días después del mismo, en caso de que repruebe más de dos (02) materias, luego de transcurrido este tiempo deberá realizar la presentación del examen de manera integral y cancelar los Derechos Aeronáuticos correspondientes.

- (3) En caso de que el postulante no apruebe un examen de conocimientos teóricos en tres (03) oportunidades, deberá retornar a un centro de instrucción autorizado, para recibir un curso inicial teórico apropiado.
- (c) La persona que participa en un examen de conocimientos teóricos no puede:
- (1) Efectuar prácticas que demuestren deshonestidad en los conocimientos propios, como por ejemplo copiar y usar información para procurar respuestas que satisfagan a la Autoridad Aeronáutica.
 - (2) Sacar de la sala intencionalmente el formulario del examen de conocimientos teóricos, darlo a otra persona, o recibirlo de otra persona.
 - (3) Proporcionar o recibir ayuda durante el examen.
 - (4) Utilizar cualquier material o ayuda no permitida durante el examen.
- (d) A la persona que cometa los actos descritos en el literal c de esta sección, le será suspendido y retirado el formulario de examen y no podrá participar en un nuevo examen hasta transcurrido un (1) año de la fecha del anterior.
- (e) La validez del examen de conocimientos teóricos será de doce (12) meses, contados a partir de la fecha de aprobación del mismo, transcurrido este plazo el examen teórico deberá ser repetido en su totalidad.

SECCIÓN 60.5 REQUISITOS PREVIOS PARA LA EVALUACIÓN PRÁCTICA, APLICADA POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

Para rendir una evaluación práctica para el otorgamiento de una licencia, o para una habilitación, el solicitante debe:

- (a) Haber aprobado el examen de conocimientos teóricos requerido por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la prueba de pericia en vuelo, transcurrido este plazo el examen deberá ser repetido en su totalidad.
- (b) Haber recibido la instrucción y acreditar la experiencia aplicable, prescrita en esta Regulación Aeronáutica Venezolana.

CAPÍTULO B LICENCIAS

SECCIÓN 60.6 LICENCIAS PARA PILOTOS.

- (a) Se establecen las siguientes Licencias:
- (1) Alumno Piloto.
 - (2) Piloto Privado - Avión.
 - (3) Piloto Comercial - Avión.
 - (4) Piloto Transporte de Línea Aérea - Avión.
 - (5) Piloto Privado - Helicópteros.
 - (6) Piloto Comercial - Helicóptero.
 - (7) Piloto Transporte de Línea Aérea - Helicóptero.
 - (8) Piloto de Globo Libre.
 - (9) Piloto Comercial de Globo Libre.
 - (10) Piloto de Ultraliviano.
 - (11) Piloto Comercial de Ultraliviano.
 - (12) Licencia de Piloto de Planeador.
 - (13) Licencia de Piloto de Dirigible.
 - (14) Piloto RPA Ala Fija
 - (15) Piloto RPA Rotativa
 - (16) Licencia Provisional para Entrenamiento.
 - (17) Instructor de Vuelo Avión.
 - (18) Instructor de Vuelo Helicóptero.
 - (19) Instructor de Globo Libre.
 - (20) Instructor de Vuelo Ultraliviano.
 - (21) Instructor de Vuelo de Planeador.
 - (22) Instructor de Vuelo de Dirigible.
 - (23) Instructor de Vuelo RPA Ala Fija
 - (24) Instructor de Vuelo RPA Ala Rotativa

SECCIÓN 60.7 LICENCIAS PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE NO SEAN PILOTOS.

- (a) Se establecen para miembros de la tripulación de vuelo que no sean pilotos, las siguientes licencias:
- (1) Mecánico de a Bordo.
 - (2) Tripulante de Cabina.

SECCIÓN 60.8 LICENCIAS PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO.

- (a) Se establecen las siguientes clases de licencias:
- (1) Instructor de Vuelo Instrumental Simulado.
 - (2) Alumno Controlador de Tránsito Aéreo
 - (3) Controlador de Tránsito Aéreo.
 - (4) Alumno Operador de Estación Aeronáutica
 - (5) Operador de Estación Aeronáutica.
 - (6) Despachador de Vuelo.
 - (7) Técnico en Mantenimiento de Aeronaves.

CAPÍTULO C REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

SECCIÓN 60.9 REQUISITOS GENERALES PARA TODAS LAS LICENCIAS DE PILOTOS.

- (a) Ser Venezolano o nacional de un Estado que otorgue tratamiento recíproco para otorgamiento de licencias a los venezolanos.

- (b) Hablar, leer y escribir el idioma castellano.
- (c) Haber aprobado los estudios de educación secundaria o su equivalente.
- (d) Poseer el certificado médico aeronáutico vigente, apropiado al tipo de licencia. Según lo indica la Regulación Aeronáutica Venezolana 67 (RAV 67).
- (e) Haber aprobado el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea certificada por la Autoridad Aeronáutica.
- (f) Demostrar ante la Autoridad Aeronáutica, mediante una evaluación, el nivel de competencia lingüística mínimo requerido en el idioma inglés, para el caso que aplique, en caso de no cumplir con este requisito, se colocará en la Licencia la restricción inherente.

SECCIÓN 60.10 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE ALUMNO PILOTO.

- (a) Edad mínima de diecisiete (17) años.
- (b) Presentar autorización notariada de los padres o representantes, si es menor de edad.
- (c) Estar inscrito en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.

SECCIÓN 60.11 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO PRIVADO DE AVIÓN.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Alumno Piloto.
- (c) Haber aprobado un curso de Piloto Privado de avión, teórico y práctico de vuelo en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Haber completado como mínimo cuarenta (40) horas de vuelo según el contenido programático aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica correspondiente, aplicada por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 60.12 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Piloto Privado Avión o licencia de Alumno Piloto.
- (c) Haber aprobado un curso de Piloto Comercial teórico y práctico de vuelo en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud, en el cual deberá haber completado como mínimo ciento cincuenta (150) horas de vuelo de instrucción, según el contenido programático aprobado por la Autoridad Aeronáutica y señalado en la RAV 141.
- (d) Por reconocimiento de tiempo de vuelo, haber completado como mínimo doscientas (200) horas de vuelo, de las cuales al menos cien (100) horas deben ser como piloto al mando y además aprobar un curso de Piloto Comercial teórico-práctico, que contemple como mínimo veinte (20) horas de vuelo de instrucción en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica según el contenido programático señalado en la RAV 141.
- (e) Adicionalmente, deberá cumplir con los requisitos exigidos para la obtención de la habilitación especial de Vuelo Instrumental, según la sección 60.58 de esta RAV.
- (f) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (g) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.13 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA AVIÓN.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Piloto Comercial Avión.
- (c) Haber aprobado un curso de Transporte de Línea Aérea teórico, en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud. Las Líneas Aéreas certificadas por la Autoridad Aeronáutica, podrán dictar este curso a los Pilotos que formen parte de su organización, siempre y cuando lo tengan aprobado en su manual de Capacitación.
- (d) Tener una experiencia mínima de un mil quinientas (1.500) horas de vuelo en la categoría avión, de las cuales quinientas (500) horas deben ser como piloto al mando. En el caso de los Primeros Oficiales de Línea Aérea, que no cumplen las quinientas (500) horas, como piloto al mando, se le reconocerán las quinientas (500) horas bajo supervisión siempre y cuando se realicen y esté aprobado en el manual de capacitación de la empresa donde este optando al ascenso. Igualmente de las un mil quinientas (1.500) horas de vuelo totales, al menos trescientas (300) horas deben ser en Aeronaves que requieran copiloto, de acuerdo a la RAV 91.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica en una aeronave multimotores, que requiera copiloto o un simulador de vuelo autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 60.14 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO PRIVADO DE HELICÓPTERO.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Alumno Piloto.
- (c) Haber aprobado un curso de Piloto Privado de Helicóptero, teórico y práctico de vuelo, en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Haber completado como mínimo cuarenta (40) horas de vuelo acreditadas en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (f) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.15 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL DE HELICÓPTERO.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Piloto Privado Helicóptero o licencia de Alumno Piloto.
- (c) Haber aprobado un curso de Piloto Comercial teórico-práctico, en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud, en el cual deberá haber completado como mínimo cien (100) horas de instrucción en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica, según el contenido programático aprobado por la Autoridad Aeronáutica y señalado en la RAV 141.
- (d) Por reconocimiento de tiempo de vuelo debe haber completado como mínimo, ciento cincuenta (150) horas de vuelo, de las cuales al menos sesenta (60) horas deben ser como piloto al mando y haber aprobado un curso de Piloto Comercial teórico-práctico que contemple como mínimo quince (15) horas de vuelo de instrucción en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica según el contenido programático señalado en la RAV 141.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (f) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.16 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA DE HELICÓPTEROS.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Poseer una Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero.
- (c) Haber aprobado un curso de TLA teórico en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud. Las Líneas Aéreas certificadas por la Autoridad Aeronáutica, podrán dictar este curso a los Pilotos de su Empresa, siempre y cuando lo tengan aprobado en su manual de Capacitación.
- (d) Poseer la habilitación especial de Vuelo Instrumental.
- (e) Poseer una experiencia mínima de un mil (1000) horas de vuelo como Piloto Comercial de Helicóptero, de las cuales doscientos cincuenta (250) horas deben ser como piloto al mando. En el caso de los Primeros Oficiales de Línea Aérea, que no cumplen las doscientos cincuenta (250) horas, como piloto al mando, se le reconocerán las doscientos cincuenta (250) horas bajo supervisión, siempre y cuando esté incluido, explicado y aprobado en el manual respectivo de la empresa. Igualmente de las un mil (1.000) horas de vuelo totales, al menos doscientas (200) horas deben ser en Aeronaves que requieran copiloto, de acuerdo a la RAV 91.
- (f) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (g) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue. La evaluación práctica se realizará en la aeronave o en un simulador de vuelo autorizado por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 60.17 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO INSTRUCTOR DE VUELO PARA AVIÓN O HELICÓPTERO.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Ser titular de una Licencia de Piloto Comercial o de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión o de Helicóptero, según sea el caso.
- (c) Tener una experiencia mínima de quinientas (500) horas de vuelo totales, de las cuales cien (100) horas deben ser como piloto al mando en la categoría, clase o tipo de aeronave en la cual aspira impartir instrucción.
- (d) Constancia de haber aprobado un curso teórico y práctico de Instructor de Vuelo en la aeronave para la cual opta la licencia, en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (f) Aprobar una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue, en la categoría, clase y tipo de aeronave en la cual aspira impartir instrucción.

SECCIÓN 60.18 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO DE GLOBO LIBRE.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Alumno Piloto
- (c) Haber Aprobado un curso teórico y práctico en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Haber realizado como mínimo dieciséis (16) horas de vuelo con instructor de globo libre, que incluirán por lo menos, ocho (08) ascensiones y aterrizajes, de las cuales una (01) debe ser en vuelo solo.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (f) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.19 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL DE GLOBO LIBRE.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de Licencia de Globo Libre.
- (c) Haber aprobado un curso teórico-práctico de piloto comercial de globo libre, en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Tener como mínimo setenta y cinco (75) horas de vuelo, que incluyan por lo menos treinta (30) lanzamientos y ascensiones.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (f) Haber aprobado una evaluación teórica-práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.20 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE GLOBO LIBRE.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Ser titular de una Licencia de Piloto Comercial de Globo Libre.
- (c) Haber aprobado un curso teórico-práctico de Instructor de vuelo globo libre en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Tener como mínimo ciento cincuenta (150) horas de vuelo en globo libre, que incluyan por lo menos cincuenta (50) lanzamientos y ascensiones.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (f) Haber aprobado una evaluación teórica-práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.21 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO DE ULTRALIVIANO.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Alumno Piloto.
- (c) Haber aprobado un curso teórico y práctico en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (d) Acreditar un mínimo de dieciséis (16) horas de vuelo, que incluirán seis (6) vuelos solos, veinte (20) despegues y aterrizajes, una travesía de treinta (30) minutos y (3) tres aterrizajes fuera del campo en el que se ha recibido la instrucción.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.22 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL DE ULTRALIVIANO.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de una Licencia de piloto de Ultraliviano.
- (c) Haber aprobado un curso teórico y práctico en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) El solicitante deberá tener como mínimo setenta y cinco (75) horas de vuelo, que incluirán veinticinco (25) vuelos solos, cien (100) despegues y aterrizajes, diez (10) travesías de treinta (30) minutos cada una y veinte (20) aterrizajes fuera del campo en el que se ha recibido la instrucción.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.23 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO INSTRUCTOR DE ULTRALIVIANO.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Piloto comercial de Ultraliviano.
- (c) Tener una experiencia mínima de doscientas (200) horas de vuelo en Ultraliviano.
- (d) Haber aprobado un curso teórico y práctico de Instructor de Vuelo en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.24 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO DE PLANEADOR.

- (a) Edad mínima de diecisiete (17) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Alumno Piloto.
- (c) Haber aprobado un curso teórico y práctico en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (d) Acreditar veinte (20) vuelos solos en planeador, incluyendo vuelos en los cuales haya realizado virajes de trescientos sesenta (360°) grados.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.25 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO DE PLANEADOR.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Piloto de Planeador.
- (c) Haber aprobado un curso teórico de metodología de la enseñanza en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (d) Acreditar sesenta (60) vuelos solos en planeador.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.26 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO DE DIRIGIBLE.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Ser titular de una Licencia de Piloto Comercial Avión.
- (c) Tener una experiencia mínima de cincuenta horas (50) de vuelo como piloto de dirigible.
- (d) Haber aprobado un curso teórico y práctico en un Centro de Instrucción reconocido, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.27 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO DE DIRIGIBLE.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Ser titular de una licencia de Piloto de Dirigible.
- (c) Tener una experiencia mínima de ciento cincuenta (150) horas como piloto de dirigible.
- (d) Haber aprobado un curso teórico de metodología de la enseñanza en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (f) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.28 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA PROVISIONAL PARA ENTRENAMIENTO.

- (a) Ser poseedor del certificado médico vigente correspondiente.
- (b) Ser poseedor de una licencia de piloto en cualquiera de sus categorías.
- (c) Haber permanecido por un período de tres (3) meses o más sin ejercer las atribuciones conferidas por todas las habilitaciones otorgadas en su licencia.
- (d) Esta licencia tendrá una vigencia de dos (2) meses, prorrogables a menos que se alcance antes de este lapso de tiempo la licencia definitiva.

SECCIÓN 60.29 RECONOCIMIENTO DEL TIEMPO DE VUELO.

- (a) El alumno piloto o titular de una Licencia de Piloto tendrá derecho a que se le acredite el total de horas de vuelo que haya efectuado solo, en instrucción con doble mando o como Piloto al mando, al tiempo total de horas de vuelo exigido para expedir la Licencia de Piloto o para expedir una Licencia de Piloto de grado superior.
- (b) Cuando el solicitante de una licencia haya acumulado horas de vuelo en aeronaves de otra categoría, la Autoridad Aeronáutica determinará si dicha experiencia es aceptable y podrá reconocer un porcentaje que no exceda del 30% de las horas de vuelo requeridas para el otorgamiento de la licencia solicitada.
- (c) Cuando el titular de una licencia de piloto actúe de piloto al mando bajo supervisión, tendrá derecho a que se le acredite por completo dicho tiempo de vuelo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior.
- (d) Cuando el titular de una licencia de piloto actúe en el puesto de piloto al mando, siendo copiloto de una aeronave certificada para volar con un copiloto, tendrá derecho a que se le acredite por completo dicho tiempo de vuelo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior.

- (e) Cuando el titular de una licencia de piloto actúe en el puesto de piloto al mando siendo copiloto de una aeronave certificada para volar con un solo piloto pero que requiera copiloto, por disposición de un Estado contratante, tendrá derecho a que se le acredite, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior, como máximo, el 50% del tiempo que haya volado como copiloto.

SECCIÓN 60.30 BITÁCORA PERSONAL DE VUELO.

- (a) A efectos del reconocimiento del tiempo de vuelo, todo piloto deberá llevar una Bitácora Personal de Vuelo, por cada categoría de aeronave en la que este habilitado, en la que aparecerá estampada en la portada y contraportada el número de orden correlativo que le corresponda en cada página, el número de folio y sello de la Autoridad Aeronáutica competente, debiendo contener los siguientes datos:

- (1) Iniciación del Libro, que comprenderá:
 - (i) Datos personales del titular.
 - (ii) Licencias y habilitaciones que posee
- (2) Antecedentes de los vuelos, en los que figuren:
 - (i) Fecha de vuelo.
 - (ii) Tipo de Aeronave.
 - (iii) Matrícula de aeronave.
 - (iv) Aeródromo de salida.
 - (v) Aeródromo de llegada.
 - (vi) Tiempo de vuelo.
 - (vii) Distribución del tiempo de vuelo.
 - (viii) Observaciones.
- (3) Resumen mensual

- (b) El Área de Trabajo de Licencias Aeronáuticas será la encargada de sellar las Bitácoras Personales de Vuelo, siempre y cuando se cumplan con todos los ítems detallados en esta sección, cuando se solicite la renovación de la Licencia y habilitaciones del titular.
- (c) Todo titular de una Licencia debe tener a la mano su Bitácora Personal de Vuelo, para poder ejercer sus funciones. Será responsabilidad de los titulares de la licencia, mantener al día las Bitácoras Personales de Vuelo.
- (d) Las anotaciones que se realicen en las Bitácoras Personales de Vuelo, deberán ser certificadas por los Jefes de las Oficinas de Operaciones de las empresas aéreas; los Directores de las Escuelas o Centros de Instrucción Certificado por la Autoridad Aeronáutica; los Instructores autorizados o los despachos de vuelo de aeropuertos controlados.
- (e) Las anotaciones que se realicen en los Libros de Registro de Vuelos y en las Bitácoras Personales de Vuelo, tendrán carácter de declaración jurada y, como tales, tendrán la valoración probatoria prevista en el Código Civil vigente. Por ende la misma no deberá tener enmiendas y/o tachaduras.

SECCIÓN 60.31 REQUISITOS GENERALES PARA TODAS LAS LICENCIAS DE PILOTOS RPA.

- (a) Ser Venezolano o nacional de un Estado que otorgue tratamiento recíproco para otorgamiento de licencias a los venezolanos.
- (b) Hablar, leer y escribir el idioma castellano.
- (c) Poseer el certificado médico aeronáutico vigente, apropiado al tipo de licencia.
- (d) Haber aprobado los estudios de educación secundaria o su equivalente.
- (e) Demostrar competencia en hablar y comprender el idioma inglés, de lo contrario figurará una restricción en su licencia.

SECCIÓN 60.32 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO RPA ALA FIJA.

La Licencia requerida para ejercer como Piloto de RPA Ala Fija, en cualquiera de sus clases y usos, a excepción los RPA Clase 1 (Mini) que sean de uso Recreativo, tendrá los siguientes requisitos:

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años
- (b) Haber aprobado un curso Avanzado de RPA Ala Fija, teórico y práctico, en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (c) Haber completado como mínimo cincuenta (50) horas de vuelo Ala Fija, según el contenido programático aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Poseer un Certificado Médico Clase 4, Vigente.
- (e) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada correspondiente, Aplicada por la Autoridad Aeronáutica o en quien esta delegue.

SECCIÓN 60.33 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO RPA ALA ROTATIVA.

Licencia requerida para ejercer como Piloto de RPA Ala Rotativa, en cualquiera de sus clases y usos, a excepción los RPA Clase 1 (Mini) que sean de uso Recreativo:

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Haber aprobado un curso Avanzado de RPA Ala Rotativa, teórico y práctico, en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (c) Haber completado como mínimo cincuenta (50) horas de vuelo Ala Rotativa, según el contenido programático aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Poseer un Certificado Médico Clase 4, Vigente.

Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada correspondiente, Aplicada por la Autoridad Aeronáutica o en quien esta delegue.

SECCIÓN 60.34 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE PILOTO INSTRUCTOR DE VUELO RPA ALA FIJA/ ALA ROTATIVA.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años de edad.
- (b) Ser titular de una Licencia de Piloto de RPA Ala Fija o Ala Rotativa, según sea el caso.
- (c) Tener una experiencia mínima de cien (100) horas de vuelo totales como Piloto al Mando en el modelo del RPA en la cual aspira impartir instrucción.
- (d) Constancia de haber aprobado un curso teórico y práctico de Instructor de Vuelo de RPA en el modelo para la cual opta la licencia, en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (e) Aprobar una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue, en el modelo en la cual aspira impartir instrucción.

SECCIÓN 60.35 BITÁCORA PERSONAL DE VUELO RPA.

- (a) A efectos del reconocimiento del tiempo de vuelo, todo piloto de RPA deberá llevar una Bitácora Personal de Vuelo, exclusiva para RPA. En la que aparecerá estampada en la portada y contraportada el número de orden correlativo que le corresponda en cada página, el número de folio y sello de la Autoridad Aeronáutica competente, debiendo contener los siguientes datos:
 - (1) Iniciación del Libro, que comprenderá:
 - (i) Datos personales del titular.
 - (ii) Licencias y habilitaciones que posee.
 - (2) Antecedentes de los vuelos, en los que figuren:
 - (i) Fecha de vuelo.
 - (ii) Modelo de RPA.
 - (iii) Tiempo de vuelo.
 - (iv) Observaciones.
 - (3) Resumen mensual

SECCIÓN 60.36 REQUISITOS GENERALES PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE NO SEAN PILOTOS.

Los interesados en obtener Licencia como Miembros de la Tripulación de Vuelo que no sean Pilotos deben cumplir con los siguientes requisitos generales, además de los específicos que se señalen para cada caso:

- (a) Ser Venezolano o nacional de un Estado que otorgue tratamiento recíproco a los venezolanos.
- (b) Hablar, leer y escribir el idioma castellano.
- (c) Haber aprobado los estudios de educación secundaria o su equivalente.
- (d) Poseer el certificado médico aeronáutico vigente, cuando aplique.
- (e) Haber aprobado el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea certificada por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 60.37 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE MECÁNICO DE A BORDO.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Ser titular de la licencia de Piloto comercial o de Técnico en Mantenimiento de aeronaves.
- (c) Haber aprobado un curso teórico y práctico de mecánico de a bordo en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (d) Acreditar un mínimo de cien (100) horas de vuelo, o cincuenta (50) horas de vuelo y cincuenta (50) horas en un simulador de vuelo, desempeñando las funciones de mecánico de a bordo, bajo la supervisión de un instructor.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 1, vigente.

- (f) Haber aprobado la evaluación teórica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue. La evaluación práctica podrá realizarse en la aeronave o en un simulador de vuelo autorizado por la Autoridad Aeronáutica.
- (g) Cuando el solicitante de una Licencia, haya acumulado horas de vuelo como piloto en las categorías de avión o helicóptero, la Autoridad Aeronáutica determinará si dicha experiencia es aceptable. Se reconocerá un porcentaje que no exceda del 30% de las horas de vuelo requeridas para el otorgamiento de la Licencia solicitada.
- (h) Demostrar ante la Autoridad Aeronáutica mediante una evaluación del nivel de competencia lingüística mínimo requerido en el idioma inglés, en caso de ser requerido para el cumplimiento de sus funciones.

SECCIÓN 60.38 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE TRIPULANTE DE CABINA.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Haber aprobado un curso teórico y práctico sobre la materia en un Centro de Instrucción Aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (c) Poseer un Certificado Médico Clase 2, vigente.
- (d) Haber aprobado una evaluación teórica aplicada por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 60.39 REQUISITOS GENERALES PARA EL PERSONAL AERONÁUTICO QUE NO PERTENEZCAN A LA TRIPULACIÓN DE VUELO.

Los interesados en obtener cualquier Licencia correspondiente al Personal que no pertenece a la Tripulación de Vuelo, además de cumplir con los requisitos correspondientes a cada caso, deben cumplir con los requisitos generales aquí señalados:

- (a) Ser Venezolano o nacional de un Estado que otorgue tratamiento recíproco a los venezolanos.
- (b) Poseer le edad correspondiente a la licencia.
- (c) Hablar, leer y escribir el idioma castellano.
- (d) Haber aprobado los estudios de educación secundaria o su equivalente.
- (e) Poseer el certificado médico aeronáutico vigente, cuando aplique.
- (f) Haber aprobado el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea certificada por la Autoridad Aeronáutica o de una Empresa de Servicios Especializados Aeroportuarios.

SECCIÓN 60.40 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO INSTRUMENTAL SIMULADO.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Ser titular de una Licencia de Piloto Comercial de Avión o Helicóptero, Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión o Helicóptero, ambas con habilitación de vuelo instrumental.
- (c) Haber aprobado un curso teórico y práctico de Instructor de vuelo instrumental simulado y operación de entrenadores sintéticos de vuelo, en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Acreditar que posee una experiencia mínima de cinco (05) años con la habilitación Especial de Vuelo Instrumental.
- (e) Al Personal Aeronáutico activo o retirado de la Fuerza Armada Nacional que aspiren a la obtención de la Licencia; le podrán ser reconocidos los cinco (05) años de experiencia en la habilitación Especial de Vuelo Instrumental, exigidos en el literal (d) de esta sección, mediante la presentación del título, diploma o certificado, según corresponda, que hayan obtenido en instituciones u organismos militares reconocidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (f) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.41 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE ALUMNO CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Estar inscrito en un Centro de Instrucción Oficial de la Aeronáutica Civil para garantizar que no constituyan un peligro para la navegación aérea.
- (c) Poseer un Certificado Médico Clase 3, vigente.

SECCIÓN 60.42 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Poseer una licencia de alumno Controlador de Tránsito Aéreo.
- (c) Haber aprobado un curso teórico y práctico en un Centro de Instrucción Oficial de la Aeronáutica Civil, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.
- (e) Demostrar ante la Autoridad Aeronáutica mediante una evaluación, el nivel de competencia lingüística mínimo requerido en el idioma inglés, en caso de ser requerido para el cumplimiento de sus funciones.
- (f) Poseer un Certificado Médico Clase 3, vigente.
- (g) Haber aprobado un programa de entrenamiento que lo habilite para cumplir las funciones certificadas por el Oficial de Control de Calidad.

SECCIÓN 60.43 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE ALUMNO OPERADOR DE ESTACIÓN AERONÁUTICA.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Estar inscrito en un Centro de Instrucción Oficial de la Aeronáutica Civil.
- (c) Poseer un Certificado Médico Clase 3, vigente.

SECCIÓN 60.44 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE OPERADOR DE ESTACION AERONÁUTICA.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Poseer Licencia de Alumno Operador de Estación Aeronáutica.
- (c) Haber aprobado un curso teórico y práctico de operador de estación aeronáutica en un Centro de Instrucción Oficial de Aeronáutica Civil, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Haber realizado pasantías o entrenamiento durante dos (2) meses, bajo la supervisión de un operador de estación aeronáutica calificado para optar a la habilitación de servicio fijo.
- (e) Poseer un Certificado Médico Clase 3, vigente.
- (f) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.
- (g) Demostrar ante la Autoridad Aeronáutica mediante una evaluación, el nivel de competencia lingüística mínimo requerido en el idioma inglés, en caso de ser requerido para el cumplimiento de sus funciones.

SECCIÓN 60.45 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE DESPACHADOR DE VUELO.

- (a) Edad mínima de veintiún (21) años.
- (b) Haber aprobado un curso teórico y práctico de Despachador de Vuelo en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud; o haber desempeñado funciones como minino durante dos (2) años consecutivos en alguna de las siguientes especialidades o combinación de las mismas:
 - (1) Miembro de la Tripulación de Vuelo.
 - (2) Controlador de Tránsito Aéreo.
 - (3) Meteorólogo en un Organismo dedicado al despacho de Aeronaves de Transporte.
 - (4) Supervisor Técnico de Operaciones de Vuelo o de Sistemas de Operaciones de Vuelo de Transporte Aéreo.
- (c) Haber desempeñado funciones de ayudante en actividades de despacho de vuelo de transporte aéreo durante noventa (90) días dentro de los seis (6) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (d) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.46 REQUISITOS PARA OTORGAR LA LICENCIA DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.

- (a) Edad mínima de dieciocho (18) años.
- (b) Haber aprobado un curso básico de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud; o ser poseedor de un título de Educación Superior en Mantenimiento Aeronáutico.
- (c) Acreditar experiencia práctica, mínima de un año (01) en mantenimiento de aeronaves o componentes de aeronave. La Autoridad Aeronáutica podrá considerar la experiencia práctica adquirida en un Centro de Instrucción Aeronáutica certificado.
- (d) Haber aprobado una evaluación teórica antes de proceder con la evaluación oral y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica.
- (e) El solicitante de una licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves debe demostrar que es capaz de ejercer las funciones correspondientes a las atribuciones que hayan de concederse.

**CAPÍTULO D
ATRIBUCIONES Y RESTRICCIONES DE LAS LICENCIAS.****SECCIÓN 60.47 ATRIBUCIONES PARA PILOTOS.****(a) PILOTOS PRIVADOS AVIÓN-HELICÓPTERO.**

Con sujeción a las habilitaciones vigentes inscritas en su Licencia, un piloto podrá actuar como:

- (1) Piloto al mando, o Copiloto en vuelos no comerciales.
- (2) Para que el titular de una Licencia de Piloto Privado de avión o helicóptero pueda ejercer sus funciones al mando de una aeronave bajo las reglas de vuelo instrumental (IFR) o en vuelo nocturno, debe poseer la habilitación de vuelo instrumental.
- (3) En el caso de una Licencia de Piloto Privado Avión, para poder volar con una habilitación tipo debe poseer la habilitación especial de Vuelo Instrumental.

(b) PILOTOS COMERCIALES AVIÓN-HELICÓPTERO-GLOBO LIBRE-ULTRALIVIANO.

Con sujeción a las habilitaciones vigentes inscritas en su licencia, un piloto comercial de avión o helicóptero podrá:

- (1) Ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado.
- (2) Actuar como Piloto al Mando en cualquier aeronave dedicada a vuelos que no sean de transporte comercial.
- (3) Actuar como Piloto al Mando en aeronaves de servicios de transporte aéreo comercial, en cualquier avión o helicóptero certificado para operaciones con un solo Piloto.
- (4) Actuar como copiloto en servicios de transporte aéreo comercial en aviones o helicópteros que requieran copiloto.
- (5) Si los pasajeros han de ser transportados por remuneración en un globo libre, el titular de la licencia debe poseer la experiencia operacional con globos libres.

(c) PILOTOS DE TRANSPORTE DE LÍNEA AÉREA AVIÓN-HELICÓPTERO.

Con sujeción a las habilitaciones vigentes inscritas en su licencia, un piloto de Transporte de Línea Aérea de avión o helicóptero podrá:

- (1) Ejercer todas las atribuciones correspondientes a los Pilotos Privados y Comerciales y de una habilitación de vuelo por instrumentos.
- (2) Actuar como Piloto al Mando y como Copiloto en servicios de transporte aéreo comercial, en aeronaves de la categoría apropiada y certificadas para las operaciones con más de un piloto.

(d) PILOTOS DE GLOBO LIBRE.

- (1) Con sujeción a las habilitaciones vigentes inscritas en su licencia, un piloto de globo libre podrá actuar como piloto al mando de cualquier globo libre, siempre que tenga experiencia operacional con globos libres, ya sean de aire caliente o de gas, según corresponda.
- (2) Para ejercer las atribuciones en vuelo nocturno, el titular de la licencia deberá haber adquirido, bajo la supervisión de la Autoridad Aeronáutica, experiencia operacional en globo libre en vuelo nocturno.

(e) PILOTOS DE ULTRALIVIANOS.

- (1) Con sujeción a las habilitaciones vigentes inscritas en su licencia, un piloto de ultraliviano podrá actuar como piloto al mando de un ultraliviano como único ocupante.
- (2) Actuar como piloto al mando de un ultraliviano, transportando pasajeros, si es titular de una Licencia de Piloto Comercial de Ultraliviano.

(f) PILOTOS INSTRUCTORES.

- (1) Con sujeción a las habilitaciones vigentes inscritas en su Licencia, el titular de una Licencia de Instructor de Vuelo podrá supervisar los vuelos que los alumnos pilotos realicen solos.
- (2) Impartir instrucción para el otorgamiento de licencia o habilitaciones correspondientes a la categoría, clase y tipo de aeronave para el cual está habilitado.

(g) LICENCIA DE PILOTOS DE PLANEADOR.

- (1) El titular de una Licencia de Piloto de Planeador puede actuar como piloto al mando de cualquier planeador, a reserva de que el titular tenga experiencia operacional en el método de lanzamiento utilizado.
- (2) Para poder transportar pasajeros, el titular de la licencia debe haber acumulado un mínimo de diez (10) horas de vuelo como piloto de planeador.

(h) LICENCIA DE PILOTO DE DIRIGIBLE.

- (1) Podrá ejercer todas las atribuciones correspondientes a la licencia de piloto comercial.

(2) El poseedor de una Licencia de Piloto de Dirigible está restringido a efectuar vuelos VFR.

(i) LA LICENCIA PARA PILOTOS DE RPA.

(1) Piloto al mando de un RPA de cualquier CLASE, con la finalidad de uso Comercial o Recreativo.

(j) LA LICENCIA PARA PILOTOS INSTRUCTORES DE RPA.

(1) Impartir instrucción en RPA, para el otorgamiento de licencia o habilitaciones correspondientes al Modelo de RPA, para el cual está habilitado.

(k) LA LICENCIA PROVISIONAL PARA ENTRENAMIENTO.

Esta licencia se otorgará solo para efectos de entrenamiento y tendrá una vigencia de sesenta (60) días durante los cuales el solicitante deberá completar la tramitación para la reactivación de sus atribuciones según corresponda.

SECCIÓN 60.48 ATRIBUCIONES PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE NO SEAN PILOTOS.

(a) MECÁNICOS DE A BORDO: El titular de una Licencia de Mecánico de a Bordo, actuará como tal en los tipos de aeronaves de acuerdo a las habilitaciones contenidas en su licencia.

(b) TRIPULANTES DE CABINA: El titular de una Licencia de Tripulantes de Cabina, actuará como tal, en los tipos de aeronaves, que consten en la licencia.

SECCIÓN 60.49 ATRIBUCIONES PARA EL PERSONAL AERONÁUTICO QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO.

(a) INSTRUCTOR DE VUELO INSTRUMENTAL SIMULADO.

Se confieren las siguientes atribuciones a los instructores de vuelo instrumental simulado:

- (1) Actuar como instructor de vuelo instrumental simulado en la categoría, clase y tipo de aeronave, o entrenador sintético de vuelo en los que posee habilitación.
- (2) Firmar las constancias de entrenamiento en simulador de vuelo o entrenador sintético de vuelo.

(b) DESPACHADOR DE VUELO.

Prestar servicios en calidad de despachador de vuelo, con responsabilidad respecto a todas las áreas para la cual el solicitante satisfaga los requisitos estipulados en las Regulaciones para las de Operaciones de Aeronaves.

(c) TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES QUE POSEAN HABILITACIONES NIVEL I.

Las atribuciones de los titulares de licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves conforme a las habilitaciones contenidas en la licencia, serán las siguientes:

- (1) Realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo de estructuras, plantas de poder, hélices y dispositivos y asentar los mismos en los registros de mantenimiento.
- (2) Realizar cambios de partes y componentes en estructuras, plantas de poder, hélices y dispositivos y asentar los mismos en los registros de mantenimiento.
- (3) Un Técnico de Mantenimiento de Aeronaves con habilitaciones nivel I, no puede ejercer las atribuciones de su licencia, a menos que entienda las instrucciones del fabricante y los datos de mantenimiento para la tarea específica que le concierne.

(d) TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES CON HABILITACIONES NIVEL II.

Las atribuciones de los titulares de licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves, conforme a las habilitaciones contenidas en la licencia, serán las siguientes:

- (1) Firmar una conformidad (visto bueno) de mantenimiento, certificar que el trabajo de mantenimiento y mantenimiento preventivo se ha completado satisfactoriamente, de acuerdo con las Normas de Aeronavegabilidad aplicables, para lo cual se expide la conformidad (visto bueno) siempre que el titular de la licencia se encuentre autorizado por una Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada bajo la RAV 145.
- (2) Supervisar o Realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo, reparaciones mayores, alteraciones mayores y reacondicionamiento de un producto aeronáutico y asentar los mismos en los registros de mantenimiento.
- (3) Certificar la Aeronavegabilidad de los cambios de plantas de poder, hélices y dispositivos en el libro de vuelo y formatos suministrados por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Certificar en los registros de mantenimiento los Ítems de inspección requerida (IIR).
- (5) Certificar la Aeronavegabilidad en el libro de vuelo y formatos suministrados por la Autoridad Aeronáutica el reacondicionamiento de los productos aeronáuticos.
- (6) Certificar la condición para el vuelo de una aeronave, a los fines del otorgamiento de un Certificado de Aeronavegabilidad, conforme a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

(7) Asentar y Certificar en los Registros de Mantenimiento el diferimiento de los ítems enumerados en la Lista de Equipos Mínimos (MEL, por sus siglas en inglés).

(8) Un Técnico de Mantenimiento de Aeronaves con habilitaciones nivel II, no puede ejercer las atribuciones de su licencia, a menos que entienda las instrucciones del fabricante y los datos de mantenimiento para la tarea específica que le concierne.

(e) OPERADOR DE ESTACIÓN AERONÁUTICA.

Las atribuciones de los titulares de licencia de Operador de Estación Aeronáutica, serán las siguientes:

- (1) Actuar como operador de estaciones aeronáuticas.
- (2) Manejo de equipos de telecomunicaciones.
- (3) Transmisión y recepción de mensajes radiotelefónicos.
- (4) Antes de ejercer las atribuciones que le confiere la licencia, el titular se familiarizará con toda la información pertinente y vigente sobre el equipo y los procedimientos de trabajo que se utilicen en esa estación aeronáutica.

(f) CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO.

Con sujeción al cumplimiento de los requisitos establecidos para la validez de la licencia y respecto a la aptitud psicofísica, las atribuciones del titular de una licencia de Controlador de Tránsito Aéreo, con una o más de las habilitaciones que se indican a continuación son:

- (1) **Habilitación de Control de Aeródromo:** Un Controlador de Tránsito Aéreo con habilitación para control de aeródromo, está facultado para proporcionar o supervisar servicios de control de aeródromo en el aeródromo para el que se ha designado y esté habilitado conforme a sus procedimientos locales.
- (2) **Habilitación de Control de Aproximación:** Proporcionar o supervisar el servicio de control de aproximación en el aeródromo o aeródromos para los que el titular está habilitado, dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que preste este servicio.
- (3) **Habilitación Control de Aproximación por Vigilancia:** Proporcionar o supervisar el servicio de control de aproximación con radares u otros sistemas de vigilancia en el aeródromo o aeródromos para los que el titular de la licencia esté habilitado, dentro del espacio aéreo o la parte del mismo que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que preste este servicio;
- (4) **Habilitación de Control de Área:** Proporcionar o supervisar el servicio de control de área dentro del área de control o parte de la misma para que el titular de la licencia esté habilitado; y
- (5) **Habilitación de Control de Área por Vigilancia:** Proporcionar o supervisar el servicio de control de área con radar, dentro del área de control o parte de la misma para la que el titular de la licencia esté habilitado.

Antes de ejercer las atribuciones indicadas, el titular de la licencia se familiarizará con toda la información pertinente y vigente.

SECCIÓN 60.50 RESTRICCIONES DE LAS LICENCIAS DE PILOTOS.

- (a) Los Alumnos Pilotos no volarán solos, a menos que hayan completado el entrenamiento de vuelo necesario con un Instructor de Vuelo calificado y bajo la autorización y supervisión de éste.
- (b) Ningún Alumno Piloto podrá volar solo en una aeronave en vuelo internacional, salvo que exista un acuerdo especial o general entre los Estados contratantes interesados y la Autoridad Aeronáutica haya expedido la respectiva autorización.
- (c) El titular de una Licencia de Piloto Comercial o de Transporte de Línea Aérea, cumplidos los sesenta y cinco (65) años de edad, no podrá actuar como Piloto al Mando o Copiloto de una aeronave destinada al servicio público de transporte aéreo internacional regular y no regular, por remuneración o arrendamiento.
- (d) Las atribuciones de las licencias para pilotos expedidas por la Autoridad Aeronáutica, no tendrán limitaciones respecto a edad máxima en tanto que dichas atribuciones sean ejercidas en el espacio aéreo nacional. Solo existirá limitación cuando el titular no cumpla con el requisito psicofísico exigido para la licencia.

CAPÍTULO E

HABILITACIONES AL PERSONAL AERONÁUTICO.

SECCIÓN 60.51 HABILITACIONES PARA PILOTOS.

La habilitación otorgada deberá ser inscrita en la licencia del titular de acuerdo a la función a desempeñar para que pueda ejercer sus atribuciones. Se establecen las siguientes habilitaciones para los Pilotos:

- (a) **Habilitaciones por Categoría:** las cuales comprenden las

siguientes categorías:

- (1) Aviones.
- (2) Helicópteros.
- (3) Globo Libre.
- (4) Ultraliviano.
- (5) Planeador.
- (6) Dirigible.
- (7) Aeronave Pilotada a Distancia (RPA).

Las habilitaciones adicionales de categoría no se anotarán en la licencia cuando la categoría se incluya en el título de la propia licencia.

(b) **Habilitaciones por Clase:** Las cuales comprenden las siguientes clases:

- (1) Aviones monomotores terrestres.
- (2) Hidroaviones monomotores.
- (3) Aviones multimotores terrestres.
- (4) Hidroaviones multimotores.
- (5) RPA Clase 1, Clase 2, Clase 3 y Clase 4, para operaciones con un solo piloto a distancia.

Los titulares de habilitaciones clase deberán tener asentado en la bitácora de vuelo el endoso por parte del instructor de vuelo o instructor de RPA calificado en la aeronave o en el RPA en la cual este realizando sus funciones.

(c) **Habilitaciones por Tipo:** Estas habilitaciones indicarán la capacidad del titular de la licencia para ejercer sus funciones como piloto al mando o copiloto, mecánico de a bordo, piloto de RPA o tripulante de cabina en:

- (1) Cada tipo de aeronave certificada para volar con una tripulación mínima de dos (2) pilotos.
- (2) Cualquier tipo de helicóptero certificado para volar con un solo piloto.
- (3) Cualquier tipo de aeronave a juicio de la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Aviones monomotores y multimotores turbohélices.

(5) RPA Clase 1, Clase 2, Clase 3 y Clase 4, para operaciones con tripulación mínima de por lo menos dos pilotos a distancia o cuando lo considere necesario la Autoridad Aeronáutica.

(d) **Habilitaciones Especiales:** las habilitaciones especiales comprenden:

- (1) Vuelo Instrumental.
- (2) Fumigación Aérea.
 - (i) Estas habilitaciones se anotarán en la licencia conjuntamente con la habilitación de tipo o habilitación clase.
 - (ii) La habilitación de vuelo instrumental es opcional para los titulares de Licencias de Pilotos Privados Avión o Helicópteros, Pilotos Comerciales de Helicópteros, y Pilotos Comerciales de Avión siempre y cuando éstos últimos tengan dedicación exclusiva a la actividad de fumigación aérea.

SECCIÓN 60.52 REQUISITOS PARA LAS HABILITACIONES DE CLASE Y DE TIPO.

DE CLASE:

(a) Para el otorgamiento de las habilitaciones de clase previstas en esta Regulación, los interesados deben presentar ante la Autoridad Aeronáutica los siguientes requisitos:

- (1) Constancia expedida por un Centro de Instrucción Certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud, que certifique el entrenamiento teórico y práctico recibido para la clase de aeronave solicitada, así como los periodos de entrenamiento, en caso de que el usuario ya posea licencia de Piloto Privado, Comercial o TLA, podrá realizar las horas prácticas de forma particular con un instructor de vuelo que posea la habilitación vigente.
- (2) Acreditar constancia de entrenamiento de vuelo o simulador sintético de vuelo, en un modelo de la clase de aeronave solicitada, por un período de:
 - (i) Para la habilitación de multimotores terrestre (12) horas de entrenamiento.
 - (ii) Para la habilitación de monomotores terrestres ocho (8) horas de entrenamiento.
 - (iii) En el caso de que se trate de una habilitación como Instructor de Vuelo, el aspirante deberá acreditar constancia de poseer un mínimo de cien (100) horas de vuelo como piloto al mando en la clase de aeronave que aspira habilitarse como instructor de vuelo y el entrenamiento al que se refieren los literales (i) e (ii) deberá ser recibido como tal, en el puesto derecho de la aeronave.
- (3) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica ante la Autoridad Aeronáutica o en quién ella delegue, en la clase de aeronave en la que recibió la instrucción.

(b) El otorgamiento de habilitación de clase se ajustará a lo siguiente:

- (1) Para los casos de monomotores terrestres e hidroaviones monomotores se otorgará la habilitación Clase, la cual será válida para el modelo de Aeronave en el cual se recibió la instrucción para optar a la habilitación; para desempeñarse

como piloto al mando o Instructor de vuelo, según corresponda, de cualquier otro modelo de Aeronave monomotor, bastará que el piloto reciba instrucción teórica y práctica de parte de un instructor de vuelo certificado por la Autoridad Aeronáutica el cual deberá registrar dicha instrucción en la bitácora personal de vuelo del piloto que recibe la instrucción y dejará constancia que según su criterio, dicho piloto quedo apto para cumplir funciones como piloto al mando o Instructor de Vuelo, según sea el caso, en ese modelo de Aeronave el cual debe estar inscrito en la licencia.

- (2) Para los casos de multimotores terrestres e hidroaviones multimotores con peso inferior a 5.700 Kg, se otorgará la habilitación clase, la cual será válida para el modelo de Aeronave en el cual se recibió la instrucción para optar a la habilitación; para desempeñarse como piloto al mando o Instructor de Vuelo, según corresponda, de cualquier otro modelo de Aeronave multimotor, bastará que el piloto reciba instrucción teórica y práctica de parte de un instructor de vuelo certificado por la Autoridad Aeronáutica el cual deberá registrar dicha instrucción en la bitácora personal de vuelo del piloto que recibe la instrucción y dejará constancia que según su criterio, dicho piloto quedo apto para cumplir funciones como piloto al mando o Instructor de Vuelo, según sea el caso, en ese modelo de Aeronave en ese modelo de Aeronave el cual debe estar inscrito en la licencia.

DE TIPO:

(a) Para el otorgamiento de las habilitaciones tipo previstas en esta Regulación, los interesados deben presentar ante la Autoridad Aeronáutica los siguientes requisitos:

- (1) Constancia de haber recibido curso teórico de la habilitación solicitada en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica o un Centro de Entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (2) Cuando se trate de una solicitud de habilitación como instructor de vuelo, el aspirante deberá acreditar constancia de poseer al menos cien (100) horas de vuelo como piloto al mando en la categoría y tipo de aeronave en la que aspira habilitarse como instructor de vuelo.
- (3) Constancia de haber efectuado simulador de vuelo en un Centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica, que certifique el entrenamiento práctico recibido para el tipo de aeronave solicitada, así como los periodos de entrenamiento, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud o;
- (4) Acreditar constancia de entrenamiento de vuelo, en el tipo de aeronave solicitada, por un período de:
 - (i) Para la Habilitación de Capitán, doce (12) horas de entrenamiento.
 - (ii) Para la Habilitación de Copiloto, ocho (8) horas de entrenamiento.
 - (iii) Para Instructor de Vuelo, doce (12) horas de entrenamiento, como instructor de vuelo en el puesto derecho o izquierdo de la aeronave según sea el caso.
- (5) Haber aprobado la evaluación práctica ante la Autoridad Aeronáutica o en quién ella delegue, en el tipo de aeronave o simulador correspondiente a la habilitación solicitada, en el caso en que la habilitación sea requerida cumplir funciones como Piloto al Mando o Instructor de Vuelo, según sea el caso.

(b) El otorgamiento de habilitación de tipo se ajustará a lo siguiente:

- (1) Todas las aeronaves que requieran Copiloto.
- (2) El titular de una licencia de piloto privado avión que desee optar por una Habilitación de Tipo, debe poseer la habilitación especial de Vuelo Instrumental.
- (3) Todas las aeronaves turbohélices.
- (4) Todos los **RPA** para operaciones con tripulación mínima de por lo menos dos pilotos a distancia o cuando lo considere necesario la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 60.53 REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE HABILITACIONES ESPECIALES.

(a) **Vuelo Instrumental en Avión o Helicóptero:**

- (1) Ser titular de una licencia de Piloto Privado o Piloto Comercial de Avión o Helicóptero.
- (2) El titular de una licencia de piloto privado avión o helicóptero que desee optar a la Habilitación Especial de Vuelo Instrumental, debe haber acumulado un mínimo de cien (100) horas de vuelo de experiencia.
- (3) Constancia de haber aprobado un curso teórico y práctico de vuelo por instrumentos en un Centro de Instrucción Aeronáutico

certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.

- (4) Haber completado un mínimo de cuarenta (40) horas de entrenamiento de vuelo instrumental con instructor de vuelo por instrumentos en avión o helicóptero, de las cuales un máximo de veinte (20) horas podrán ser realizadas en entrenador sintético de vuelo, según el contenido programático aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (5) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

El titular de la habilitación de vuelo instrumental tendrá la atribución de ejercer funciones como piloto en aviones o helicópteros en vuelos IFR y en vuelos nocturnos.

(b) Fumigación Aérea:

- (1) Ser titular de una Licencia de Piloto Privado o Comercial en las categorías de avión, helicóptero o ultraliviano.
- (2) Haber aprobado un curso teórico y práctico de fumigación aérea en un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud
- (3) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

Cuando las modificaciones en el diseño básico de un tipo de aeronave sean de naturaleza tal, que altere el manejo o características de vuelo, la Autoridad Aeronáutica deberá certificar esa diferencia, de manera que la habilitación corresponda exclusivamente a aeronaves iguales a la que se haya utilizado en las pruebas de vuelo.

SECCIÓN 60.54 HABILITACIONES PARA MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE NO SEAN PILOTOS.

Se les confiere a los mecánicos de a bordo y tripulantes de cabina, las habilitaciones de conformidad a los diferentes tipos de aeronaves según corresponda, las cuales deberán estar anotadas en su licencia.

SECCIÓN 60.55 HABILITACIONES PARA EL PERSONAL AERONÁUTICO QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO.

(a) Habilitaciones para Controladores de Tránsito Aéreo:

- (1) Control de Aeródromo.
- (2) Control de Aproximación.
- (3) Control de Aproximación por Vigilancia.
- (4) Control de Área.
- (5) Control de Área por Vigilancia.

(b) Habilitaciones para los Operadores de Estación Aeronáutica:

- (1) Servicio Fijo Aeronáutico.
- (2) Servicio Móvil Aeronáutico.
- (3) Centro Conmutador Automático de mensajes aeronáuticos.

(c) Habilitaciones para Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves (NIVEL I, NIVEL II):

- (1) Motores recíprocos y accesorios.
- (2) Motores a turbina y accesorios.
- (3) Fuselaje de ala fija.
- (4) Fuselaje de ala rotativa.
- (5) Aviónica.
- (6) Hélices.
- (7) Componentes.

SECCIÓN 60.56 REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE HABILITACIONES PARA CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO.

(a) Habilitación en Control de Aeródromo:

- (1) Poseer licencia de Alumno Controlador de Tránsito Aéreo.
- (2) Haber aprobado un programa de entrenamiento de ciento cuarenta (140) horas como mínimo, en una Torre de Control de Aeródromo, bajo la supervisión de un Controlador con amplia experiencia y certificado por un Oficial de Garantía de la Calidad, de acuerdo a los contenidos programáticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(b) Habilitación en Control de Aproximación:

- (1) Ser titular de la licencia de Controlador de Tránsito Aéreo.
- (2) Haber aprobado un curso de Control de Aproximación o Avanzado de Tránsito de Aéreo, en un Centro de Instrucción Oficial de la Aeronáutica Civil.
- (3) Haber completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento de cuatrocientos veinte (420) horas como mínimo, en una dependencia del Servicio de Control de Aproximación, bajo la supervisión de un Controlador Instructor de Aproximación, y certificado por un Oficial de Garantía de la Calidad de acuerdo a los contenidos programáticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(c) Habilitación en Control de Aproximación por Vigilancia:

- (1) Ser titular de la licencia de Controlador de Tránsito Aéreo, con habilitación en Control de Aproximación.
- (2) Haber aprobado un curso de Aproximación Radar de Tránsito Aéreo en un centro de Instrucción Oficial de la Aeronáutica Civil.
- (3) Haber aprobado satisfactoriamente un programa de entrenamiento de cuatrocientos veinte (420) horas como mínimo, en una dependencia del Servicio de Control Radar de Aproximación, bajo la supervisión de un Controlador Instructor de Radar de Aproximación, y certificado por un Oficial de Garantía de la Calidad de acuerdo a los contenidos programáticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Haber aprobado una Evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(d) Habilitación en Control de Área:

- (1) Ser titular de la licencia de Controlador de Tránsito Aéreo.
- (2) Haber aprobado un curso Avanzado de Tránsito Aéreo en un Centro de Instrucción Oficial de la Aeronáutica Civil.
- (3) Haber aprobado un programa de pasantías o entrenamiento de quinientas sesenta (560) horas como mínimo, en una dependencia del Servicio de Control de Área, bajo la supervisión de un controlador con amplia experiencia, y certificado por un Oficial de Garantía de la Calidad de acuerdo a los contenidos programáticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(e) Habilitación en Control de Área por Vigilancia:

- (1) Ser titular de la Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo, con habilitación en Control de Área.
- (2) Haber aprobado un curso Avanzado de Tránsito Aéreo, en un Centro de Instrucción Oficial de la Aeronáutica Civil.
- (3) Haber aprobado un programa de pasantías o entrenamiento de trescientas sesenta horas (360) horas como mínimo, en una dependencia del Servicio de Control Radar de Área, bajo la supervisión de un Controlador- Instructor de Radar de Área y certificado por un Oficial de Garantía de Calidad de acuerdo a los contenidos programáticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Haber aprobado una evaluación teórica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.57 REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE HABILITACIONES PARA OPERADORES DE ESTACIÓN AERONÁUTICA.

(a) Habilitación en el Servicio Fijo Aeronáutico:

- (1) Ser titular de la licencia de Alumno Operador de Estación Aeronáutica.
- (2) Haber aprobado un programa de pasantías o entrenamiento en una estación aeronáutica por un período de ciento veinte (120) horas bajo la supervisión de un Operador Instructor, y certificado por un Oficial de Evaluación y Adiestramiento de acuerdo a los contenidos programáticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(b) Habilitación en el Servicio Móvil Aeronáutico:

- (1) Ser titular de la licencia de Operador de Estación Aeronáutica.
- (2) Haber aprobado un programa de pasantías o entrenamiento en el Servicio Móvil Aeronáutico; de doscientas (200) horas como mínimo, bajo la supervisión de un Operador Instructor, y certificado por un Oficial de Evaluación y Adiestramiento de acuerdo a los contenidos programáticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(c) Habilitación en el Centro Conmutador Automático de mensajes aeronáuticos:

- (1) Ser titular de una Licencia de Operador de Estación Aeronáutica, con experiencia mínima de tres (3) años.
- (2) Haber aprobado un programa de pasantías o entrenamiento de ciento ochenta (180) horas, como mínimo, en un centro conmutador de mensajes automático, bajo la supervisión de un operador calificado, con reconocida experiencia, y certificado por un Oficial de Evaluación y Adiestramiento de acuerdo a los contenidos programáticos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.58 REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE HABILITACIONES PARA TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.

(a) Requisitos para obtener la Habilitación Nivel I:

- (1) Ser titular de una Licencia de Técnico en Mantenimiento de Aeronaves.
- (2) Realizar un curso de capacitación en el área correspondiente a la habilitación solicitada impartido por un Centro de Entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (3) Haber aprobado la evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quién ella delegue.

(b) Requisitos para obtener la Habilitación Nivel II:

- (1) Poseer la habilitación Nivel I correspondiente a su solicitud, a excepción de los poseedores del título de Ingeniero Aeronáutico o Ingeniero Mecánico, quienes podrán optar directamente por las habilitaciones nivel II, únicamente en ala fija o ala rotativa según sea el caso.
- (2) Realizar un curso avanzado de capacitación, que lo capacite para cumplir con todas las atribuciones indicadas en la Sección 60.49 literal (d) de esta Regulación, en el área correspondiente a la habilitación solicitada, impartido por un Centro de Entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la solicitud.
- (3) Acreditar experiencia en técnicas de inspección general, reparaciones, alteraciones o modificaciones y reacondicionamiento de productos aeronáuticos, de acuerdo a la habilitación solicitada:
 - (i) Dos (2) años de experiencia en el área correspondiente a la habilitación solicitada para los poseedores de un Título de Educación Superior en Mantenimiento Aeronáutico,
 - (ii) Cinco (5) años de experiencia en el área correspondiente a la habilitación solicitada para los poseedores de un Título de Educación Media.
- (4) Haber aprobado una evaluación teórica y práctica aplicada por la Autoridad Aeronáutica.

- (c) La Autoridad Aeronáutica podrá crear otras habilitaciones, cuando a su juicio, el desarrollo tecnológico de la Aeronáutica así lo requiera.

SECCIÓN 60.59 REQUISITOS PARA LAS HABILITACIONES DE LOS PILOTOS DE RPA.

MODELO DEL RPA:

- (a) Para el otorgamiento de las habilitaciones de los Modelos de RPA clase 3 y clase 4, previstas en este Capítulo, los interesados deben presentar ante la Autoridad Aeronáutica los siguientes requisitos:

- (1) Constancia de haber recibido curso teórico del modelo de la habilitación solicitada en un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica o un Centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica, dentro de los doce (12) meses precedentes a la solicitud.
- (2) Cuando se trate de una solicitud de habilitación como instructor de vuelo, el aspirante deberá acreditar constancia de poseer al menos cien (100) horas de vuelo en el Modelo de RPA en la que aspira habilitarse como instructor de vuelo.
- (3) Acreditar constancia de entrenamiento de vuelo, en el Modelo de RPA solicitado, por un período de:
 - (i) Doce (12) horas de entrenamiento.
 - (ii) Para Instructor de Vuelo, doce (12) horas de entrenamiento, como instructor del Modelo de RPA.
- (4) Haber aprobado la evaluación práctica ante la Autoridad Aeronáutica o en quién ella delegue, en el tipo de aeronave o simulador correspondiente a la habilitación solicitada.

- (b) El otorgamiento de habilitación del Modelo de RPA se ajustará a lo siguiente:

- (1) Todos los RPA clase 3 y clase 4 en sus diferentes modelos.
- (2) Los RPA clase 1 y clase 2 su habilitación será genérica, es decir monomotor o multimotor.

SECCIÓN 60.60 HABILITACIONES PARA EL PERSONAL QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO.

- (a) Para el Personal que efectuará el mantenimiento a los RPA clase 3 y clase 4. Se les exigirá una Licencia Aeronáutica de TMA. A esta Licencia se colocará la habilitación correspondiente de RPA y su Clase y Modelo, siempre y cuando se presente el curso de reparación del modelo a habilitar.

CAPÍTULO F VIGENCIA, RENOVACIÓN, SUSPENSIÓN Y CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS Y HABILITACIONES

SECCIÓN 60.61 VIGENCIA DE LAS LICENCIAS Y HABILITACIONES.

- (a) Las Licencias y las habilitaciones inscritas en la Licencia otorgada al personal aeronáutico, tendrán vigencia de un (01) año a partir de su otorgamiento o renovación, excepto las licencias de pilotos de RPA las cuales tendrán una vigencia de tres (03) años a partir de su otorgamiento o renovación.
- (b) Las licencias y habilitaciones expedidas al personal aeronáutico tendrán vigencia a condición de que el titular mantenga actualizados los requisitos indispensables para su expedición y no sean suspendidas o revocadas de conformidad a la disposiciones establecidas en la presente regulación.
- (c) Aquellas licencias que requieran de un certificado médico aeronáutico, estarán vigentes por el término fijado en el respectivo certificado médico y en la habilitación correspondiente.
- (d) Ninguna persona puede cumplir funciones como piloto al mando o copiloto de una aeronave, de acuerdo a su habilitación vigente en su Licencia, sin que haya cumplido con el requisito de experiencia reciente, que consiste en haber realizado un mínimo de dos (2) horas de vuelo en la habilitación pertinente en un lapso de tiempo no mayor a noventa (90) días precedentes al último vuelo en una aeronave de la misma categoría y clase y si es necesaria una habilitación de tipo, también del mismo tipo. De no reunir este requisito, para reiniciar sus actividades y mientras tenga la habilitación vigente en la Licencia, debe ser rehabilitado realizando un vuelo con una duración mínima de dos horas de vuelo, acompañado por un instructor de vuelo certificado y vigente en la habilitación, en la aeronave donde pretende ejercer las atribuciones de su licencia, con el correspondiente registro y firma del Instructor en el libro de vuelo (bitácora) del titular, o efectuar un entrenamiento inicial o recurrente en un Simulador de vuelo con nivel C o superior en el sistema de la habilitación a renovar.
- (e) Los Pilotos desempeñando funciones como tripulaciones de Líneas Aéreas, pudieran estar sujetos a requisitos adicionales, cumpliendo con las regulaciones o normativa que aplique.
- (f) La Autoridad Aeronáutica podrá a solicitud justificada de los interesados expedir duplicado de las licencias o reponerlas previo cumplimiento de los trámites correspondientes.

SECCIÓN 60.62 REQUISITOS PARA LA RENOVACIÓN DE LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTOS.

- (a) Ninguna persona puede cumplir funciones como piloto al mando o copiloto de una aeronave, de acuerdo a su habilitación, sin que haya cumplido con el requisito de experiencia reciente, que consiste en haber realizado un mínimo de dos (2) horas de vuelo en la habilitación pertinente en un lapso de tiempo no mayor a noventa (90) días precedentes al último vuelo en una aeronave de la misma categoría y clase y si es necesaria una habilitación de tipo, también del mismo tipo. De no reunir este requisito, para reiniciar sus actividades y mientras tenga la habilitación vigente en la Licencia. Debe ser rehabilitado realizando un vuelo con una duración mínima de dos horas de vuelo, acompañado por un instructor de vuelo certificado y vigente en la habilitación, en la aeronave donde pretende ejercer las atribuciones de su licencia, con el correspondiente registro y firma del Instructor en el libro de vuelo (bitácora) del titular. Esta última opción, solo se podrá realizar hasta un máximo de ciento ochenta (180) días precedentes al último vuelo en una aeronave de la misma categoría y clase y si es necesaria una habilitación de tipo, también del mismo tipo, o efectuar un entrenamiento inicial o recurrente en un Simulador de vuelo con nivel C o superior en el sistema de la habilitación a renovar.
- (b) Renovación de la licencia activa o con menos de tres meses de vencimiento:

- (1) El titular de una licencia de piloto activa o con menos de tres meses de vencimiento, sólo podrá renovar las habilitaciones inscritas en la licencia, si cumple con los requisitos de aptitud psicofísicos comprobados mediante un certificado médico vigente y los relativos a experiencia reciente, establecidos como sigue:

- (i) El titular de una licencia de **Alumno Piloto** debe:
 - (A) Acreditar constancia de estar inscrito en un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica.
- (ii) El titular de una licencia de **Piloto Privado Avión o Helicóptero** debe:

- (A) Acreditar constancia de haber mantenido lo concerniente a la Experiencia Reciente, en cada una de sus habilitaciones, durante la vigencia de las mismas y el último vuelo efectuado por cada habilitación a renovar, debe estar comprendida dentro de los tres meses precedentes al momento de la renovación o demostrar la rehabilitación con un Instructor, o efectuar un entrenamiento inicial o recurrente en un Simulador de vuelo con nivel C o superior en el sistema de la habilitación a renovar.
 - (B) Si posee la habilitación especial de vuelo instrumental, Acreditar Constancia de un mínimo de ocho (8) horas de vuelo instrumental efectuadas en un entrenador sintético de vuelo para renovar la habilitación especial de vuelo instrumental o acreditar constancia de simulador de vuelo en un centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica en la habilitación de tipo a renovar, con una vigencia no mayor a doce (12) meses al momento de la renovación.
 - (C) Presentar una prueba práctica de vuelo para verificación de competencia cada dos (2) años, por parte de la Autoridad Aeronáutica o en quien ella delegue, siempre y cuando no acredite constancia de simulador de vuelo en un centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica
 - (D) La comprobación de las horas de vuelo efectuadas por el titular de la licencia, debe estar debidamente especificada en la bitácora de vuelo.
- (iii) El titular de una licencia de **Piloto Comercial Avión o Helicóptero** debe:
- (A) Acreditar constancia que ha efectuado lo concerniente a la Experiencia Reciente, en cada una de sus habilitaciones, durante la vigencia de las mismas y el último vuelo efectuado por cada habilitación a renovar, debe estar comprendida dentro de los tres meses precedentes al momento de la renovación o demostrar la rehabilitación con un Instructor o efectuar un entrenamiento inicial o recurrente en un Simulador de vuelo con nivel C o superior en el sistema de la habilitación a renovar.
 - (B) Acreditar Constancia de un mínimo de ocho (8) horas de vuelo instrumental efectuadas en un entrenador sintético de vuelo para renovar la habilitación especial de vuelo instrumental o acreditar constancia de simulador de vuelo en un centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica en la habilitación de tipo a renovar, con una vigencia no mayor a doce (12) meses al momento de la renovación.
 - (C) Presentar una prueba práctica de vuelo para verificación de competencia cada dos (2) años, por parte de la Autoridad Aeronáutica o en quien ella delegue, siempre y cuando no acredite constancia de simulador de vuelo en un centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica.
 - (D) Cumplir con el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea certificada por la Autoridad Aeronáutica.
 - (E) La comprobación de las horas de vuelo efectuadas por el titular de la licencia, debe estar debidamente especificada en la bitácora de vuelo.
- (iv) El titular de licencia de **Piloto de Transporte de Línea Aérea Avión o Helicóptero** debe:
- (A) Acreditar constancia que ha efectuado lo concerniente a la Experiencia Reciente, en cada una de sus habilitaciones, durante la vigencia de las mismas y el último vuelo efectuado por cada habilitación a renovar, debe estar comprendida dentro de los tres meses precedentes al momento de la renovación o demostrar la rehabilitación con un Instructor, o efectuar un entrenamiento inicial o recurrente en un Simulador de vuelo con nivel C o superior en el sistema de la habilitación a renovar.
 - (B) Acreditar Constancia de un mínimo de ocho (8) horas de vuelo instrumental efectuadas en un entrenador sintético de vuelo para renovar la habilitación especial de vuelo instrumental o acreditar constancia de simulador de vuelo en un centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica en la habilitación de tipo a renovar, con una vigencia no mayor a doce (12) meses al momento de la renovación.
 - (C) Presentar una prueba práctica de vuelo para verificación de competencia cada dos (2) años, por parte de la Autoridad Aeronáutica o en quien ella delegue, siempre y cuando no acredite constancia de simulador de vuelo en un centro de entrenamiento reconocido por la Autoridad Aeronáutica.
 - (D) Cumplir con el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea certificada por la Autoridad Aeronáutica.
 - (E) La comprobación de las horas de vuelo efectuadas por el titular de la licencia debe estar debidamente especificada en la bitácora de vuelo.
- (v) El titular de una licencia de **Piloto de Globo Libre o Piloto Comercial de Globo Libre** debe:
- (A) Acreditar constancia de que en los últimos doce (12) meses ha efectuado una ascensión de globo libre. En caso de no cumplir este requisito, será necesario efectuar una prueba de ascensión ante la Autoridad Aeronáutica.
 - (B) La comprobación de las ascensiones de vuelo efectuadas por el titular de la licencia debe estar debidamente especificada en la Bitácora de vuelo.
- (vi) El titular de licencia de **Piloto de Ultraliviano o Piloto Comercial de Ultraliviano** debe:
- (A) Acreditar constancia que ha efectuado en los últimos doce (12) meses no menos de tres (3) vuelos de una duración de treinta (30) minutos como mínimo cada uno.
 - (B) La comprobación de las horas de vuelo efectuadas por el titular de la licencia debe estar debidamente especificada en la bitácora de vuelo.
- (vii) El titular de una licencia de **Piloto de Planeador** debe:
- (A) Acreditar constancia que ha efectuado en los últimos doce (12) meses no menos de seis (6) vuelos solo en planeador, incluyendo vuelos en los cuales haya realizado virajes de trescientos sesenta (360°) grados.
 - (B) La comprobación de las horas de vuelo efectuadas por el titular de la licencia debe estar debidamente especificada en la bitácora de vuelo.
- (viii) El titular de una licencia de **Piloto de Dirigible** debe:
- (A) Acreditar constancia que ha efectuado en los últimos doce (12) meses no menos de veinte (20) horas de vuelo.
 - (B) La comprobación de las horas de vuelo efectuadas por el titular de la licencia debe estar debidamente especificada en la bitácora de vuelo.
- (ix) El titular de una **Licencia de Instructor de Vuelo** debe:
- (A) Acreditar que ha impartido instrucción de vuelo en cada uno de los equipos habilitados en su licencia de instructor de vuelo durante los últimos seis (6) meses y en caso contrario deberá:
 - (AA) Acreditar constancia de recurrencia en metodología de la enseñanza por parte de un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (BB) Acreditar constancia de haber aprobado un curso recurrente teórico práctico que incluya cuatro (4) horas de vuelo de entrenamiento como Instructor de Vuelo en la categoría clase y tipo de la habilitación a reactivar expedida por un centro de

instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica. Si la habilitación es nueva, cumplir con lo establecido en la sección 60.52 de la presente Regulación, lo inherente a habilitación de instructor de vuelo.

(CC) Aprobar una prueba práctica de vuelo para verificación de competencia, aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(x) El titular de una Licencia de Instructor de Vuelo Instrumental Simulado debe:

(A) Acreditar que ha impartido instrucción de vuelo instrumental simulado en cada uno de los equipos habilitados en su licencia de instructor de vuelo instrumental simulado durante los últimos seis (6) meses y en caso contrario deberá:

(AA) Acreditar constancia de recurrencia en metodología de la enseñanza por parte de un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica.

(BB) Acreditar constancia de haber aprobado un curso recurrente teórico práctico que incluya cuatro (4) horas de vuelo de entrenamiento como Instructor de Vuelo Instrumental Simulado en los equipos habilitados a reactivar expedida por un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica. Si la habilitación es nueva, cumplir con lo establecido en la sección 60.52 de la presente Regulación, lo inherente a habilitación de instructor de vuelo.

(CC) Aprobar una prueba práctica para verificación de competencia, aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(c) Renovación de una habilitación obtenida con anterioridad, pero que no se encuentre en una licencia activa:

(1) El titular de Licencia de Piloto activa que desee reactivar una habilitación ya obtenida anteriormente, pero que no está inscrita en la Licencia deberá:

(i) Efectuar recurrente de la Escuela en Tierra del sistema a Habilitar, en un Centro reconocido por la Autoridad Aeronáutica y Efectuar un mínimo de Cuatro (4) horas de entrenamiento con un Instructor del sistema a habilitar, o efectuar un entrenamiento inicial o recurrente en un Simulador de vuelo con nivel C o superior en el sistema a habilitar (en caso de requerir la habilitación para la realización de dicho entrenamiento, se solicitará ante Licencias una habilitación provisional condicionada para efectuar el mismo).

(ii) Efectuar una prueba práctica de vuelo ante la Autoridad Aeronáutica o en quien ella delegue, para verificación de competencia en cada habilitación.

(d) Renovación de una habilitación con licencia inactiva por un lapso superior a los tres (3) meses:

(1) El titular de una licencia de piloto que permanezca tres (3) meses o más con la Licencia, por Categoría, inactiva debe solicitar la emisión de una licencia provisional con la cual procederá a iniciar la reactivación de sus atribuciones establecidas como sigue:

(i) Efectuar recurrente de la Escuela en Tierra del sistema a Habilitar, en un Centro reconocido por la Autoridad Aeronáutica y Efectuar un mínimo de Seis (6) horas de entrenamiento con un Instructor del sistema a habilitar (Prevía solicitud de Licencia Provisional), o efectuar un entrenamiento inicial o recurrente en un Simulador de vuelo con nivel C o superior en el sistema a habilitar (en caso de requerir la habilitación para la realización de dicho entrenamiento, se solicitará ante Licencias una habilitación provisional condicionada para efectuar el mismo).

(ii) Efectuar una prueba práctica de vuelo por parte de la Autoridad Aeronáutica o en quien ella delegue, para verificación de competencia por cada habilitación a reactivar.

SECCIÓN 60.63 REQUISITOS PARA LA RENOVACIÓN DE LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PERSONAL AERONÁUTICO RPA:

(a) El titular de una Licencia de Piloto RPA debe:

(1) Acreditar constancia de haber aprobado un curso recurrente teórico práctico que incluya cuatro (4) horas de vuelo de entrenamiento en el modelo de la habilitación a renovar, expedida por un Centro de Instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Presentar una prueba práctica de vuelo para verificación de competencia, aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

(b) La Licencia de Instructor de Vuelo, se producirá simultáneamente con la renovación de la Licencia y habilitaciones de piloto, siempre y cuando su titular demuestre haber impartido instrucción de vuelo en el equipo habilitado en su licencia de instructor de vuelo durante los últimos seis (6) meses y en caso contrario deberá:

(1) Acreditar constancia de haber aprobado un curso recurrente teórico práctico que incluya cuatro (4) horas de vuelo de entrenamiento como Instructor de Vuelo RPAS en la categoría clase y tipo de la habilitación a reactivar expedida por un centro de instrucción certificado por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Aprobar una prueba práctica de vuelo para verificación de competencia, aplicada por la Autoridad Aeronáutica o por quien ella delegue.

SECCIÓN 60.64 REQUISITOS PARA LA RENOVACIÓN DE LAS HABILITACIONES CONTENIDAS EN LA LICENCIA DE TRIPULACIÓN DE VUELO QUE NO SEAN PILOTOS.

(a) El titular de una Licencia de Mecánico de a Bordo y Tripulante de Cabina, sólo podrá ejercer las atribuciones otorgadas en las habilitaciones inscritas en la licencia, si cumple con los requisitos de aptitud psicofísicos comprobados mediante un certificado médico vigente y los relativos a experiencia reciente establecidos como sigue:

(1) El titular de una Licencia de Mecánico de a Bordo debe:

(i) Acreditar constancia que ha efectuado en los últimos seis (6) meses, no menos de cuarenta (40) horas de vuelo como Mecánico de a Bordo.

(ii) La comprobación de las horas de vuelo efectuadas por el titular de la licencia debe estar debidamente especificada en la bitácora de vuelo.

(iii) Cumplir con el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea certificada por la Autoridad Aeronáutica.

(2) El titular de una Licencia de Tripulante de Cabina debe:

(i) Acreditar constancia de haber recibido curso recurrente de la habilitación de tipo que desea renovar en los últimos doce (12) meses precedentes a la fecha de la renovación, emitida por la empresa donde labora, o acreditar constancia de haber realizado satisfactoriamente un programa de entrenamiento con un mínimo de sesenta (60) horas en un Centro de Instrucción de Aeronáutica.

(ii) Cumplir con el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea certificada por la Autoridad Aeronáutica.

(2) El titular de una Licencia de Tripulante de Cabina debe:

SECCIÓN 60.65 REQUISITOS PARA LA RENOVACIÓN DE LICENCIA Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL AERONÁUTICO QUE NO PERTENEZCA A LA TRIPULACIÓN DE VUELO.

(a) El titular de una licencia de Alumno Controlador de Tránsito Aéreo, Controlador de Tránsito Aéreo, Alumno Operador de Estación Aeronáutica, Operador de Estación Aeronáutica, Técnico en Mantenimiento de Aeronaves y Despachadores de vuelo, sólo podrá ejercer las atribuciones otorgadas en las habilitaciones inscritas en la licencia, si cumple con los requisitos de aptitud psicofísicos comprobados mediante un certificado médico aeronáutico vigente cuando aplique y los relativos a experiencia reciente establecidos como sigue:

(1) El titular de una Licencia de Alumno Controlador de Tránsito Aéreo debe:

(i) Acreditar constancia de estar inscrito en un centro de instrucción oficial de aeronáutica civil.

(2) El titular de una Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo debe:

- (i) Acreditar constancia de mantenerse activo en el Servicio de Control de Tránsito Aéreo, en el área o áreas de su habilitación, emitida por el Servicio de Tránsito Aéreo donde se encuentre asignado, en los últimos seis (6) meses precedentes a su solicitud; o
- (ii) En caso contrario deberá presentar constancias de haber aprobado satisfactoriamente un programa de entrenamiento o pasantía de sesenta (60) horas como mínimo en el área específica de la habilitación que aspira renovar.

Los Controladores Aéreos perderán la vigencia de su respectiva habilitación, cuando el controlador haya dejado de ejercer las atribuciones que dicha habilitación le confiere por un período mayor de seis (06) meses.

(3) El titular de una Licencia de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves debe:

- (i) Acreditar constancia de mantenerse activo como Técnico en Mantenimiento de Aeronaves, al servicio de una Organización de Mantenimiento Certificada por la Autoridad Aeronáutica, en los seis (06) meses previos al vencimiento de su Licencia, en el área de su habilitación; o
- (ii) Presentar constancia de haber aprobado un programa de entrenamiento de treinta (30) horas como mínimo en el área específica de la habilitación que aspira renovar.
- (iii) En caso de haber permanecido inactivo por más de seis (6) meses, el interesado deberá realizar satisfactoriamente un programa de entrenamiento con un mínimo de sesenta (60) horas en un Centro de Instrucción de Aeronáutica u Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada por la Autoridad Aeronáutica.
- (iv) Cumplir con el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea certificada por la Autoridad Aeronáutica.

(4) El titular de una Licencia de Alumno Operador de Estación Aeronáutica debe:

- (i) Acreditar constancia de estar inscrito en un Centro de Instrucción Oficial de Aeronáutica.

(5) El titular de una Licencia de Operador de Estación Aeronáutica y Despachador de Vuelo debe:

- (i) Acreditar constancia de mantenerse activo en el área de sus atribuciones en los últimos seis (06) meses previos al vencimiento de su licencia; en caso contrario presentar constancia de haber realizado satisfactoriamente un programa de entrenamiento o pasantía de sesenta (60) horas como mínimo, dentro de un servicio de estación aeronáutica o dentro de una empresa de aviación o servicio aeroportuario en los casos de despachadores de Vuelo.
 - (ii) En el caso de los Despachadores de Vuelo deberán cumplir con el entrenamiento en materia de seguridad de la aviación (AVSEC), en el caso de ser empleado de una Línea Aérea o de una Empresa de Servicios Especializados Aeroportuarios certificada por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) El Personal Aeronáutico, que se haya mantenido inactivo por un período de seis (06) meses precedentes al vencimiento de la vigencia de su licencia o habilitaciones, o que no haya renovado su licencia o habilitaciones pasados tres (03) meses de su vencimiento, aunque el período de su inactividad haya sido inferior, debe realizar un curso recurrente no menor de treinta (30) horas, teórico y práctico que corresponda a la categoría, clase y tipo de habilitación que posean, en un centro de instrucción aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica.
- (c) La Autoridad Aeronáutica, podrá establecer otros requisitos y condiciones para la vigencia de las licencias o habilitaciones al Personal Aeronáutico.

SECCIÓN 60.66 SUSPENSIÓN DE LAS LICENCIAS Y HABILITACIONES.

- (a) La Autoridad Aeronáutica podrá revocar, suspender o condicionar las licencias otorgadas, previa comprobación de que el titular de la respectiva licencia o habilitación no reúne los requisitos y condiciones exigidos para ejercer las atribuciones que le fueron otorgadas.
- (b) El titular de una licencia prevista en esta regulación no ejercerá las atribuciones que su licencia y las habilitaciones le confieren, mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle que ejerza dichas atribuciones en forma segura y apropiada.

SECCIÓN 60.67 CONVALIDACIÓN Y RECONOCIMIENTO DE LAS LICENCIAS Y HABILITACIONES.

- (a) La Autoridad Aeronáutica podrá convalidar las licencias y habilitaciones otorgadas a extranjeros por otro Estado contratante, siempre y cuando el entrenamiento del usuario que realiza la solicitud, haya sido impartida por un centro de instrucción aeronáutica o centro de entrenamiento aeronáutico que cuente con la certificación multinacional.
- (b) La convalidación de una licencia extranjera se hará constar mediante el otorgamiento de una licencia venezolana.
- (c) Toda licencia convalidada a personal aeronáutico extranjero, por la Autoridad Aeronáutica venezolana solo podrá ser utilizada en vuelos privados; a excepción de los casos previamente autorizados por ella.
- (d) La vigencia de la convalidación no podrá exceder el plazo de validez de la licencia y certificado médico aeronáutico extranjero.
- (e) La Autoridad Aeronáutica reconocerá las licencias y habilitaciones otorgadas por otros Estados contratantes a ciudadanos venezolanos y en base a ellas otorgará su propia Licencia y habilitaciones.

SECCIÓN 60.68 REQUISITOS PARA CONVALIDAR O RECONOCER LICENCIAS O HABILITACIONES OTORGADAS POR OTRO ESTADO CONTRATANTE.

- (a) Ser venezolano o nacional de un Estado que otorgue tratamiento recíproco a los venezolanos.
- (b) Acreditar constancia donde se evidencie la aprobación de los estudios de educación secundaria o su equivalente, en el caso de los extranjeros y venezolanos que cursaron sus estudios en el exterior debidamente apostillado y traducido al idioma castellano por un intérprete público.
- (c) Mantener vigente la licencia o habilitaciones y el certificado médico aeronáutico, emitidos por otro Estado contratante.
- (d) Acreditar la licencia o habilitaciones y certificado médico aeronáutico, debidamente apostillado y traducido al idioma castellano por un intérprete público.
- (e) Acreditar el certificado médico aeronáutico correspondiente, emitido por la Autoridad Aeronáutica venezolana.
- (f) Acreditar constancia de haber aprobado un curso teórico de Legislaciones y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, impartido por un centro de instrucción aeronáutico certificado por la Autoridad Aeronáutica en el caso de personal aeronáutico extranjero y personal aeronáutico venezolano que no posea licencia venezolana vigente.
- (g) Acreditar que la instrucción fue impartida por un centro de instrucción aeronáutica o centro de entrenamiento aeronáutico que cuenta con la certificación multinacional.
- (h) Haber aprobado la evaluación teórico-práctica correspondiente, en el caso de convalidación de licencia.

CAPÍTULO G**CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS LICENCIAS****SECCIÓN 60.69 DE CARÁCTER GENERAL.**

- (a) La licencia es de carácter personal e intransferible.
- (b) Se utilizará como material de elaboración de las licencias aquel que determine la Autoridad Aeronáutica, el mismo debe ser contentivo de los elementos de seguridad necesarios a objeto de prevenir posibles alteraciones, plagios y forjamiento, entre otros.
- (c) Se establece para todas y cada una de las licencias expedidas por la Autoridad Aeronáutica, el color blanco de fondo y letras negras.

SECCIÓN 60.70 DE SU CONTENIDO.

- (a) Se establece en forma obligatoria el siguiente contenido en las Licencias expedidas por la Autoridad que las otorga:
 - (1) Nombre del País (en negrilla).
 - (2) Título de la Licencia (en negrilla muy gruesa).
 - (3) Número de serie de la licencia, en cifras arábigas establecido, por la autoridad que otorgue la licencia.
 - (4) Nombre completo del titular.
 - (5) Fecha de nacimiento.
 - (6) Dirección del titular.
 - (7) Nacionalidad del titular.
 - (8) Firma del titular.
 - (9) Autoridad que expide la licencia.
 - (10) Certificación respecto a la valides y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia.
 - (11) Firma del funcionario expedidor de la licencia y fecha de otorgamiento.
 - (12) Sello de la autoridad otorgadora de la licencia.
 - (13) Habilitaciones y modelos de aeronaves autorizadas con fecha de vencimiento.
 - (14) Observaciones.

Se incluye la traducción en inglés de los datos de su contenido.
Los datos que figuran en la licencia se enumeran uniformemente en números romanos.

DISPOSICIONES FINALES Y DEROGATORIAS

PRIMERA: Se deroga la Providencia Administrativa No. PRE-CJU-1649-16 de fecha 06 de diciembre de 2016, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016, que contiene la Regulación Aeronáutica Venezolana 60 (RAV 60) denominada "Licencias al Personal Aeronáutico".

SEGUNDA: Todo lo no contemplado en la presente Regulación, será resuelto en cada caso por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con establecido el ordenamiento jurídico de la República Bolivariana de Venezuela.

TERCERA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-124-19
CARACAS, 18 DE MARZO DE 2019**

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con numerales 1, 3 y 15 literal "c" del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA,

La siguiente:

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 67 (RAV 67) NORMAS PARA EL OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO A GENERALIDADES

SECCIÓN 67.1 APLICABILIDAD

La presente regulación establece los requisitos médicos para determinar la aptitud psicofísica de los aspirantes y titulares de una licencia aeronáutica, los procedimientos para otorgar los certificados médicos, así como los requisitos para designar y autorizar a los Médicos Examinadores Aeronáuticos y los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores, por parte de la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 67.2 DEFINICIONES

Para todos los efectos del cumplimiento de la presente Regulación, se establecen las siguientes definiciones:

Actuación Humana: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeronave Pilotada a Distancia (RPA): Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia. Su uso puede ser recreativo, privado o comercial conforme a las habilitaciones y permisos otorgados.

Amenaza: Suceso o error que está fuera del control de la persona que se encarga de la operación, aumenta la complejidad de la operación y que debe manejarse para mantener el margen de seguridad operacional.

Nota: Véase el Capítulo 1 del Anexo 19 "Gestión de la seguridad operacional" para obtener una definición del personal de operaciones.

Aptitud para el vuelo: La aplicación conveniente de buen juicio y conocimientos sólidos, pericias y actitudes bien consolidadas para lograr los objetivos de vuelo.

Apto: Solicitante o postulante que cumple íntegramente con los requisitos médicos reglamentarios de una Clase de Evaluación Médica, correspondiente al tipo de licencia o habilitación a ejercer.

Autoridad Aeronáutica: Es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, será ejercida por su presidente y demás funcionarios.

Certificación Médica Aeronáutica (CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA): Certificado de aptitud psicofísica, emitido por el médico evaluador o un examinador de modo individual o integrado a un centro médico aeronáutico examinador.

Confidencialidad Médica: Derecho del postulante o titular de una certificación o evaluación médica, a que la Autoridad Aeronáutica proteja y salvaguarde sus datos de salud, conforme a las disposiciones legales de la República Bolivariana de Venezuela.

Controlador de tránsito aéreo habilitado: Controlador de tránsito aéreo titular de licencia y de habilitaciones válidas, apropiadas para el ejercicio de sus atribuciones.

Copiloto: Piloto titular de licencia, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, a excepción del piloto que vaya a bordo de la aeronave con el único fin de recibir instrucción de vuelo.

Coordinador de Examinadores Médicos: Médico examinador aeronáutico de un Centro Médico Aeronáutico Examinador, encargado de emitir la Certificación Médica Aeronáutica o procesar y presentar a la Autoridad Aeronáutica, los informes de evaluación psicofísica para su consideración y será responsable de firmar el correspondiente certificado médico aeronáutico.

Dictamen Médico Acreditado: La conclusión a la que han llegado uno o más expertos médicos aceptados por la Autoridad Aeronáutica en apoyo a su médico evaluador, para los fines del caso que se trate, en consulta con expertos en operaciones de vuelo u otros especialistas según la Sección de Medicina Aeronáutica estime necesario.

Disminución de Aptitud Psicofísica: Toda disminución o limitación de capacidades de los sistemas psíquicos u orgánicos, a un grado tal, que impida cumplir los requisitos y estándares médicos indispensables para mantener el ejercicio de una licencia aeronáutica, a criterio del Área de Trabajo Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, podrá dar origen a la interrupción o suspensión del ejercicio de las actividades aéreas de modo temporal o definitivo.

Dispensa Médica (DM): Autorización excepcional que otorga el Área de Trabajo de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, basada en una evaluación médica que determina que el incumplimiento focal de requisitos físicos reglamentarios sea por causas evolutivas, que se estimen estables durante un tiempo determinado o permanente permitiendo bajo condiciones específicas y con limitaciones expresas, ejercer las atribuciones de una licencia, que es probable no afecte la seguridad de vuelo.

Error: Acción u omisión de la persona encargada de la operación, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de la persona encargada de la operación.

Nota: Véase el Capítulo 1 del Anexo 19 "Gestión de la seguridad operacional" para obtener una definición del personal de operaciones.

Evaluación Médica Aeronáutica: Prueba fehaciente expedida por la Autoridad Aeronáutica al efecto de que el titular de una licencia satisface determinadas condiciones de aptitud psicofísica.

Gerente Responsable: Directivo de un Centro Médico Aeronáutico Examinador, que tiene la responsabilidad administrativa, corporativa y legal.

Junta Médica: Entidad designada por el Área de Trabajo de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, responsable de emitir la

Dispensa Médica, tras un dictamen de no aptitud de un solicitante por no cumplir uno o más requisitos incluidos en la presente regulación.

Manejo de amenazas: Detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y disminuyan la posibilidad de errores o estados no deseados.

Nota. Véase el Adjunto C del Capítulo 3 de los "Procedimientos para los servicios de navegación aérea" Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868) y la Circular 314 — Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo para obtener una descripción de estados no deseados.

Manejo de errores: Detección de errores y respuesta a ellos con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados.

Nota. Véase el Adjunto C del Capítulo 3 de los "Procedimientos para los servicios de navegación aérea" Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868) y la Circular 314 — Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo para obtener una descripción de estados no deseados.

Médico Aeronáutico: Profesional con formación en medicina aeronáutica, que se encarga del estudio clínico del personal expuestos a medios ambientales hostiles como lo constituye la aviación.

Médico Consultor: Especialista clínico o quirúrgico, que ha sido reconocido oficialmente por la Autoridad Aeronáutica para informar el cumplimiento de los requisitos médico-aeronáuticos de su especialidad, quien debe acreditar capacitación en medicina aeronáutica, aceptada o conducida por el Área de Trabajo de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica.

Médico Evaluador: Médico cualificado y experimentado en la práctica de la medicina aeronáutica, que ha sido designado por la autoridad otorgadora de licencias y que tiene las competencias para evaluar y determinar estados de salud de importancia para la seguridad de vuelo.

Nota 1. Los médicos evaluadores hacen una evaluación de los informes médicos presentados por los médicos examinadores a la autoridad otorgadora de licencias.

Nota 2. Los médicos evaluadores deben mantener actualizados sus conocimientos profesionales.

Médico Examinador: Médico con instrucción en medicina aeronáutica y conocimientos prácticos y experiencia en el entorno aeronáutico, que es designado por la Autoridad Aeronáutica para llevar a cabo el reconocimiento médico de la aptitud psicofísica de los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se prescriben requisitos médicos, así como emitir la Certificación Médica Aeronáutica o presentar los informes a la Autoridad Aeronáutica, según lo establecido por el Autoridad Aeronáutica.

Médico Laboral: Especialista en salud ocupacional o medicina del trabajo, entrenado en medicina aeronáutica, que puede contratar una empresa aérea y se involucra en el estado de salud del personal aeronáutico.

Médico Tratante: Médico que está directamente involucrado en el diagnóstico o tratamiento de un problema de salud del titular de una licencia aeronáutica, quien considerando tal condición ocupacional, debe transferir la información relevante de ese titular a la Autoridad Aeronáutica, al Centro Médico Aeronáutico Examinador o al Médico examinador aeronáutico, que pueda afectar la capacidad psicofísica del personal.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

No Apto: Solicitante o postulante que no cumple íntegramente con los requisitos reglamentarios de una Clase de Evaluación Médica, correspondiente al tipo de licencia o habilitación a ejercer.

No Apto Temporal: Una decisión médica en estudio o pendiente, o un incumplimiento de uno o más requisitos psicofísicos por un período de tiempo determinado.

Operación de transporte aéreo comercial: Una operación de aeronave remunerada o de alquiler para el transporte de pasajeros, carga o correo.

Personal Aeronáutico Sensible para la Seguridad de Vuelo: Personal con funciones aeronáuticas que involucran mayor riesgo operacional, como los pilotos y controladores de tránsito aéreo.

Psicólogo Aeronáutico: Profesional con formación en psicología aeronáutica, que se encarga del estudio de todo los aspectos psicológicos y conductuales que intervienen en el personal que se encuentra o actúa en el medio aeronáutico.

Piloto al mando: Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Piloto al mando bajo supervisión: Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades y funciones de un piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la autoridad otorgadora de licencias.

Probablemente (probable): En el contexto de las disposiciones médicas de esta Regulación, el término "probablemente (probable)" denota una probabilidad que es inaceptable para el médico evaluador.

Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP): Conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional.

Pruebas Médicas Operativas en Tierra o Vuelo o Puesto de Control de Tránsito Aéreo: Pruebas de destreza práctica en el puesto de pilotaje o de control de tránsito aéreo, que el personal técnico aeronáutico, realiza para demostrar su capacidad y suficiencia, a pesar de una limitante psicofísica. Es diseñada, ejecutada y supervisada por el médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica y el responsable técnico del área. Puede dar sustento a una; Dispensa Médica DM.

Recertificación Médica: Nueva Certificación Médica que surge a raíz de un examen médico, emitida después de una interrupción o suspensión del ejercicio de las actividades aéreas a causa de una disminución de aptitud psicofísica que se ha perdido temporalmente, por incumplimiento emergente, dentro del periodo de validez de una evaluación médica.

Red de Certificación Médica Aeronáutica: Sistema confidencial de intercambio y transferencia de datos de salud entre los profesionales médicos que cumplen funciones para la Autoridad Aeronáutica en aplicación de la RAV 67.

Riesgo de Seguridad Operacional: Es la Probabilidad y gravedad proyectada de la consecuencia o el resultado de una situación o peligro existente, que puede ser un accidente, una consecuencia o evento intermedio inseguro.

Sección de Medicina Aeronáutica: Organización médico administrativa del área de seguridad operacional de la Autoridad Aeronáutica, que es responsable de los actos médicos que sustentan las decisiones administrativas de la Autoridad Aeronáutica, según las competencias y facultades otorgadas por Ley.

Significativo(a): En el contexto de las disposiciones médicas comprendidas en la RAV 67, significativo(a) denota el grado o naturaleza que puede poner en riesgo la seguridad del vuelo.

Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA): Aeronave pilotada a distancia, su estación o estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

Sistema de calidad: Procedimientos y políticas de organización documentados; auditoría interna de esas políticas y procedimientos; examen de la gestión y recomendación para mejorar la calidad.

Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS): Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

Sustancias Psicoactivas: El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína y los que consideren las normas legales vigentes.

Uso Problemático de Ciertas Sustancias: El uso de una o más sustancias psicoactivas y neurotrópicas, sean estimulantes, depresoras, reguladoras o moduladoras de funciones neurosensoriales o neuromusculares críticas en aviación (administradas por indicación médica reglada o inadecuadamente cumplida, o automedicada sin prescripción médica), por el personal aeronáutico, de manera que:

- Constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros; o
- Provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.

Verificación Médica: Acto médico con carácter de pericia o experticia médico legal de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, que constata situaciones clínicas o de aptitud psicofísica del personal aeronáutico, en aplicación de la RAV 67.

SECCIÓN 67.3 FINALIDAD Y ALCANCE DE LOS REQUISITOS PSICOFÍSICOS

- La exigencia de cumplimiento de requisitos psicofísicos tiene como finalidad establecer situaciones básicas, que puedan conducir a:
 - Una pérdida progresiva de capacidad psicofísica hasta un nivel crítico.
 - Una incapacidad crónica emergente.
 - Una incapacitación súbita.

(b) El objetivo de los requisitos psicofísicos es:

- (1) Diagnosticar enfermedades o incapacidades presentes.
- (2) Establecer aquellos síntomas, trastornos y síndromes clínicos que por su evolución, podrían impedir operar con seguridad una aeronave o ejercer con seguridad las demás funciones que le correspondan como titular de una licencia, en el periodo de validez de la evaluación médica.
- (3) Detectar precozmente aquellas incapacidades y riesgos latentes o subclínicos que se deban a patologías subyacentes posibles de investigar con los actuales conocimientos y tecnología disponibles, que podrían emerger en el período de validez de la evaluación médica.
- (4) Identificar cuadros mórbidos y fisiológicos que en tierra no se expresan, pero que se manifiestan en vuelo, o en casos de emergencia y estrés operacional en aire o tierra, y que podrían incapacitar al personal aeronáutico más sensible para la seguridad de vuelo.

(c) El proceso de certificación médica que se efectúa por medio del evaluador médico, respecto a la información médica, contempla tres resultados posibles:

- (1) Una decisión médica fundamentada en la satisfacción íntegra de los requisitos psicofísicos; esto es **Apto**.
- (2) Una decisión médica fundamentada en la no satisfacción de los requisitos psicofísicos; esto es **No Apto**.
- (3) Una decisión médica en estudio o pendiente, por requerirse exámenes o procedimientos de diagnóstico no efectuados o no reportados y esta podría terminar en:
 - (i) Apto temporal con o sin observación y/o restricciones.
 - (ii) No Apto definitivo, al no demostrarse el cumplimiento de los requisitos psicofísicos, ni ser factible un proceso de dispensa reglamentaria.
 - (iii) Proceso médico de eventual Dispensa Médica, sólo en caso que se comprueben situaciones clínicas anormales temporales, que por su naturaleza son susceptibles de variar o evolucionar, pero que la Autoridad Aeronáutica considera suficientemente estables por un período dado y mantenidas bajo observación.

SECCIÓN 67.4 ASPECTO GENERAL.

- (a) Las disposiciones establecidas en la presente Regulación rigen el otorgamiento y renovación del Certificado Médico Aeronáutico, Certificado de Funcionamiento de Centro Médico Aeronáutico Examinador y de Acreditación de Médico Examinador Aeronáutico, para el ejercicio de las funciones.
- (b) La Sección de Medicina Aeronáutica representada por el Área de Trabajo Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica es el órgano designado para otorgar, expedir, renovar los correspondientes certificados médicos del personal aeronáutico.
- (c) Para ejercer funciones como personal aeronáutico, la persona debe ser titular de la licencia aeronáutica y poseer el certificado médico aeronáutico correspondiente vigente, cuando aplique, y en ningún caso podrá ejercer funciones distintas a las atribuidas en la licencia o habilitación.
- (d) El titular de cualquier licencia debe portarla consigo, así como el certificado médico vigente, cuando aplique, durante el desempeño de la función aeronáutica para la cual está autorizado. Tales documentos podrán ser requeridos para su verificación por la Autoridad Aeronáutica cuando ésta lo considere.
- (e) El titular de una licencia o habilitación, ejercerá las atribuciones otorgadas en éstas, si cumple con los requisitos de edad, conocimientos, experiencia, exámenes teóricos y prácticos según corresponda, y pericia, para cada una; así como instrucción de vuelo y aptitud psicofísica para aquellas que lo requieran, establecidos en esta Regulación y demás normas relativas a la materia.
- (f) Después de ocurrido un accidente de aviación, todo personal aeronáutico poseedor de una licencia o habilitación que esté vinculado al hecho, queda suspendido de su actividad aeronáutica, hasta tanto cumpla con lo estipulado con la sección 67.18 literal (m), numeral (3), parágrafo (i) de la presente regulación.
- (g) El grado de aptitud psicofísica que debe demostrar el postulante para la renovación de una evaluación médica es igual que en el caso de la evaluación inicial.
- (h) Los titulares de una licencia aun cuando posean una certificación médica vigente, no podrán ejercer las atribuciones de tal licencia cuando sean conscientes de padecer una condición emergente que reduzca su aptitud psicofísica y que imposibilite el ejercicio seguro de tales atribuciones, reportando obligatoriamente su condición

personal a la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica o a través de la jefatura de operaciones o jefe inmediato donde labora.

(i) Aptitud psicofísica:

Nota 1. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se proporciona información sobre la materia.

Nota 2. Para poder satisfacer las condiciones de aptitud psicofísica previstas para expedir diversas clases de licencias, el solicitante tiene que satisfacer determinados requisitos médicos apropiados previstos en tres clases de "evaluación médica", psicofísicos; visuales con énfasis en lo relativo a la percepción de colores y auditivos. Para poder demostrar que se ha satisfecho lo previsto en esta regulación la Autoridad Aeronáutica expide al titular de la licencia la evaluación médica apropiada de Clase 1, Clase 2, Clase 3 o Clase 4, según sea el caso y esto se puede hacer, mediante certificado debidamente titulado.

(1) Como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), se aplicarán en la presente regulación los principios básicos de la gestión de la seguridad operacional al proceso de evaluación médica de los titulares de licencias, que incluyen como mínimo:

- (i) Análisis de rutina de los sucesos de incapacitación durante el vuelo y constataciones médicas durante las evaluaciones médicas para identificar los elementos de riesgo médico aumentado;
- (ii) reevaluación continua del proceso de evaluación médica para concentrarse en los ámbitos de riesgo médico aumentado que se hayan identificado; y
- (iii) programas de educación sanitaria y prevención de estados de mala salud.
- (iv) Utilizar la data proveniente de las evaluaciones de aptitud psicofísica y las obtenidas en los estudios de factor humano de las evaluaciones de post accidente e incidentes aéreos, para manejar con eficiencia el riesgo aerosanitario.

(j) El solicitante de la licencia poseerá, cuando corresponda, una evaluación médica expedida de conformidad con las disposiciones medicas de los capítulos B; C; D y E de esta regulación.

Nota. Para poder satisfacer las condiciones de aptitud psicofísica previstas para expedir diversas clases de licencias, el solicitante tiene que satisfacer determinados requisitos médicos apropiados previstos en tres clases de "evaluación médica", psicofísicos; visuales con énfasis en lo relativo a la percepción de colores y auditivos. Para poder demostrar que se ha satisfecho lo previsto en esta regulación la Autoridad Aeronáutica expide al titular de la licencia la evaluación médica apropiada de Clase 1, Clase 2, Clase 3 o Clase 4, según sea el caso y esto se puede hacer, mediante certificado debidamente titulado.

(k) La autoridad otorgadora de certificación médica implementará, de manera apropiada al contexto de la aviación, la promoción de la salud de los titulares de licencias sujetos a una evaluación médica, a fin de reducir futuros riesgos médicos para la seguridad de vuelo.

Nota 1. El Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI contiene orientaciones sobre el tema.

Nota 2. El Manual de Procedimientos para el Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal para el Otorgamiento de Licencias al Personal (Doc.9379) de la OACI contiene orientaciones sobre la relación entre la autoridad otorgadora de licencias y el proceso de evaluación médica para titulares de licencias.

(l) El período de validez de la evaluación de la aptitud psicofísica comenzará en la fecha en que se lleve a cabo el reconocimiento médico y su duración se ajustará a lo previsto en la sección 67.8 de la presente regulación.

(m) El período de validez de la evaluación médica en vigor puede ampliarse, hasta un máximo de 15 días.

Nota. Se aconseja mantener constante, año tras año, la fecha de vencimiento de la evaluación médica permitiendo que la fecha de vencimiento de la evaluación médica vigente sea la misma en que se inicia el nuevo período de validez, a condición de que el reconocimiento médico tenga lugar durante el período de validez de la evaluación médica en vigor pero con no más de 45 días de antelación a su fecha de vencimiento.

(n) Salvo lo dispuesto en la sección 67.13 de esta regulación, ni los miembros de la tripulación de vuelo ni los controladores de tránsito aéreo ejercerán las atribuciones de una licencia a menos que

posean una evaluación médica vigente que corresponda a dicha licencia.

- (o) Se designarán examinadores médicos, competentes y facultados para ejercer la medicina, con objeto de que efectúen el reconocimiento médico que les permita evaluar la aptitud psicofísica de quienes soliciten la expedición o renovación de las licencias o habilitaciones.
- (p) Los médicos examinadores en cualquiera de sus especialidades y el resto del personal en salud como odontólogos, psicólogos y otros profesionales relacionados con el medio, habrán recibido la debida instrucción en medicina o psicología aeronáutica y recibirán cursos de actualización a intervalos regulares. Antes de ser designados, los médicos examinadores demostrarán tener algún tipo de competencia en medicina aeronáutica.
- (q) Los médicos examinadores tendrán conocimientos prácticos y experiencia con respecto a las condiciones en las cuales los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones.

Nota. Constituyen ejemplos de conocimiento práctico y experiencia, la experiencia de vuelo, la experiencia en simulador, la observación sobre el terreno y toda otra experiencia práctica que la autoridad otorgadora de licencias considere que cumple este requisito.

- (r) Los médicos evaluadores y el resto de los profesionales de la salud, representantes de la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, deberán evaluar en forma periódica la competencia de los médicos examinadores.
- (s) Será responsabilidad del psicólogo evaluador, representante de la autoridad aeronáutica, determinar la aptitud psicológica del personal aeronáutico que requiera de un Certificado Médico.
- (t) Los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se prescriba la debida aptitud psicofísica, firmarán y presentarán al médico examinador una declaración jurada en la que indicarán si se han sometido anteriormente a algún reconocimiento análogo y, en caso afirmativo, la fecha, el lugar y el resultado del último reconocimiento. Los solicitantes darán a conocer al médico examinador si con anterioridad les fue denegada, revocada o suspendida alguna evaluación médica y, en caso afirmativo, indicarán el motivo de esa denegación, revocación o suspensión.
- (u) Toda declaración falsa hecha a un médico examinador o a un médico evaluador por el solicitante de una licencia o habilitación, se pondrá en conocimiento a la instancia competente de la Autoridad Aeronáutica para que se tomen las medidas que se estimen convenientes.
- (v) Una vez hecho el reconocimiento médico del solicitante de conformidad a lo dispuesto en los capítulos B; C; D y E, el médico examinador coordinará los resultados del reconocimiento con la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica y le hará llegar vía interface o física bajo seguridad (sellado en sobre) la correspondiente historia médica o documento equivalente, ajustándose a lo que está prescrito, detallando los resultados del reconocimiento y evaluando las conclusiones sobre la aptitud psicofísica. Si el informe médico se presenta en formato electrónico, se hará constar la correspondiente identificación del médico examinador.
- (w) Si el reconocimiento médico es efectuado por dos o más médicos examinadores aeronáuticos, la Autoridad Aeronáutica designará a uno de ellos para que se encargue de coordinar los resultados del reconocimiento, de evaluar las conclusiones sobre la aptitud psicofísica y de firmar el correspondiente informe médico.
- (x) Para evaluar los informes remitidos a la Autoridad Aeronáutica por los médicos examinadores, la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica recurrirá a los servicios de médicos evaluadores, quienes deberán presentar información suficiente a la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica para que ésta pueda llevar a cabo auditorías de las evaluaciones médicas.

Nota. La finalidad de dicha auditoría es asegurar que los médicos examinadores cumplan con las buenas prácticas médicas y la evaluación de riesgos aeromédicos. En el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc. 8984) de la OACI figura orientación sobre la evaluación de riesgos aeromédicos.

- (y) En el caso de que el interesado no satisfaga las normas médicas prescritas en esta regulación respecto a determinada licencia, no se expedirá ni renovará la evaluación apropiada de la aptitud psicofísica, a menos que la decisión sea tomada por un médico evaluador experimentado y se satisfagan las siguientes condiciones:
 - (i) El dictamen médico acreditado indica que, en circunstancias especiales la falta de cumplimiento por parte del solicitante de cualquier requisito, ya sea numérico o de otra clase, es

tal que es poco probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicita ponga en peligro la seguridad de vuelo.

- (ii) Se ha tenido debidamente en cuenta la idoneidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones de operación.
- (iii) Se anota en la licencia cualquier limitación o limitaciones especiales cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la licencia dependa del cumplimiento de tal limitación o limitaciones.
- (z) La confidencialidad de la información médica se respetará en todo momento estando prohibido la divulgación de su contenido. En casos donde se justifique legalmente y las condiciones operacionales lo dictamine, el médico evaluador determinará en qué medida ha de presentarse la información médica pertinente.
- (aa) Todos los informes y registros médicos se conservarán en lugar seguro y sólo el personal autorizado tendrá acceso a ellos.
- (bb) Con respecto al uso problemático de sustancias psicoactivas:

- (1) El titular de una licencia prevista en la presente Regulación Aeronáutica Venezolana no ejercerá las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.
- (2) El titular de una licencia prevista en la presente regulación se abstendrá de todo abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas.
- (3) El empleador inicialmente será el responsables de tomar las medidas necesarias para suspender de sus funciones a cualquiera de sus empleados que incumpla con lo especificado en esta regulación.
- (4) La Autoridad Aeronáutica se asegurara, en lo posible, de que todos los titulares de licencias que hagan cualquier tipo de uso problemático de sustancias sean identificados y retirados de sus funciones críticas para la seguridad operacional y se tomara en cuenta las siguientes disposiciones:
 - (i) Podrá considerarse la posibilidad de reintegro al desempeño de las funciones críticas después de un tratamiento exitoso.
 - (ii) En aquellos casos en que no sea necesario un tratamiento, después de que cese el uso problemático de sustancias y se haya determinado a través de terapias especiales según el caso clínico amerite y se determine que es poco probable que ponga en peligro la seguridad operacional se podrá considerar la posibilidad de reintegro.

Nota. Hay orientaciones sobre métodos adecuados de identificación (entre los que cabe incluir los exámenes bioquímicos en casos tales como, por ejemplo, previos al empleo, sospecha razonable, después de accidentes/incidentes, a intervalos y al azar) y sobre otros temas relativos a la prevención en el Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación (Doc. 9654) y el LAR 120 del SRVSOP.

- (5) La omisión de los aspectos normativos anteriores y el uso recurrente de sustancias psicoactivas después de un tratamiento fallido, conllevará a suspender indefinidamente la certificación de aptitud psicofísica y se pondrá en conocimiento a la instancia competente legal de la Autoridad Aeronáutica para que se tomen las medidas legales aplicables.
- (6) La Autoridad Aeronáutica podrá ordenar que se practique un examen para determinar el uso o abuso de sustancias psicotrópicas y estupefacientes, de forma aleatoria o cuando el titular o aspirante a una licencia manifieste conductas frecuentes o síntomas que sean motivo de sospecha de consumo de tales sustancias.
- (7) Cuando existiera la negativa del titular de una licencia a someterse a un examen toxicológico de acuerdo con lo establecido en la presente regulación, dará lugar a:

- a) Rechazo por parte de la autoridad aeronáutica de una solicitud para cualquier licencia, habilitación por al menos un (1) año contado a partir de la fecha de dicha negativa;
- b) suspensión, cancelación o revocación inmediata del ejercicio de las atribuciones conferidas por, cualquier licencia, habilitación válidamente emitida; o
- c) suspensión de la aptitud psicofisiológica del causante por el tiempo que la autoridad aeronáutica considere necesario.

- (8) El empleador no permitirá que cualquier persona que se ha negado a someterse a un examen toxicológico, realice funciones sensibles para la seguridad operacional.

SECCIÓN 67.5. OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO.

- (a) El solicitante que, previo examen médico y evaluación de su historia clínica, cumple con los requisitos médicos establecidos en esta RAV, tiene derecho a un certificado médico aeronáutico de la clase correspondiente, documentado en la evidencia de la exploración clínica que permita prever que tal condición será sustentable durante el período de validez estipulado en la sección 67.8 del presente capítulo.
- (b) Cuando no conste en la evidencia de la exploración clínica, que el cumplimiento del requisito permanecerá el tiempo previsto, el caso deberá ser necesariamente sometido al grupo médico de la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 67.6. CLASES DE CERTIFICADO MÉDICO Y SU APLICACIÓN

El certificado médico aeronáutico podrá ser de 1ra, 2da, 3ra y 4ta clase, según se corresponda a una evaluación médica respectiva y se clasifican de la manera siguiente:

- (a) Certificado médico de Clase 1, aplicable a:
- (1) Licencias de piloto comercial avión, helicóptero, ultraliviano y globo libre.
 - (2) Licencias de piloto transporte de línea aérea avión o helicóptero.
 - (3) Licencia de mecánico a bordo.
- (b) Certificado médico de Clase 2, aplicable a:
- (1) Licencias de piloto privado avión o helicóptero, con o sin habilitación IFR o que opte a curso válido para postular a la habilitación IFR.
 - (2) Licencias de piloto de planeador.
 - (3) Licencias de piloto privado de globo libre.
 - (4) Licencia de piloto dirigible.
 - (5) Licencia de piloto privado ultraliviano.
 - (6) Licencia de alumno piloto.
 - (7) Licencia de tripulante de cabina.
- (c) Certificado médico de Clase 3, aplicable a:
- (1) Licencia controlador de tránsito aéreo.
 - (2) Licencia alumno controlador de tránsito aéreo.
 - (3) Licencia operador de estación aeronáutica.
 - (4) Licencia alumno operador de estación aeronáutica.
- (d) Certificado médico de Clase 4, aplicable a:
- (1) Licencia de Piloto Operador de Aeronaves Pilotadas a Distancia RPA.
- (e) La Autoridad Aeronáutica determinará la clase de certificado médico aeronáutico exigible para otras licencias no comprendidas en la relación anterior.

Nota. La Certificación Médica Aeronáutica de Clase 2 a un piloto privado con habilitación de vuelo por instrumentos, deberá incluir las exigencias, de que dicho solicitante cumpla con los mismos requisitos visuales y auditivos exigidos para la Certificación Médica Aeronáutica de Clase 1.

SECCIÓN 67.7 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LOS CERTIFICADOS MÉDICOS AERONÁUTICOS

- (a) De carácter general:
- (1) Los certificados médicos aeronáuticos son de carácter personal e intransferible.
 - (2) El material de elaboración será aquel que determine la Autoridad Aeronáutica, el cual debe ser contentivo de los elementos de seguridad que eviten posibles alteraciones, plagios y forjamentos, entre otros.
 - (3) Se establece para todas y cada uno de los certificados expedidos, el color blanco de fondo, letras negras para la descripción general y letras rojas para las observaciones médicas especiales.
- (b) En su contenido se establecerá de manera obligatoria, lo siguiente:
- (1) Nombre del país (en negrillas).
 - (2) Clase de certificado médico aeronáutico (en rojo).
 - (3) Nombre y apellido del titular.
 - (4) Número del certificado (cedula de identidad).

- (5) Grupo sanguíneo.
- (6) Fecha de vencimiento.
- (7) Nacionalidad.
- (8) Firma del funcionario autorizado de la Autoridad Aeronáutica.
- (9) Firma del titular.
- (10) Restricciones.
- (11) Observaciones.

- (c) Se establecerá como alternativa su traducción al idioma inglés.

SECCIÓN 67.8 VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS MÉDICOS AERONÁUTICOS

La validez de los certificados médicos aeronáuticos será la siguiente:

- (a) Certificado médico de Clase 1, hasta doce (12) meses; a excepción:
- (1) Cuando el titular de un certificado médico clase 1 haya cumplido los cuarenta (40) años de edad, el intervalo para renovar el certificado médico aeronáutico se reducirá a seis (06) meses.
- (b) Certificado médico de Clase 2 hasta veinticuatro (24) meses, a excepción de:
- (1) Cuando el titular de un certificado médico clase 2, que haya cumplido los cuarenta (40) años, el intervalo para renovar el Certificado Médico Aeronáutico se reducirá a doce (12) meses.
 - (2) Cuando el titular de un certificado médico de clase 2, ha cumplido los sesenta (60) años, el período de validez se reducirá a seis (06) meses.
- (c) Certificado médico de Clase 3 hasta veinticuatro (24) meses, con excepción de:
- (1) Cuando el titular de certificado médico de clase 3, ha cumplido los cuarenta (40) años, el intervalo se reducirá a doce (12) meses.
 - (2) Cuando el titular de certificado médico de clase 3, ha cumplido los sesenta (60) años, el intervalo se reducirá a seis (06) meses.
- (d) Certificado médico de Clase 4 hasta treinta y seis (36) meses:
- (1) Cuando el titular de un certificado médico de clase 4, ha cumplido los cuarenta (40) años, el período de validez se reducirá a doce (12) meses.
 - (2) Cuando haya cumplido los sesenta (60) años su intervalo se reducirá a seis (06) meses.
- Nota 1.** Los períodos de validez indicados en la lista que antecede pueden ampliarse por un plazo máximo de 15 días, de conformidad con lo dispuesto en la sección 67.4 literal (m) de este capítulo.
- Nota 2.** Cuando el período de validez se calcula de conformidad con lo dispuesto en esta norma y sus incisos, el último mes que se toma en cuenta incluirá el día que lleva la misma cifra que la fecha del reconocimiento médico o, si ese mes no tiene día con esa cifra, el último día de ese mes.
- (e) El período de validez de un certificado médico puede reducirse cuando clínicamente es indicado.
- (f) Los períodos de validez indicados en los párrafos anteriores, se basan en la edad del solicitante en el momento que se somete al reconocimiento médico.

SECCIÓN 67.9 MODIFICACIÓN DE LA VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS MÉDICOS AERONÁUTICOS

- (a) Para su otorgamiento regular, los requisitos psicofísicos deben poder cumplirse durante todo el período de validez previsto para una evaluación médica. De no existir evidencias para ello, el caso debe ser remitido a la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica.
- (b) La pérdida temporal de la aptitud psicofísica, que se expresa en una evaluación médica con licencia aeronáutica vigente, se dará por las siguientes causales de disminución de capacidad psicofísica:
- (1) Accidente o enfermedad emergente.
 - (2) Descompensación de trastorno previamente no significativo.
 - (3) Agravamiento de enfermedad compensada que goce de Dispensa Médica.
 - (4) Cirugía mayor.
 - (5) Reposo médico, sea prescrito por enfermedad incapacitante temporal o para tratamiento con duración superior a veintiún días (o que puedan generar secuelas).
 - (6) Diagnóstico de embarazo.

- (7) Por un lapso de tres días, el inicio de toda terapia farmacológica nueva y el uso de anestésicos; y el uso de aquellas sustancias que puedan producir efecto farmacológico secundario de riesgo para el ejercicio de las atribuciones del personal aeronáutico.
- (8) Causas fisiológicas y fisiopatológicas, tales como desorientación espacial, desadaptación secundaria al vuelo, fatiga de vuelo, desincronosis (Jet Lag), pérdida de conocimiento por fuerza G (G-Lock) y otras.
- (9) Trastornos de salud mental codificados en la Clasificación Internacional de Enfermedades de la Organización Mundial de la Salud.
- (10) Cualquier trastorno psicopatológico no descrito, que la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, considere ponga en riesgo la seguridad operacional.

SECCIÓN 67.10 DISPENSA MÉDICA

- (a) En el caso que el evaluador médico, reciba una solicitud de dispensa médica, deberá coordinar una junta médica asesora, en el proceso de estudio dentro de la Autoridad Aeronáutica, quien lo asesorará para determinar las condiciones y limitaciones que procedan, según el riesgo operacional que la persona podría introducir al sistema aeronáutico, por su condición clínica. Cuando existan elementos operacionales que puedan incidir en la decisión, podrá asesorar a esta junta un consultor externo.
- (b) Las conclusiones se incorporarán a la Dispensa Médica (DM) según corresponda, para ser elevadas a la resolución final de la Autoridad Aeronáutica.
- (c) La Dispensa Médica en pilotos tendrá dos modalidades:
 - (1) Limitación con Piloto de Seguridad (LCPS), válida solo para evaluación médica Clase 2 (piloto privado), que consiste en restringir o limitar a un piloto, para que vuele exclusivamente con un piloto de seguridad, sano, apto, sin dispensa y habilitado en el equipo, con el propósito que éste último asuma el control por mandos duplicados, cuando el primer piloto resultare incapacitado.
 - (2) Limitación Operacional para Tripulación Múltiple (LOTM), válida sólo para evaluación médica Clase 1, que consiste en restringir o limitar a un piloto profesional, para que opere exclusivamente en un ambiente multipiloto, con el propósito que otro piloto, sano, apto, sin dispensa y habilitado en el equipo, asuma el control por mandos duplicados, cuando el primer piloto resultare incapacitado.
- (d) La Dispensa Médica en Controlador de Tránsito Aéreo CTA, válida para evaluación médica Clase 3, consiste en restringir o limitar a un Controlador de Tránsito Aéreo para operar exclusivamente con otro Controlador de Tránsito Aéreo sano, apto y sin dispensa, habilitado en la misma función del Controlador de Tránsito Aéreo bajo dispensa excepcional, con el propósito que asuma el control, cuando el primero resultare incapacitado.
- (e) El carácter de aplicación de la dispensa médica es exclusiva a requisitos físicos y el estudio para la eventual dispensa requerirá inexorablemente la normalización del cuadro clínico.
- (f) En el caso de trastornos mentales, psicológicos o psiquiátricos no es aplicable la dispensa médica.

SECCIÓN 67.11 RESPONSABILIDAD DE INFORMAR EL INCUMPLIMIENTO DE UNO O MÁS REQUISITOS PSICOFÍSICOS DE ESTA REGULACIÓN

- (a) El titular de una licencia aeronáutica es el responsable principal de reportar a la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, el incumplimiento de uno o más requisitos psicofísicos o cualquier tratamiento médico prescrito o no prescrito, que pudiera impedirle ejercer en condiciones de seguridad y debidamente dichas atribuciones.
- (b) No obstante lo anterior, son también responsables del mencionado reporte:
 - (1) El médico examinador aéreo o el centro médico aeronáutico examinador que conozcan del caso.
 - (2) El órgano de prevención e investigación de incidentes y accidentes de aviación.
 - (3) El Área de Trabajo de Licencias Aeronáuticas de la Autoridad Aeronáutica o cualquier otro funcionario de la autoridad debidamente autorizado como por ejemplo del área de operaciones y cuyo reporte esté debidamente justificado.
 - (4) El empleador y su propio servicio médico, cuando conocieren del hecho.
 - (5) El médico tratante y cualquier otro profesional de la salud, cuando tenga conocimiento que su paciente es personal

aeronáutico siendo vital su reporte a la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, resguardando en todo momento la confidencialidad médica corresponde.

SECCIÓN 67.12 RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO

- (a) El nivel de la aptitud psicofísica que debe tenerse para la renovación de un certificado médico aeronáutico será el mismo que el establecido para la obtención del certificado inicial.
- (b) La Autoridad Aeronáutica, debe indicar explícitamente los casos de excepción, en especial si se ha concedido una Dispensa Médica.

SECCIÓN 67.13 CIRCUNSTANCIAS EN QUE PUEDE SER APLAZADO EL RECONOCIMIENTO MÉDICO

- (a) La renovación de un certificado médico puede ser aplazada a discreción de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, a título de excepción bajo la forma de extensión de su certificación médica. La misma será otorgada, cuando el titular de una licencia actúe en una región aislada y alejada del Centro Médico Aeronáutico Examinador que corresponda al Estado que haya sido designado para realizar el examen médico o por otra situación excepcional, siempre que:
 - (1) El titular mediante declaración jurada afirme previamente que, según su percepción, la condición de salud no ha cambiado desde su última evaluación médica;
 - (2) La fecha de vencimiento de su validez no exceda de quince (15) días para todas las clases de evaluación médica.
 - (3) No padezca una enfermedad subyacente que previamente se conozca y se encuentre controlada bajo las mejores prácticas médicas o goce de algún régimen de dispensa.
- (b) La excepción debe tener la prevención de poder otorgarla siempre y cuando vuele con piloto acompañante y el mismo posea el certificado médico aeronáutico de vigencia reciente.
- (c) Esta ampliación no debe ser otorgada a titulares de licencias iguales o mayores a 60 años de edad.

SECCIÓN 67.14 DESIGNACIÓN DE CENTROS MÉDICOS AERONÁUTICOS Y AUTORIZACIÓN DE MÉDICOS EXAMINADORES AERONÁUTICOS

- (a) La Autoridad Aeronáutica designará, a propuesta del Área Trabajo Medicina Aeronáutica y cumplidos los requisitos estipulados, los centros médicos aeronáuticos examinadores y autorizará a los médicos examinadores aeronáuticos necesarios para satisfacer las certificaciones médicas, según sea el número y distribución de los titulares de licencias en el territorio.
- (b) Para obtener el certificado de centro médico aeronáutico examinador y las especificaciones de certificación médica aeronáutica, el solicitante deberá demostrar a la Autoridad Aeronáutica, que cuenta con:
 - (1) Una estructura de dirección que comprenda como mínimo un gerente responsable o cargo equivalente o un coordinador de examinadores médicos.
 - (2) Personal médico aeronáutico que cumpla con los requisitos señalados en el Apéndice "A" de esta Regulación.
 - (3) Médicos especialistas acreditados, al menos en medicina interna o medicina general, cardiología, neurología, otorrinolaringología, oftalmología y psiquiatría.
 - (4) Asesores médicos en especialidades clínicas en otras áreas, si es necesario.
 - (5) Asesoría de profesionales en el área de la salud, tales como laboratorio, imagenología, odontología, fonoaudiología, psicología, toxicología y otros.
 - (6) Equipos técnicos y material médico necesarios para realizar las pruebas médicas y psicológicas establecidas en esta regulación acorde con las mejores evidencias y guías de práctica médica reconocidas y actualizadas en cada una de las áreas especializadas.
 - (7) Instalaciones e infraestructura adecuadas para el ejercicio de la actividad profesional en las diversas especialidades médicas, haciendo énfasis en la comodidad de los espacios físicos como amplitud, iluminación, ventilación, temperatura e independencia;
 - (8) Un manual de procedimientos específicos (MAPE) para el desarrollo de la evaluación y certificación médica del

personal aeronáutico, en cumplimiento de los requisitos señalados en esta Regulación Aeronáutica Venezolana.

- (9) Una declaración de cumplimiento a esta Regulación, firmada por la autoridad responsable.

- (10) Un procedimiento para establecer y mantener la competencia del personal médico aeronáutico, que incluya la instrucción inicial y posteriormente, como mínimo cada treinta y seis (36) meses, cursos de actualización en medicina aeronáutica dictados por el Autoridad Aeronáutica o por algún organismo reconocido por esta.

- (11) Un sistema de control de registros médicos en lo referente a la identificación, almacenamiento, protección y disposición de la documentación, así como la aplicación de la confidencialidad médica.

- (12) Un sistema informático para el personal aeronáutico evaluado, que permita la transmisión de datos (interfase) o red de certificación médica aeronáutica con la Autoridad Aeronáutica.

(c) Equipos e Instrumentos:

(d) Equipos e instrumentos necesarios:

(1) Medicina Interna:

- (i) Camilla Clínica.
- (ii) Balanza y tallador.
- (iii) Tensiómetro de mercurio.
- (iv) Estetoscopio.
- (v) Equipo de ORL y Oftalmoscopio.
- (vi) Mobiliario

(2) Cardiología:

- (i) Camilla clínica.
- (ii) Tensiómetro de Mercurio.
- (iii) Estetoscopio.
- (iv) Electrocardiógrafo.
- (v) Material médico para practicar ECG.
- (vi) Mobiliario.

(3) Neurología:

- (i) Camilla clínica.
- (ii) Equipo de reflejos.
- (iii) Estetoscopio.
- (iv) Equipo de oftalmoscopio.

(4) Psiquiatría:

- (i) Mobiliario.

(5) Psicología:

- (i) Cronómetro.
- (ii) Test Psicológico autorizado por la Autoridad Aeronáutica.
- (iii) Mobiliario

(6) Otorrinolaringología:

- (i) Lámpara frontal.
- (ii) Equipo ORL.
- (iii) Espéculos nasales.
- (iv) Espejos laríngeos.
- (v) Audiómetro calibrado.
- (vi) Cámara sonoamortiguada.
- (vii) Material médico necesario.
- (viii) Mobiliario.

(7) Oftalmología:

- (i) Lámpara de hendiduras.
- (ii) Proyector de A.V. con dos optotipos.
- (iii) Tonómetro de aplanación.
- (iv) Caja de pruebas o foróptero.
- (i) Montura de pruebas
- (ii) Lensómetro.
- (iii) Test de ishihara de 24 0 32 láminas.
- (iv) Test de profundidad.
- (v) Oftalmoscopio.
- (vi) Material médico necesario.
- (vii) Mobiliario.

(8) Laboratorio Clínico:

- (i) Material reactivo necesario.
- (ii) Mobiliario.

(9) Unidad Odontológica:

- (i) Material y equipo odontológico necesario.
- (ii) Mobiliario.

- (e) El período de vigencia del certificado como Centro Médico Aeronáutico Examinador, será de veinticuatro (24) meses a partir de la fecha de expedición del mismo.

- (f) Para obtener la autorización de médico examinador aeronáutico, el solicitante deberá demostrar a la Autoridad Aeronáutica que cuenta con:

- (1) Título de médico obtenido en una Universidad Nacional reconocida y experiencia en actividades clínicas médicas o quirúrgicas.
 - (2) El registro del título por parte del Ministerio con competencia en materia de salud;
 - (3) haber cumplido con el artículo 8 de la Ley del Ejercicio de la Medicina.
 - (4) Un curso inicial de capacitación en medicina aeronáutica, de acuerdo al programa conducido o aceptado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) Cursos de actualización en medicina aeronáutica dictados por la Autoridad Aeronáutica o por alguna organización reconocida y aceptada por esta para tal fin, como mínimo cada treinta y seis (36) meses;
 - (6) Los equipos médicos necesarios para realizar las evaluaciones establecidas, los cuales deben estar disponibles para ello.
 - (7) Instalaciones adecuadas para el ejercicio de la actividad profesional.
 - (8) Asesoría de médicos especialistas clínicos o quirúrgicos acreditados, al menos en medicina interna, cirugía, cardiología, neurología, otorrinolaringología, oftalmología y psiquiatría, en caso de ser necesario.
 - (9) Con profesionales de la salud de las áreas de apoyo diagnóstico, al menos en laboratorio, imagenología, toxicología, fonoaudiología, odontología y psicología, en caso de ser necesario.
 - (10) Conocimientos prácticos y suficiente experiencia a criterio de la Autoridad Aeronáutica respecto a las condiciones en las cuales los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones.
 - (11) La acreditación de un sistema de control de registros médicos en lo referente a la identificación, almacenamiento, protección y disposición de la documentación y la aplicabilidad de la confidencialidad médica.
 - (12) Un sistema informático para el personal aeronáutico evaluado, que permita la transmisión de datos (interfase) o red de certificación médica aeronáutica con la Autoridad Aeronáutica y poder mantener un control y vigilancia permanente por parte del INAC, de todo el proceso de evaluación de la aptitud psicofísica realizado a los postulantes aeronáuticos.
 - (13) La solicitud para la certificación o autorización del Centro Médico aeronáutico Examinador y la autorización de Médico Aeronáutico Examinador, debe ser realizada en la forma y manera establecida por la Autoridad Aeronáutica.
 - (14) Presentar una declaración de cumplimiento de la presente RAV, firmada por el médico examinador.
 - (15) Presentar el procedimiento que utilizará para la evaluación médica del postulante o titular del certificado médico aeronáutico en caso de funcionar como un sólo, Médico Examinador Aeronáutico (AME), autorizado por la Autoridad Aeronáutica. En caso contrario de pertenecer a un CMAE, se ajustará al procedimiento establecido para ello en el manual del centro médico.
- Nota.** Constituyen ejemplos de conocimiento práctico y experiencia, la experiencia de vuelo, la experiencia en simulador, la observación sobre el terreno y toda otra experiencia práctica que la Autoridad Aeronáutica considere que cumple este requisito.
- (g) Todos los especialistas relacionados con el área de la salud que apoyen o se involucren asistiendo a los médicos examinadores, deberían conocer la reglamentación aeronáutica que aplica a su área y las bases de la actividad aérea que desarrolla o desarrollará el postulante a una licencia dada.

SECCIÓN 67.15 REVOCACIÓN DE LAS DESIGNACIONES OTORGADAS A LOS CENTROS MÉDICOS AERONÁUTICOS EXAMINADORES Y MÉDICOS EXAMINADORES AERONÁUTICOS

(a) El incumplimiento de las disposiciones y condiciones establecidas en esta Regulación Aeronáutica Venezolana, conlleva al inicio de un procedimiento administrativo en el cual se podría revocar las certificaciones y autorizaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica a los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores, de igual forma se podrán considerar causales para iniciar un procedimiento administrativo para la revocatoria de los permisos otorgados la falta de autorización por parte de esta Autoridad Aeronáutica en los cambios que se vayan a realizar en:

- (1) El Personal médico aeronáutico examinador.
- (2) El domicilio o dirección.
- (3) Los equipos médicos mínimos para cumplir con la evaluación por la especialidad y proveedores externos de servicios.
- (4) El Manual de Procedimientos Específicos MAPE, que no se ajuste a las exigencias de la RAV 67; y en los procedimientos de evaluación médica que de manera recurrente observe el proceso de vigilancia que conlleven a su no cumplimiento.

(b) El incumplimiento de las disposiciones y condiciones aplicables y establecidas en esta Regulación Aeronáutica Venezolana, conlleva al inicio de un procedimiento administrativo en el cual se podría revocar las certificaciones y autorizaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica a los Médicos Examinadores Aeronáuticos, de igual forma se podrán considerar causales para iniciar un procedimiento administrativo para la revocatoria de los permisos otorgados la falta de autorización por parte de esta Autoridad Aeronáutica en los cambios que se vayan a realizar en:

- (1) El domicilio o dirección.
- (2) Equipos médicos mínimos para cumplir con la evaluación por la especialidad.
- (3) No cumplir con los procedimientos de evaluación médica establecidos.
- (4) La estructura organizacional o de funcionamiento.

(c) No haber aprobado el curso inicial o de actualización, tanto del personal médico examinador de los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores como de los Médicos examinadores aeronáuticos.

SECCIÓN 67.16 INSPECCIONES A LOS CENTROS MÉDICOS AERONÁUTICOS EXAMINADORES Y A LOS MÉDICOS EXAMINADORES.

(a) Los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores y los Médicos Examinadores, sus profesionales consultores, sus equipos e instalaciones, estarán sometidos a inspecciones de vigilancia periódica, regulares y aleatorias que la Autoridad Aeronáutica establezca dentro de sus planes.

(b) A través de las inspecciones la Autoridad Aeronáutica estará en la capacidad de evaluar y demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos de esta regulación.

(c) El proceso de inspección no deberá exceder de veinticuatro (24) meses, y estará sujeta al programa de vigilancia establecido por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 67.17 ATRIBUCIONES DE LOS CENTROS MÉDICOS AERONÁUTICOS EXAMINADORES Y MÉDICOS EXAMINADORES AERONÁUTICOS

(a) Los centros médicos aeronáuticos examinadores designados por la Autoridad Aeronáutica pueden realizar los exámenes médicos requeridos para la emisión inicial y renovación de los certificados médicos de Clases 1, 2, 3, 4 y los demás que establezca la Autoridad Aeronáutica.

(b) Los médicos examinadores que sean autorizados expresamente por la Autoridad Aeronáutica, pueden realizar los exámenes médicos requeridos para la emisión inicial y renovación de los Certificados Médicos específicos de Clase 2, y los demás que establezca la Autoridad Aeronáutica.

(c) Los médicos examinadores aeronáuticos que sean autorizados expresamente por la Autoridad Aeronáutica pueden realizar los exámenes médicos requeridos para la emisión inicial y renovación de los certificados médicos de todas las clases de certificación médica y tipos de licencias aeronáuticas, cuando no exista un centro médico aeronáutico designado por la Autoridad Aeronáutica en la región o distrito que la autoridad establezca.

(d) Practicar el examen médico o psicológico de su especialidad al personal técnico aeronáutico, complementando todo el procedimiento establecido en la historia médica.

(e) Los médicos examinadores deberán entregar el resultado de la evaluación médica sin enmiendas a la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica.

(f) Deberán firmar el examen especificando su nombre y matrícula de autorización por el Ministerio con competencia en materia de salud.

(g) Deberán participar en las actividades programadas que convoque la Autoridad Aeronáutica, con el fin de actualizar normas y aspectos relacionados con la materia.

(h) El profesional autorizado podrá percibir los honorarios profesionales causados por la consulta realizada al personal técnico aeronáutico que lo solicite y no se establecerá un nexo comercial entre la actividad profesional lucrativa del médico o psicólogo y la Autoridad Aeronáutica.

(i) Los médicos y psicólogos autorizados, deberán solicitar a la Autoridad Aeronáutica los formatos de historia clínica, cuyo uso será responsabilidad del profesional.

(j) Los profesionales médicos deberán cumplir los procedimientos médicos acorde con lo establecido en el Código de Deontología Médica durante el ejercicio de sus funciones como examinador del personal técnico aeronáutico.

(k) Cumplir con los procedimientos administrativos impartidos por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 67.18 REQUISITOS PARA LA EMISIÓN DE LA CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA

(a) Los solicitantes de un certificado médico aeronáutico deben presentar al centro médico aeronáutico examinador o al médico examinador aeronáutico una declaración jurada de los datos médicos referentes a su historia personal, familiar y hereditaria, uso de fármacos indicados o no, sometimiento a tratamientos de medicina natural o alternativa y, para el caso del personal femenino, si tiene conocimiento de estar en estado de gestación en el momento de la exploración psicofísica o reconocimiento médico, indicando si se están sometiendo o se han sometido a algún otro reconocimiento médico análogo y en caso afirmativo cuál fue el resultado.

(b) El solicitante, previa identificación, dará a conocer al médico examinador si con anterioridad le fue denegada, revocada o suspendida alguna certificación o evaluación médica y, en caso afirmativo, indicará el motivo y el tiempo de la suspensión o el resultado de la solicitud de dispensa.

(c) Toda declaración falsa u omisión hecha a un centro médico aeronáutico examinador o a un médico examinador aeronáutico se pondrá en conocimiento a la Autoridad Aeronáutica, para que se tomen las medidas que se estimen apropiadas.

(d) Una vez efectuado el examen médico, el médico examinador aeronáutico emitirá la certificación médica aeronáutica o la calificación de no apto correspondiente y pondrá el informe médico a disposición del coordinador de Médico examinador aeronáuticos o del evaluador médico de la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica.

(e) Si el examen médico se realiza en un centro médico aeronáutico examinador, el médico examinador aeronáutico, designado coordinador del grupo, emitirá la certificación médica aeronáutica o la calificación de no aptitud correspondiente y pondrá el informe médico a disposición de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica.

(f) Si el informe médico se presenta a la Autoridad Aeronáutica en formato electrónico, se hará constar la correspondiente identificación del médico examinador, bajo un procedimiento confiable de seguridad informática, similar a todos los sistemas de intercambio y transferencia de datos de salud o algún otro método alternativo aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(g) En el caso de que el interesado no satisfaga los requisitos médicos prescritos en esta regulación, el médico examinador aeronáutico o coordinador del Centro Médico Aeronáutico Examinador, emitirá una calificación de no apto y remitirá el informe y la documentación pertinente a la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica. Cuando a pedido expreso del usuario se someta el caso a revisión, la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica no expedirá ni renovará la Certificación Médica Aeronáutica a menos que se satisfagan las siguientes condiciones:

- (1) Que un dictamen médico acreditado, resultado de una junta médica aeronáutica o aprobado por el médico coordinador de la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, indique que el no cumplimiento del o los requisitos que se trate en ese titular específicamente, es poco probable que ponga en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas al realizar el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicita. Esta conclusión será incorporada al

documento de evaluación médica especial o de dispensa médica.

- (2) Se ha tenido debidamente en cuenta la idoneidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones de operación, así como la opinión experta del área operativa, después de practicar, cuando sea posible y esté indicado a criterio de la Sección de Medicina Aeronáutica o del coordinador médico de la Autoridad Aeronáutica, las pruebas médico operativas practicadas en simuladores o puestos de trabajo, según corresponda.
- (3) Se anote expresamente en la credencial de la licencia cualquier limitación o limitaciones especiales, cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de las licencias depende del cumplimiento de tal o tales limitaciones o condiciones.
- (h) En caso que el interesado no esté de acuerdo con el resultado del examen médico practicado por el Centro Médico Aeronáutico Examinador o el Médico examinador aeronáutico que efectuó el reconocimiento o exploración psicofísica, podrá solicitar, expresamente, a la Autoridad Aeronáutica su revisión.
- (i) La Autoridad Aeronáutica someterá a revisión con fines de auditoría, evaluación del desempeño o garantía de calidad, a cualquier certificado médico, a sus conclusiones y a sus fundamentos.
- (j) Todas las actuaciones relacionadas con la actividad descrita en este capítulo, están sometidas a los criterios efectivos de confidencialidad y ética médica, para lo cual la Autoridad Aeronáutica establecerá los procedimientos aceptables para proteger los datos sensibles de salud que pertenecen al personal aeronáutico, en su transferencia entre los Centro Médico Aeronáutico Examinador o Médico examinador aeronáutico y el evaluador médico de la Autoridad Aeronáutica.
- (k) Todos los informes y registros médicos se conservarán en lugar seguro tanto en los centros médicos aeronáuticos examinadores y oficinas de los médicos examinadores aeronáuticos, como en la sección medicina aeronáutica y archivo confidencial del evaluador médico de la Autoridad Aeronáutica y sólo el personal autorizado tendrá acceso a ellos.
- (l) Cuando las consideraciones operacionales lo justifiquen, el médico evaluador determinará en qué medida ha de presentarse la información médica pertinente a los funcionarios competentes no médicos de la Autoridad Aeronáutica.
- (m) Existirán tres (03) tipos de Certificación Médico Aeronáutica:
 - (1) Inicial, para postulantes que optan por primera vez a un Certificado Médico Aeronáutico y se le practicará:
 - (i) Al solicitante que por primera vez requiera una Licencia Aeronáutica.
 - (ii) Al ascenso de clase.
 - (iii) Al solicitante de una licencia superior, cuando el certificado médico aeronáutico que posea esté vencido o se encuentre a la mitad o más, del período de su vigencia.
 - (iv) Al titular de una Licencia Aeronáutica cuyo certificado médico aeronáutico haya vencido hace un (1) año o más.
 - (v) Al solicitante que convalide o revalide una licencia expedida en el extranjero.
 - (2) Periódica, para titulares que optan a la renovación del certificado médico aeronáutico y se le practicará:
 - (i) Al titular de una licencia aeronáutica con el fin de renovar la vigencia de su certificado médico aeronáutico.
 - (3) Extraordinaria, cuando existan circunstancias especiales, tales como:
 - (i) Accidentes de aviación, dentro de las veinticuatro (24) horas de haber acaecido el hecho, excepto en los casos de hospitalización o gravedad del afectado.
 - (ii) A solicitud del propio titular de la licencia.
 - (iii) A solicitud del empleador debidamente sustentado y en especial por causas de incapacitaciones súbitas entre otras.
 - (iv) Después de una intervención quirúrgica o una enfermedad con duración mayor de tres (3) semanas. En el caso del personal de sexo femenino después de un parto o aborto.
 - (v) A solicitud de algún otro profesional de la salud que por conocimiento especializado esté al tanto de alguna limitante en el titular de la licencia salvaguardando el criterio de confidencialidad médica.
 - (vi) Otras condiciones especiales, a criterio de la SECCIÓN DE MEDICINA AERONÁUTICA, que establezcan una limitante o

incapacidad súbita que pueda poner en peligro la Seguridad Operacional o la integridad del personal aeronáutico.

- (n) El examen médico inicial es una evaluación integral y constará de lo siguiente:
 - (1) Examen de Medicina General.
 - (2) Examen de Otorrinolaringología incluyendo; Audiometría de tono puro.
 - (3) Examen de Oftalmología.
 - (4) Examen de Cardiología, incluyendo Electrocardiograma.
 - (5) Examen Neurológico con electroencefalograma (de ser requerido).
 - (6) Examen Psiquiátrico.
 - (7) Examen Odontológico con odontodiagrama y panorámica dental.
 - (8) Ginecológico que incluye citología e informe ginecológico expedido por el ginecólogo particular.
 - (9) Evaluación psicológica, que consta de batería de pruebas autorizadas por la autoridad aeronáutica y entrevista clínica individual, todo enmarcado en el contexto aeronáutico.
 - (10) Estudio antropométrico.
 - (11) Exámenes de Laboratorio completo con:
 - (i) Perfil 20 (hematología completa con hemograma, glicemia en ayunas, urea, creatinina, colesterol total y fraccionado, triglicéridos, ácido úrico, transaminasas, fosfatasa, bilirrubina total y fraccionada, proteínas totales).
 - (ii) Perfil tiroideo.
 - (iii) Antígeno prostático, solo en caso de hombres con edad igual o mayor a los 40 años.
 - (iv) Orina.
 - (v) VDRL y de VIH.
 - (vi) Tipo de grupo sanguíneo.
 - (vii) Colinesterasa sanguínea en pilotos fumigadores.
 - (viii) Pruebas toxicológicas, si el evaluador médico lo determina de manera justificada.
 - (ix) Otros de ser requerido por el médico evaluador; tales como Rayos X de Tórax (PA y lateral informada), Ecosonograma pélvico, abdominal y renal, Estudio antropométrico.
- Nota. Los test utilizados en la evaluación psicológica, serán los autorizados por la Autoridad Aeronáutica.
- (o) El examen médico periódico constará de las siguientes evaluaciones:
 - (1) Examen de medicina general.
 - (2) Examen de otorrinolaringología incluyendo audiometría de tono puro.
 - (3) Examen de oftalmología.
 - (4) Examen de cardiología, incluyendo electrocardiograma.
 - (5) Examen psiquiátrico.
 - (6) Entrevista y prueba psicológica.
 - (7) Examen ginecológico en el cual se incluye citología e informe ginecológico expedido por el ginecólogo particular.
 - (8) Examen odontológico con odontodiagrama.
 - (9) Exámenes de laboratorio: Perfil 20, hematología completa con hemograma, glicemia en ayunas, urea, creatinina, colesterol total y fraccionado, triglicéridos, ácido úrico, transaminasas, fosfatasa, bilirrubina total y fraccionada, proteínas totales, orina, VDRL y de VIH, antígeno prostático total y libre a todo solicitante que haya cumplido 40 años de edad en su renovación anual y colinesterasa en el caso de los pilotos agrícolas.
 - (10) Rayos x de tórax (PA y lateral informada), cada cinco (5) años a todo solicitante que haya cumplido los cincuenta (50) años de edad.
 - (11) Estudios imagenológicos complementarios si el médico examinador lo considera según su apreciación diagnóstica.
- (p) Examen médico extraordinario, puede ser de tipo integral donde constaran las siguientes evaluaciones:
 - (1) Examen de medicina general.
 - (2) Examen de ORL (incluyendo audiometría tonal si es necesario).
 - (3) Examen de oftalmología.

- (4) Examen de cardiología, incluyendo electrocardiograma.
- (5) Examen neurológico.
- (6) Examen psiquiátrico.
- (7) Entrevista y evaluación psicológica:
 - (i) En los casos incidentes/accidentes se deberá evaluar las condiciones psicológicas posteriores a estos eventos.
 - (ii) El análisis de factores humanos, para determinar la aptitud psicológica para el retorno del personal a las operaciones aeronáuticas.
- (8) Exámenes de laboratorio completo (hematología completa con hemograma, glicemia en ayunas, urea, creatinina, colesterol total y fraccionado, triglicéridos, ácido úrico, transaminasas, fosfatasa, bilirrubina total y fraccionada, proteínas totales) y toxicológico de ser necesario.
- (9) Estudios complementarios imagenológicos de ser necesario (Ecosonograma, tomografías o resonancias magnéticas).
- (10) Estudios de Rayos X de ser necesario.

SECCIÓN 67.19 EVALUACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA

- (a) El médico responsable de la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica es el médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica, quien cuenta con requisitos de calificación, experiencia e instrucción necesarios para cumplir su función.
- (b) A fin de preservar su objetividad y equidad para el reconocimiento médico de un personal aeronáutico determinado, el médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica y sus adjuntos o asistentes, toda vez que sea posible, no deberían actuar como un médico examinador, ser parte del equipo médico examinador de un Centro Médico Aeronáutico Examinador o ser médico tratante de ese personal aeronáutico.
- (c) La necesidad de salvaguardar la calidad del proceso implica la separación de roles médicos. Se entenderán separados:
 - (1) El médico examinador que explora a la persona.
 - (2) El médico coordinador de examinadores médicos del Centro Médico Aeronáutico Examinador.
 - (3) El médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica que norma, fiscaliza y emite la Certificación Médica Aeronáutica, cuando corresponda.
 - (4) Los médicos y demás consultores que opinan como especialistas clínicos.
 - (5) El médico laboral, especialista en salud ocupacional o medicina del trabajo, cuando exista en el explotador de servicios aéreos.
 - (6) Los médicos tratantes involucrados en la terapia médica, quirúrgica o de salud mental del personal aeronáutico.
 - (7) Los médicos evaluadores asociados, cuando sean designados por la Autoridad Aeronáutica, para realizar un análisis multidisciplinario si la complejidad del caso aconseja una Junta Médica para dictaminar, en apoyo de la Sección de Medicina Aeronáutica.
- (d) Toda la información médica y su archivo son estrictamente confidenciales, incluyendo su tenencia y empleo, debiendo quedar bajo la responsabilidad y salvaguarda de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, asistida por personal técnico o profesional legalmente habilitado por esta dependencia.

SECCIÓN 67.20 REQUISITOS DE CALIFICACIÓN, EXPERIENCIA, FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DEL MÉDICO EVALUADOR DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

- (a) El médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica, para desempeñar sus funciones, requiere haber acreditado como mínimo los siguientes requisitos:
 - (1) Título de médico.
 - (2) Haber registrado del título médico en el Ministerio con competencia en materia de salud.
 - (3) Formación específica en medicina aeronáutica, de acuerdo a los programas conducidos o aceptados por la Autoridad Aeronáutica.
 - (4) Actualización en medicina aeronáutica dictada por la Autoridad Aeronáutica o por alguna organización reconocida para tal fin, como mínimo cada veinticuatro (24) meses. Puede considerarse actualización cursos, congresos, diplomado, panel de expertos u otros eventos avalados o auspiciados por la Organización de Aviación Civil Internacional o la Autoridad

Aeronáutica, incluyendo la de aquellos Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

- (5) Conocimientos del Anexo 1 sobre licencias al personal del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional en lo que se refiere a las disposiciones médicas aplicables al otorgamiento de licencias, Doc. 8984 - Manual de medicina de aviación civil de la OACI, LAR 67, LAR 120, Sistema de Seguridad Operacional, FRMS y otros de interés en medicina aeronáutica.
- (6) Experiencia mínima de diez (10) años en práctica clínica o experiencia mínima como médico examinador de personal aeronáutico.
- (7) Conocimientos prácticos y experiencia respecto a las condiciones en las cuales los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones. Dentro de esta experiencia pueden considerarse actividades como inspector aeronáutico, en simulador, vuelos de familiarización, actividades de auditoría o controles en el sistema de la aeronáutica u otra forma de experiencia a criterio de la Autoridad Aeronáutica.
- (8) Conocimiento de los principios básicos de la gestión de la seguridad operacional.
- (9) Conocimientos de los principios y la práctica de los procedimientos de auditoría.
- (b) Las funciones y responsabilidades del médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica serán:
 - (1) Emitir o avalar la Certificación Médica Aeronáutica, en el proceso de evaluación médica.
 - (2) Conducir los procesos de certificación o autorización de los centros médicos aeronáuticos examinadores designados.
 - (3) Conducir los procesos de autorización de los médicos examinadores aeronáuticos y evaluar de forma periódica sus competencias.
 - (4) Realizar las inspecciones de vigilancia aleatoria o periódica de los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores y médicos examinadores aeronáuticos, sus profesionales consultores y sus equipos e instalaciones, con el propósito de auditar los procedimientos de evaluación médica y el cumplimiento de los requisitos establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas de la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) Efectuar el monitoreo y vigilancia de las certificaciones médicas aeronáuticas o informes médicos emitidos por los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores y Médico examinador aeronáutico, según corresponda en cada Estado.
 - (6) Gestionar una adecuada comunicación con los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores y Médicos examinadores aeronáuticos a fin de mantenerlos actualizados con las regulaciones y las enmiendas, las circulares de asesoramiento y procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, utilizando cualquier mecanismo de comunicación permitido legalmente.
 - (7) Ingresar o supervisar el ingreso de información al Sistema SIDMER del SRVSOP y sus actualizaciones periódicas.
 - (8) Gestionar el proceso de disminución de aptitud psicofísica de los titulares y la posterior recertificación médica o reincorporación a sus actividades aeronáuticas.
 - (9) Comunicar a la Oficina de Licencias de la Autoridad Aeronáutica y a las empresas o explotadores aéreos el personal aeronáutico que ha perdido la aptitud psicofísica tanto temporal como de forma definitiva.
 - (10) Evaluar los informes o certificados médicos emitidos a titulares que hayan sido atendidos por facultativos dentro o fuera del territorio nacional;
 - (11) Programar el control y vigilancia médico aeronáutica, concentrándose en los ámbitos de riesgo aeromédicos, así como en aquellos titulares de licencia con dispensa médica.
 - (12) Convocar a la Junta Médica Aeronáutica y recopilar toda la información necesaria a ser discutida en la misma, emitiendo el dictamen médico acreditado para los casos que sean evaluados.
 - (13) Aprobar la postergación del reconocimiento médico de un titular, excepcionalmente, en los Estados que lo acepten.
 - (14) Velar por la conservación y protección en lugar seguro de los informes y registros médicos del titular.
 - (15) Desarrollar programas de capacitación para médicos examinadores en temas de interés médico aeronáutico;
 - (16) Orientar el alcance de la evaluación médica aeronáutica en los casos de incidentes o accidentes de aviación.

- (17) Aplicar los principios del SSP, SMS y FRMS al otorgamiento de la certificación médica aeronáutica.

SECCIÓN 67.21 REQUISITOS PARA LA EVALUACIÓN MÉDICA

El solicitante de una certificación médica aeronáutica y la consecuente evaluación médica, se someterá a una exploración o examen médico basado en el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- (a) Se exige que todo solicitante de cualquier clase de evaluación médica aeronáutica esté exento de:

- (1) Cualquier deformidad, congénita o adquirida.
- (2) Cualquier incapacidad activa o latente, aguda o crónica.
- (3) Cualquier herida o lesión, o secuela de alguna intervención quirúrgica;
- (4) Cualquier efecto directo o secundario de cualquier medicamento terapéutico o preventivo, prescrito o no que tome, que a criterio del evaluador médico y de modo fundamentado, estime que es probable, significativo o susceptible de causar alguna incapacidad, deficiencia o trastorno psicofísico funcional que probablemente interfiera con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones.

Nota 1. Los diagnósticos médicos, los trastornos, las anomalías, los síntomas, los síndromes y las patologías, que se usen en las redes de médicos examinadores (Médico Examinador Aeronáutico y Centro Médico Aeronáutico Examinador), por los médicos clínicos consultores y por los médicos evaluadores, corresponderán a la nosología y codificación oficial de la Organización Mundial de la Salud – OMS vigente.

Nota 2. Respecto a los medicamentos, el médico tratante y el personal aeronáutico tratado deben poner especial atención a:

- La prohibición de uso de medicamentos que afecten o puedan afectar en determinadas condiciones endógenas o ambientales, las funciones psíquicas, motoras, de sensibilidad, de coordinación, sensoriales u otras, que estén involucradas en las actividades que desarrollará en todo tiempo y contingencia;
- La acción de anestésicos locales o regionales y otros fármacos empleados en actos médicos u odontológicos, de diagnóstico o terapéutica, de tipo ambulatorio, de internación transitoria o abreviada;
- La interacción entre fármacos, en especial cuando se inician tratamientos o se cambian dosis o marcas;
- Su requerimiento crónico;
- Su pérdida de efecto o insuficiencia de la dosis al avanzar una enfermedad evolutiva o generar adaptación;
- El aumento en el efecto al bajar de peso o aparecer insuficiencias de determinados órganos (en especial corazón, hígado, riñón o factores metabólicos);
- Su eventual efecto paradójico;
- Sus efectos adversos tardíos posibles;
- Grado de adhesividad del paciente a la terapia;
- Diferentes circunstancias que pueden alterar su acción, absorción y duración en el organismo (alimentación, alcohol, cafeína, tabaco, hierbas, fiebre, deshidratación o afecciones del aparato digestivo, entre otras).

Nota 3.- El uso de hierbas medicinales o las modalidades de tratamientos alternativos, por sus principios activos y su impacto fisiológico, exige atención especial con respecto a los posibles efectos secundarios.

Nota 4.- Los meros rasgos de personalidad, cuando no están patológicamente exacerbados y no conforman o configuran síndromes clínicos tipificados por la nosología médica expresada en la Clasificación Internacional de Enfermedades de la OMS, no descalifican al personal según esta Regulación Aeronáutica Venezolana. No obstante lo anterior, dichos rasgos podrían ser empleados en la aviación comercial para una selección laboral del personal, según criterios de psicología laboral del explotador o transportador.

- (b) Los requisitos visuales y de percepción de colores se establecen para explorar y determinar aquellos diagnósticos y trastornos oftalmológicos que:

- (1) Impidan el ejercicio seguro de las atribuciones del personal, al disminuir la eficiencia de las funciones de cada ojo y de la

visión binocular indispensables para que el personal ejerza en todo tiempo esas atribuciones;

- (2) Impidan el ejercicio seguro de las atribuciones del personal, al alterarse las funciones de cada ojo y de la visión binocular por efecto de los tratamientos realizados para corregir enfermedades oftalmológicas.

- (3) En la exploración médica de la visión se emplearán métodos que sean equivalentes, a fin de garantizar la seguridad de las pruebas.

- (4) Para las pruebas de agudeza visual deben adoptarse las siguientes precauciones:

- (i) Realizarse en un ambiente con un nivel de iluminación que corresponda a la iluminación ordinaria de una oficina (30-60 cd/m²);
- (ii) La agudeza visual debe medirse por medio de optotipos, colocados a una distancia del solicitante adecuada al método de prueba adoptado.

- (5) Los requisitos de percepción de colores en aeronáutica se establecen para:

- (i) Conocer la percepción del postulante a un color pigmentario, importante en el día, así como el originado en fuentes luminicas (importante en la noche, al atardecer y al anochecer), en aquella parte del espectro visible que el personal aeronáutico debe emplear inequívocamente al ejercer sus atribuciones.
- (ii) Determinar la causalidad congénita o adquirida de una percepción cromática anómala, que puede estar indicando una patología subyacente emergente.
- (iii) Explorar y establecer el diagnóstico y severidad de los trastornos congénitos y adquiridos de la visión cromática y su pronóstico neuro-oftalmológico.

- (6) En la exploración médica de la percepción de colores:

- (i) Se emplearán métodos cualitativos y cuantitativos que garanticen la seguridad de las pruebas.
- (ii) Se exige que el solicitante demuestre que puede distinguir fácilmente los colores del ambiente operativo exterior y de cabina con su instrumental (o ambiente de trabajo con su equipamiento), cuya percepción es necesaria para desempeñar con seguridad sus funciones específicas.
- (iii) Se examina al solicitante respecto a su capacidad de identificar correctamente una serie de tablas pseudoisocromáticas con luz del día, o artificial de igual intensidad de color, que la proporcionada por los iluminantes normalizados CIE C o D65 especificado por la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE).
- (iv) El solicitante que obtiene un resultado satisfactorio de acuerdo con las condiciones establecidas en las guías de uso de dichas tablas y aceptadas por la Autoridad Aeronáutica otorgadora de licencias será declarado apto.
- (v) El solicitante que no obtenga un resultado satisfactorio será declarado no apto, a menos que sea capaz de distinguir rápidamente los colores usados en la navegación aérea e identificar correctamente los colores de los elementos pigmentarios y de las luces usadas en aviación.
- (vi) El solicitante que falla en el cumplimiento de los criterios señalados en los párrafos precedentes, deberá ser sometido a exámenes neuro-oftalmológicos para descartar patología retinal y de la vía óptica. Después de completado su estudio con pruebas cromáticas aprobadas por la Autoridad Aeronáutica y evaluada su respuesta a los colores de uso en la aviación, conociendo el origen, tipo y grado de su anomalía cromática, podría ser declarado apto exclusivamente para un certificado médico aeronáutico de Clase 2 con limitación operacional y con la siguiente restricción: "válido solo para operaciones diurnas y cuando no existan controles por señales de colores".

- (7) Las gafas de sol utilizadas durante el ejercicio de las atribuciones de la licencia o habilitación deben ser no polarizantes y de un color gris neutro, para no producir una alteración cromática.

- (8) La diferenciación cromática de los colores pigmentarios así como de las luces (continuas o intermitentes) emitidas en aviación, deben considerar al menos: rojo, verde, amarillo, ámbar, café, azul, azul-violeta (azul aéreo), blanco, gris y negro.

- (c) Los requisitos auditivos se establecen para explorar y establecer:

- (1) Los diagnósticos y trastornos otorrino-laringológicos que impidan el ejercicio seguro de las atribuciones del personal, al

disminuir la eficiencia de las funciones de cada oído y de la audición global indispensables para que el personal se comunique y ejerza en todo tiempo esas atribuciones.

- (2) Las alteraciones de las funciones de los oídos debidas a tratamientos realizados para corregir enfermedades otorrinolaringológicas, amplificar o potenciar la amplificación del sonido.
- (3) Los diagnósticos y trastornos del equilibrio.
- (4) En la exploración médica de los requisitos auditivos, se utilizarán métodos de reconocimiento que garanticen la fiabilidad de las pruebas.
- (5) Además del reconocimiento del oído efectuado durante el examen médico, para los requisitos psicofísicos se exigirá que el solicitante demuestre que posee una percepción auditiva suficiente para ejercer con seguridad las atribuciones que la licencia y la habilitación le confieren.
- (6) El solicitante de una evaluación médica de Clase 1 será objeto de una prueba de audiometría de tono puro con motivo de la expedición inicial y periódica.
- (7) El solicitante de una evaluación médica de Clase 3 será objeto de una prueba de audiometría de tono puro con motivo de la expedición inicial y periódica.
- (8) Para lo requerido en los párrafos (4) y (5), como alternativa pueden utilizarse otros métodos que proporcionen resultados equivalentes (logaudiometría o audiometría del lenguaje, de la voz articulada con discriminación).
- (9) Los solicitantes de evaluaciones médicas Clase 2 serán objeto de una prueba de audiometría de tono puro con motivo de la expedición inicial y periódica.
- (10) Los solicitantes de evaluaciones médicas Clase 4 serán objeto de una prueba de audiometría de tono puro con motivo de la expedición inicial y luego en cada renovación cuando sea mayor o igual a 40 años.

Nota 1. La referencia cero para la calibración de los audiómetros de tono puro corresponde a la edición vigente del documento titulado métodos de ensayo audiométricos, publicado por la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Nota 2. A los efectos de llevar a cabo las pruebas de audición de conformidad con los requisitos, un cuarto silencioso es aquel en que la intensidad del ruido de fondo no llega a 35 dB(A).

Nota 3. A los efectos de llevar a cabo las pruebas de audición de conformidad con los requisitos, el nivel sonoro medio de la voz en la conversación normal a 1 m del punto de emisión (labio inferior del locutor) es c. 60 dB(A) y la de la voz en susurro es c. 45 dB(A). A 2 m del locutor el nivel sonoro es inferior en 6 dB(A).

- (11) Para demostrar el cumplimiento de los requisitos médico aeronáuticos, señalados en los párrafos precedentes, toda deficiencia anatómica o funcional después de detectada, debe ser objeto de seguimiento médico en las futuras certificaciones y evaluaciones médicas.
- (12) La pertenencia de un postulante a grupos poblacionales de determinada edad o a grupos estadísticos de reconocido riesgo debido a la incidencia de morbilidad estadística específica, obliga a la detección precoz y seguimiento de los riesgos relevantes para la seguridad operacional, mediante aquellos exámenes y procedimientos disponibles, que las mejores prácticas de la medicina hagan posible.

SECCION 67.22 SEGUIMIENTO DE LAS EVALUACIONES MÉDICAS Y MONITOREO EN TIEMPO REAL DE LA APTITUD PSICOFÍSICA

- (a) La sección de medicina aeronáutica y sus médicos evaluadores, procurarán efectuar un seguimiento de las evaluaciones médicas con monitoreo en tiempo real de la aptitud psicofísica.
- (b) Este seguimiento se hará teniendo prioridad los casos de dispensas médicas de determinado personal, conforme a las siguientes normas:
 - (1) Para demostrar el cumplimiento de los requisitos médico aeronáuticos comunes a todas las clases de evaluación médica dispuestos en la Sección 67.21, así como los requisitos psicofísicos, visuales y de percepción de colores, y auditivos específicos de las Clases 1, 2, 3 y 4, que corresponden a los Capítulos B, C, D y E de esta Regulación, toda deficiencia anatómica o funcional no descalificante, después de detectada, debe ser objeto de seguimiento médico durante el

período de validez y en las futuras certificaciones y evaluaciones médicas.

- (2) Seguimiento preventivo del personal de alto riesgo para la seguridad operacional, que obtiene o mantiene la aptitud psicofísica, pero sus parámetros pueden provocar alteraciones patológicas durante el periodo de validez de la evaluación médica.
- (c) La pertenencia de un postulante a grupos poblacionales de determinada edad o a grupos estadísticos de reconocido riesgo debido a la incidencia de morbilidad específica, obliga a la detección precoz y seguimiento de los riesgos relevantes para la seguridad operacional, mediante aquellos exámenes y procedimientos disponibles, que las mejores prácticas de la medicina hagan posible.
- (d) Aquel personal que haya recibido inicialmente en la certificación o evaluación médica la calificación de No Apto y que, posteriormente a un proceso de dispensa médica obtenga su aceptación como Apto o una Declaración de Evaluación Médica Especial, según corresponda, será mantenido bajo observación por la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica y su Evaluador Médico, con el propósito de verificar que se están cumpliendo las exigencias, condiciones y limitaciones que la Autoridad Aeronáutica dispuso al momento de oficializar tal dispensa o declaración de evaluación médica especial a uno o más requisitos psicofísicos de esta Regulación.

CAPÍTULO B

DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL CERTIFICADO CLASE 1

SECCIÓN 67.23 EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DE LA EVALUACIÓN MÉDICA

- (a) Todo solicitante deberá someterse a un reconocimiento médico inicial realizado de acuerdo con lo prescrito en este Capítulo, para obtener el Certificado Médico Aeronáutico de Clase 1.
- (b) Excepto cuando se indique de otro modo en este Capítulo, el certificado médico aeronáutico de Clase 1, se deberá renovar a intervalos que no excedan de los especificados en esta regulación.
- (c) Cuando la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica verifique que los requisitos previstos en este Capítulo y los de la Sección 67.21 son cumplidos, se expedirá al solicitante el certificado médico aeronáutico de Clase 1.
- (d) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos previstos en este Capítulo determinará la no aptitud del solicitante.
- (e) Cuando el examinado ha sido calificado no apto, podrá solicitar la reconsideración de su calificación a la Autoridad Aeronáutica y podría ser objeto de una Dispensa Médica o Declaración de Evaluación Médica Especial, si la patología ha sido objeto de investigación y tratamiento, de conformidad con las mejores prácticas médicas y se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

Nota. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984), de la OACI figura orientación para las autoridades otorgadoras de licencias que deseen poner menos énfasis en la detección de enfermedades físicas, y aumentar, al mismo tiempo, el énfasis en la educación sanitaria y la prevención de estados de mala salud en solicitantes de 40 años de edad o menos.

SECCIÓN 67.24 REQUISITOS PSICOFÍSICOS

El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que, probablemente, le impida de manera súbita, operar con seguridad la aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones. El reconocimiento médico está basado en los siguientes requisitos:

- (a) Salud mental.
 - (1) Un solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos, deberá considerarse psicofísicamente no apto. Sin embargo, si la patología o su tratamiento farmacológico ha sido objeto de investigación, de acuerdo a las mejores prácticas médicas y se ha estimado que es improbable que comprometa la seguridad operacional, será la Junta Médica, el organismo calificado para otorgar o rechazar la Dispensa Médica.
 - (2) El solicitante en protección de la seguridad operacional y para prevenir riesgos asociados, deberá acreditar a solicitud de la Autoridad Aeronáutica y a través de un examen de detección, que no consume sustancias psicoactivas.
 - (3) El solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico clínico comprobado de:
 - (i) Un trastorno mental orgánico;

- (ii) Un trastorno mental o del comportamiento debido al uso de sustancias psicoactivas (éstos incluyen el síndrome de dependencia inducida por la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias psicoactivas),
- (iii) Esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante.
- (iv) Un trastorno del humor (afectivo).
- (v) Un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somato-forme;
- (vi) Un síndrome de comportamiento relacionado con perturbaciones psicológicas o factores físicos;
- (vii) Un trastorno de la personalidad o del comportamiento adulto, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
- (viii) El retardo mental (discapacidad);
- (ix) Un trastorno del desarrollo psicológico;
- (x) Un trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o en la adolescencia; o
- (xi) Un trastorno mental que no se ha especificado de otra manera; que conforme a las mejores prácticas de la psiquiatría (apoyada por la psicología clínica), implique riesgo y pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee.

(b) El solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico clínico comprobado de ninguna de las afecciones Neurológicas siguientes:

- (1) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) Epilepsia.
- (3) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento sin explicación médica satisfactoria de su causa, o que siendo ésta comprobada, no sea tratable al grado de eliminarse tal riesgo.
- (4) Trastornos neurológicos que produzcan pérdida del equilibrio; sensibilidad y fuerza muscular; o coordinación neuromuscular como la epilepsia, párkinson, esclerosis lateral amiotrófica entre otras.

(c) Neurocirugía.

- (1) El solicitante no habrá sufrido ningún traumatismo craneoencefálico reciente, cuyos efectos a cualquier plazo probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) No deberá estar ejerciendo la atribución correspondiente a su licencia cuando este clínicamente diagnosticado con una Lesión de Ocupación de Espacio LOE, o haya sido sometido a cualquier cirugía mayor o menor reciente o esté sometido a terapia oncológica actual o reciente.

(d) Sistema cardiovascular

- (1) El solicitante no debe presentar ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) El solicitante portador de enfermedad coronaria, a quien se le ha realizado un tratamiento de revascularización, mediante métodos quirúrgicos, injertos (by pass) arteriales o venosos o procedimientos intervencionistas, con o sin implantación de stent, con o sin infarto, o aquellos que tienen cualquier otro trastorno miocárdico, valvular, o enfermedad anatómo-funcional cardíaca, que potencialmente pueda provocar incapacitación, deberá ser declarado no apto.
- (3) El solicitante con trastorno del ritmo o conducción cardíacos, clínicamente significativos deberá ser considerado no apto.
- (4) A cualquier edad, la electrocardiografía de reposo deberá formar parte del reconocimiento cardiovascular cuando se efectúe por primera vez una exploración médica.
- (5) La electrocardiografía de reposo se incluirá en los reconocimientos sucesivos, una vez al año, como mínimo.
- (6) La electrocardiografía de esfuerzo se solicitará de acuerdo a las guías prácticas internacionales actualizadas

Nota. El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. Como toda otra técnica o procedimiento cardiológico, no proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular.

- (7) La presión arterial estará comprendida dentro de los límites aceptables, establecidos en las guías médicas actualizadas.

- (8) El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión arterial será motivo de descalificación, excepto aquellos cuyo uso, según determine la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, sea compatible con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

Nota.- La hipertensión arterial Grado II o Etapa II y superiores, en tratamiento médico efectivo, mantiene su riesgo residual crónico y agudo y debe ser incluida en el riesgo cardiovascular combinado del personal aeronáutico.

- (9) El sistema cardiovascular no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural significativa.

Nota.- El tabaquismo, el sedentarismo, la obesidad y la dislipidemia deben ser exploradas periódicamente por los médicos examinadores en especial en personal de sexo masculino de más de 35 años de edad (y femenino en fase post menopáusica), con antecedentes familiares de enfermedades arteriales, hipertensos y con alteraciones del metabolismo de los hidratos de carbono y otras, por el alto riesgo combinado de enfermedades arteriales.

(10) Cirugía cardiovascular:

- (i) En general, toda enfermedad cardiocirculatoria que tenga indicado o requiera una intervención o cirugía cardiovascular, en especial aquella que incluya la instalación de elementos artificiales o reemplazo por prótesis de órganos o tejidos que implique riesgo de síncope, insuficiencia cardíaca, arterial o venosa, de complicaciones de la misma prótesis o cualquier otra causa que pueda interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, producirá la no aptitud del postulante.
- (ii) Los postulantes con prescripción de anticoagulantes orales, serán considerados no aptos.

(e) Sistema respiratorio.

- (1) No existirá ninguna afección bronquio pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura que según la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacitación durante maniobras normales o de emergencia.
- (2) El primer reconocimiento médico deberá comprender una radiografía del tórax (proyección anteroposterior y proyección lateral).

Nota.- Habitualmente, las radiografías del tórax no son necesarias en cada examen, pero pueden ser una necesidad en situaciones en que puede presumirse una enfermedad pulmonar asintomática.

- (3) El solicitante que padece de enfermedad respiratoria obstructiva crónica será considerado no apto.
- (4) El solicitante que padece de asma acompañada de síntomas recurrentes o que probablemente dé lugar a síntomas que provoquen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia será considerado no apto.
- (5) El uso de fármacos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante, según la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica.
- (6) Los solicitantes que padecen de tuberculosis pulmonar activa, serán considerados no aptos.
- (7) El solicitante que presente lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se supone son de origen tuberculoso o secuelas menores de infecciones previas, puede ser considerado apto.
- (8) El solicitante que presente neumotórax no resuelto, enfermedad bulosa, y otras que afecten la elasticidad pulmonar y la función respiratoria, será considerado no apto.

(f) Sistema digestivo.

- (1) El solicitante que presente deficiencias anatómo funcionales significativas del tracto gastrointestinal o sus anexos, será considerado no apto.
- (2) El solicitante estará completamente libre de hernias que puedan dar lugar a síntomas que ocasionen incapacitación.
- (3) El solicitante que presente secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del tracto digestivo o sus anexos, que a criterio de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica probablemente

causen incapacitación durante el vuelo, especialmente las obstrucciones por estrechez (intrínseca) o compresión (extrínseca), será considerado no apto.

- (4) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en los conductos biliares o en el conducto digestivo o sus anexos, con extirpación total o parcial o desviación de tránsito en cualquiera de estos órganos, debería considerarse como no apto hasta que el médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica que conozca los detalles de la referida operación, estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacitación en vuelo.

(g) Metabolismo, Nutrición y Endocrinología.

- (1) El solicitante con trastornos del metabolismo, de la nutrición o endocrinos que a criterio de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación será considerado no apto. Entre estos trastornos, deben considerarse:

- (i) Las dislipidemia severas;
- (ii) La obesidad mórbida
- (iii) Síndrome metabólico
- (iv) La hípér e hipo función endocrina significativa;

- (v) Cualquier alteración fisiopatológica que, a criterio del área de trabajo medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, se produzca como efecto de hormonas de sustitución.

(h) Diabetes mellitus.

- (1) El solicitante que padece de diabetes mellitus tratada con insulina será considerado no apto.
- (2) El solicitante que padece de diabetes mellitus no tratada con insulina será considerado no apto a menos que se compruebe que su estado metabólico puede controlarse de manera satisfactoria con dieta solamente o una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicamentos antidiabéticos, cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(i) Hematología

El solicitante que padece de enfermedades sanguíneas o del sistema linfático será considerado no apto.

Nota. El rasgo drepanocítico u otros rasgos de hemoglobinopatías se consideran generalmente compatibles con la evaluación de apto.

(j) Nefrología.

El solicitante que padece de enfermedad renal o genitourinaria será considerado no apto, a menos que una investigación adecuada haya revelado que no existe insuficiencia renal y que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(k) Urología.

- (1) El solicitante que padece de secuelas de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones o en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez, compresión o litiasis renal, será considerado no apto.
- (2) El solicitante a quien se le haya practicado una nefrectomía será considerado no apto, a menos que la nefrectomía esté bien compensada funcionalmente por el riñón nativo in situ.
- (3) El solicitante portador de trasplante renal, sin complicaciones de rechazo o de otra enfermedad del órgano trasplantado, con apropiada función renal y buena tolerancia al tratamiento médico permanente, podrá ser declarado apto, siempre que se estime que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondiente a su licencia y habilitación.
- (4) El cólico nefrítico será considerado causa de no aptitud temporal hasta que un estudio efectuado con las mejores prácticas de la medicina, permita que la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, declare que no es probable que produzca incapacitación súbita.

(l) Infección VIH.

- (1) El solicitante que es seropositivo con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) puede ser considerado apto si, de un control por infectología, inmunológica y neurológica completa, no surge prueba alguna de enfermedad clínica, asociación con otro estado patológico o manifestación de efectos secundarios por el tratamiento aplicado o que simplemente este controlado y que no se afecten la seguridad

de las operaciones.

Nota. La evaluación de los solicitantes seropositivos con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) exige una atención especial con respecto a su estado de salud mental, comprendidos los efectos psicológicos del diagnóstico.

- (2) El solicitante que padece de síndrome de inmunodeficiencia adquirida (SIDA) o de infecciones activas será considerado no apto.

(m) Ginecología.

La solicitante que padece trastornos ginecológicos que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, será considerada no apta.

(n) Obstetricia.

- (1) La solicitante que esté embarazada será considerada no apta temporal.
- (2) Las embarazadas de bajo riesgo controladas pueden ser consideradas aptas desde el fin de la semana 12 hasta el fin de la semana 26 del período de gestación.
- (3) Después del parto o cesación del embarazo, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se someta a una nueva evaluación exploración ginecológica, de conformidad con las mejores prácticas médicas, y el Área de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica haya determinado que puede ejercer de forma segura las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(o) Sistema Osteo-muscular.

El solicitante no presentará ninguna anomalía de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras conexas que a criterio del área de trabajo medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

Nota. Toda secuela de lesiones que afecten a los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y determinados defectos anatómicos, exigirá normalmente una evaluación funcional por médico especializado.

(p) Otorrinolaringología.

- (1) El solicitante no presentará anomalías ni enfermedades del oído o de sus estructuras y cavidades conexas, que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) No existirá en cada oído:
- (i) Ningún trastorno de las funciones vestibulares.
 - (ii) Ninguna disfunción significativa de las tubas auditivas.
 - (iii) Perforación alguna sin cicatrizar de las membranas del tímpano.
 - (iv) Una sola perforación seca de la membrana del tímpano no implica necesariamente que ha de considerarse no apto al solicitante.
- (3) No existirá en nariz, boca y órganos del lenguaje verbal:
- (i) Ninguna obstrucción nasal.
 - (ii) Ninguna deformidad anatómica ni enfermedad de la cavidad bucal, laringe o del tracto respiratorio superior que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
 - (iii) El solicitante que padece de una disfunción maxilofacial, tartamudez, disartria u otros defectos del habla o palabra claramente articulada, directamente o por medio de instrumentos y aparatos de comunicación aeronáutica, a criterio de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral será considerado no apto.

(q) Oncología.

El solicitante que padece de una enfermedad neoplásica de cualquier origen, será considerado no apto.

(r) Infectología o Epidemiología.

- (1) El solicitante que padece de una enfermedad endémica regional sea esta parasitaria, bacteriana, viral, micológica o de otra etiología, que probablemente afecte su capacidad psicofísica para el desempeño de sus funciones aeronáuticas será considerado no apto.

- (2) El solicitante que padece de una enfermedad infecciosa aguda, sea esta parasitaria, bacteriana, viral, micológica o de otra etiología, que probablemente afecte su capacidad psicofísica para el desempeño de sus funciones aeronáuticas será considerado no apto.

SECCIÓN 67.25 REQUISITOS VISUALES.

- (a) El propósito del examen oftalmológico es comprobar un desempeño visual uninocular y binocular normal y detectar patologías presentes o que puedan tener importancia, al evolucionar hacia mayor compromiso durante la validez de la evaluación médica.
- (b) El reconocimiento médico se debe basar en comprobar el cumplimiento de los siguientes requisitos:
- (1) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos debe ser normal. No debe existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que pueden reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
 - (2) La agudeza visual lejana con o sin corrección debe ser de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente y la agudeza visual binocular debe ser de 6/6 o mayor. (No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección). Cuando esta norma de agudeza visual sólo se cumple mediante el uso de lentes correctores, se puede considerar al solicitante como apto a condición de que:
 - (i) Use los lentes correctores mientras ejerce las atribuciones inherentes a la licencia y habilitación que solicita o posee;
 - (ii) tenga, además, a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.
 - (3) Se considera que un solicitante que cumpla con las disposiciones, sigue siendo apto, a menos que existan razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se exige un informe oftalmológico a discreción de la Autoridad Aeronáutica. Las agudezas visuales lejana, de media distancia y cercana o próxima, tanto corregidas como no corregidas, deben ser medidas y registradas en cada reconocimiento médico.
- (c) Las condiciones que obligan a los médicos examinadores (Médico Examinador Aeronáutico y Centro Médico Aeronáutico Examinador) a obtener un informe completo especial de un consultor oftalmológico en todo tiempo, incluyen:
- (1) Una disminución substancial de la agudeza visual corregida.
 - (2) Cualquier disminución de la agudeza visual corregida.
 - (3) La aparición de oftalmopatías.
 - (4) Lesiones del ojo.
 - (5) Cirugía oftálmica.
- (d) El solicitante puede usar lentes correctores (gafas) para cumplir estos requisitos, siempre que:
- (1) Los lentes correctores permitan al poseedor de la licencia cumplir los requisitos visuales a todas las distancias.
 - (2) No se utilice más de un par de anteojos para cumplir los requisitos, durante la evaluación médica, y durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.
- (e) El solicitante puede usar lentes de contacto para cumplir estos requisitos, siempre que:
- (1) Los lentes sean monofocales y sin color.
 - (2) Los lentes se toleren bien y no produzcan trastornos corneales.
 - (3) Se tenga a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.
 - (4) El solicitante que usa lentes de contacto no necesita que se vuelva a medir su agudeza visual sin corrección en cada nuevo examen, siempre que se conozca el historial de prescripción de sus lentes de contacto y su adaptación a éstos.
- (f) El solicitante con un gran defecto de refracción debe usar lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción; no obstante, para corregir la visión, no se permite usar al mismo tiempo un lente de contacto más gafas con lente, en el mismo ojo.
- (g) El solicitante cuya agudeza visual lejana sin corrección en cualquiera de los ojos es menor de 6/60 (aunque llegue a agudeza visual binocular de 6/6 con corrección), debe presentar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación médica inicial y, posteriormente, cada tres (3) años; del mismo modo, corresponderá un informe oftalmológico completo anual si se requiere una corrección cada vez mayor, para obtener una visión binocular de 6/6.
- (h) El solicitante que se hubiese sometido a cualquier cirugía que afecte al estado de refracción, la acomodación, la campimetría (campos visuales) o cualquier función básica del ojo será declarado no apto, a menos que no tenga secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones de su licencia y habilitación.
- (i) (Se exigirá que mientras use los lentes correctores (gafas o lentes de contacto) requeridos en la Sección 67.25 (b) (2), de ser necesarios, pueda leer la Carta N3 de Jaeger o su equivalente N5, a una distancia próxima elegida por el solicitante entre treinta (30) y cincuenta (50) centímetros, así como la carta N14, o su equivalente, a una distancia mediana de cien (100) centímetros. Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de corrección para visión cercana o próxima, se puede declarar apto al solicitante a condición de que esta corrección para visión cercana o próxima se añada a la corrección de las gafas o lentes de contacto que se han prescrito de acuerdo con el Párrafo (b) de esta sección; si no se ha prescrito esta corrección, el solicitante tendrá a mano un par de gafas para visión cercana o próxima durante el ejercicio de las atribuciones de la licencia. Cuando se requiere corrección para visión próxima, el solicitante debe demostrar que un solo par de gafas es suficiente para cumplir los requisitos de visión lejana y de visión próxima.

Nota 1. N5 y N14 se refieren al tamaño del tipo de letra utilizado.

Nota 2. Un solicitante que necesita corrección para visión próxima, para satisfacer el requisito de agudeza visual próxima establecido en esta sección, debe demostrar que le basta utilizar lentes bifocales, o multifocales, para leer los instrumentos y una carta o manual que tenga en la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes. La corrección únicamente para visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados sólo para la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana y, por consiguiente, no es aceptable.

Nota 3. Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante debe informar al optómetra acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotaje pertinente a los tipos de aeronaves en que probablemente desempeñe sus funciones.

- (j) Cuando se requiere corrección para visión próxima, el solicitante tendrá a mano, para uso inmediato, un segundo par de gafas correctoras para visión próxima;
- (k) El solicitante debe tener campos visuales y presión ocular normales, fondo de ojos normales y córneas normales;
- (l) El solicitante debe tener una función binocular normal;
- (m) La estereopsis reducida, la convergencia anormal que no interfiera en la visión próxima, y el defecto de alineación ocular en el que la amplitud de fusión sea suficiente para prevenir la astenopia, la fatiga ocular y la diplopía, deben ser reportados en detalle por el médico oftalmólogo consultor a fin de quedar establecido que no existe otro trastorno asociado de la visión y, en tal caso, no son motivo forzoso de descalificación.
- (n) El solicitante no presentará ninguna afección o lesión, congénita o adquirida, aguda o crónica de las vías ópticas (segundo nervio craneano) o reflejas (tercero, cuarto y sexto nervios craneales), que interfieran en el ejercicio seguro de las facultades que otorga la licencia correspondiente.
- (o) Toda afección que haya requerido tratamiento quirúrgico o protésico de cualquier índole será considerada por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.
- (p) Serán consideradas causas de no aptitud:
 - (1) Una agudeza visual menor a los requisitos establecidos para distancias lejana, intermedia y cercana o próxima.
 - (2) El error de refracción mayor de más menos 3 dioptrías, en el examen inicial, pudiéndose aceptar como apto un error de refracción de +3 / -5 dioptrías en los exámenes de revalidación, en un solicitante experimentado con historia de visión estable. Entre los dos ojos (anisometropía) no deberá ser mayor de 2.0 dioptrías;
 - (3) El error de refracción con componente astigmático mayor de 2 dioptrías;
 - (4) El campo visual alterado en forma difusa o localizada;
 - (5) Una acomodación que no le permita la lectura de la carta N3 de Jaeger o su equivalente N5, a treinta centímetros (30 cm.),

con cada ojo por separado, con o sin lentes correctores;

- (6) Una esoforia mayor a 6 dioptrías, una hiperforia mayor a 1 dioptría, o una cicloforia;
 - (7) La diplopía binocular o monocular;
 - (8) Los implantes de lentes intraoculares de cámara posterior que no satisfagan los requisitos de agudeza visual;
 - (9) Los implantes de lentes intraoculares de cámara anterior.
- (q) El reconocimiento de la visión cromática se debe basar en los requisitos sección 67.21, numeral (2), inciso vii.

SECCIÓN 67.26 REQUISITOS AUDITIVOS

- (a) El propósito del examen audiológico es comprobar un desempeño normal del postulante respecto a percibir en forma adecuada los sonidos del entorno aeronáutico, del instrumental de cabina, de las comunicaciones aeronáuticas y del lenguaje verbal de la voz humana (directo y por los medios aeronáuticos habituales); y detectar anomalías presentes o que puedan tener importancia, al evolucionar hacia mayor compromiso durante la validez de la evaluación médica.
- (b) El reconocimiento médico se debe basar en los siguientes requisitos, en el marco de lo establecido en el Párrafo (c) de la Sección 67.21, numeral 3 de la presente RAV:
 - (1) El solicitante, sin ayudas artificiales para amplificar la voz o el sonido ni patología del conducto auditivo externo, sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro, no debe tener ninguna deficiencia de percepción auditiva, en cada oído, separadamente, mayor de treinta (30) dB en ninguna de las tres frecuencias de quinientos (500), mil (1.000) o dos mil (2.000) Hz, ni mayor de cincuenta (50) dB en la frecuencia de tres mil (3.000) Hz. Esta audiometría de tono puro es obligatoria con motivo de la exploración inicial para certificación médica, repitiéndose si resultó normal como mínimo una vez cada año.
 - (2) El solicitante con una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, en el numeral 1, puede ser declarado apto a condición de que tenga una capacidad de discriminación auditiva normal del lenguaje verbal (lenguaje técnico aeronáutico), con un ruido de fondo que reproduzca o simule las mismas características de enmascaramiento del ruido del puesto de pilotaje durante el vuelo, respecto a la voz humana (directa o transmitida por los medios aeronáuticos habituales); y a las señales de radiofaros.
 - (3) Como alternativa, puede llevarse a cabo una prueba médico operativa en vuelo como prueba práctica de la audición en vuelo en el puesto de pilotaje, de una aeronave del tipo para el cual la licencia y habilitación del solicitante son válidas.
 - (4) Se estimará satisfactoria la logo audiometría que logra al menos la discriminación del noventa (90) por ciento a una intensidad de cincuenta (50) dB.
 - (5) Cuando se detecte una agudeza auditiva anormal, esto es, con caída del umbral mayor de veinte (20) dB en alguna de las frecuencias de 500, 1.000, 2.000, 3.000 o 4.000 Hz, en una audiometría de tono puro, en las siguientes exploraciones médicas deberá practicarse siempre una audiometría de seguimiento de tal trastorno, a fin de determinar su evolución.

CAPÍTULO C

DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL CERTIFICADO CLASE 2

SECCIÓN 67.27 EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DE LA EVALUACIÓN MÉDICA

- (a) Todo solicitante deberá someterse a un reconocimiento médico inicial, realizado de acuerdo con lo prescrito en este Capítulo, para obtener el certificado médico aeronáutico de Clase 2.
- (b) Excepto cuando se indique de otro modo en este Capítulo, el certificado médico aeronáutico de Clase 2 se deberá renovar a intervalos que no excedan los especificados en esta regulación.
- (c) Cuando la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica verifique que los requisitos previstos en este Capítulo y los de la Sección 67.21 son cumplidos, se expedirá al solicitante el certificado médico de Clase 2.
- (d) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos previstos en este Capítulo determinará la no aptitud del solicitante.
- (e) Cuando el examinado ha sido calificado no apto, podrá solicitar la reconsideración de su calificación a la Autoridad Aeronáutica y podría ser objeto de una Dispensa Médica o Declaración de

Evaluación Médica Especial, si la patología ha sido objeto de investigación y tratamiento, de conformidad con las mejores prácticas médicas y se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

SECCIÓN 67.28 REQUISITOS PSICOFÍSICOS

El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que, probablemente, le impida de manera súbita, operar con seguridad la aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones. El reconocimiento está basado en los siguientes requisitos:

(a) Salud Mental.

- (1) Un solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos, debería considerarse psicofísicamente no apto. Sin embargo, si la patología o su tratamiento farmacológico ha sido objeto de investigación, de acuerdo a las mejores prácticas médicas y se ha estimado que es improbable que comprometa la seguridad operacional, será la Junta Médica, el organismo calificado para otorgar o rechazar la Dispensa Médica o la Declaración de Evaluación Médica Especial.
- (2) El solicitante en protección de la seguridad operacional y para prevenir riesgos asociados, deberá acreditar a solicitud de la Autoridad Aeronáutica y a través de un examen de detección, que no consume sustancias psicoactivas.
- (3) El solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico clínico comprobado de:
 - (i) Un trastorno mental orgánico;
 - (ii) Un trastorno mental o del comportamiento debido al uso de sustancias psicoactivas (éstos incluyen el síndrome de dependencia inducida por la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias psicoactivas)
 - (iii) Esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante;
 - (iv) Un trastorno del humor (afectivo);
 - (v) Un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somato-forme
 - (vi) Un síndrome de comportamiento relacionado con perturbaciones psicológicas o factores físicos;
 - (vii) Un trastorno de la personalidad o del comportamiento adulto, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
 - (viii) El retardo mental (discapacidad);
 - (ix) Un trastorno del desarrollo psicológico;
 - (x) Un trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o en la adolescencia; o
 - (xi) Un trastorno mental que no se ha especificado de otra manera; que conforme a las mejores prácticas de la psiquiatría (apoyada por la psicología clínica), implique riesgo y pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee.
- (4) El solicitante de una evaluación médica inicial deberá someterse a una evaluación psicológicas que comprenda: Habilidad visomotora, espacial, atención y memoria rendimiento; madurez intelectual y estudio de la personalidad, sin exceptuar cualquier otra que la Autoridad Aeronáutica considere necesaria. Cuando los resultados estén fuera de la normalidad podrá practicarse pruebas adicionales. En el caso de las renovaciones NO será obligatorio evaluar la madurez intelectual.

- (b) El solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico clínico comprobado de ninguna de las afecciones Neurológicas siguientes:

- (1) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) Epilepsia.
- (3) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento sin explicación médica satisfactoria de su causa, o que siendo ésta comprobada, no sea tratable al grado de eliminarse tal riesgo.
- (4) Trastornos neurológicos que produzcan pérdida del equilibrio; sensibilidad y fuerza muscular; o coordinación neuromuscular.

(c) Neurocirugía.

El solicitante no habrá sufrido ningún traumatismo craneoencefálico, cuyos efectos a cualquier plazo

probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(d) Sistema cardiovascular.

- (1) El solicitante no debe presentar ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) El solicitante portador de enfermedad coronaria, a quien se le ha realizado un tratamiento de revascularización, mediante métodos quirúrgicos, injertos (by pass) arteriales o venosos o procedimientos intervencionistas, con o sin implantación de stent, con o sin infarto, o aquellos que tienen cualquier otro trastorno miocárdico, valvular, o enfermedad anatómo-funcional cardíaca, que potencialmente pueda provocar incapacitación, deberá ser declarado no apto.
- (3) El solicitante con trastorno del ritmo o conducción cardíacos, clínicamente significativos deberá ser considerado no apto.
- (4) A cualquier edad, la electrocardiografía de reposo deberá formar parte del reconocimiento cardiovascular cuando se efectúe por primera vez una exploración médica.
- (5) La electrocardiografía de reposo deberá incluirse en los reconocimientos sucesivos de solicitantes cuya edad esté entre 30 y 40 años, cada dos años.
- (6) La electrocardiografía de reposo se incluirá en los reconocimientos sucesivos, una vez al año, como mínimo.
- (7) La electrocardiografía de esfuerzo se solicitará de acuerdo a las guías internacionales actualizadas

Nota.- El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. Como toda otra técnica o procedimiento cardiológico, no proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular.

- (8) La presión arterial estará comprendida dentro de los límites aceptables, establecidos en las guías médicas actualizadas.
- (9) El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión arterial será motivo de descalificación, excepto aquellos cuyo uso, según determine la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, sea compatible con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

Nota.- La hipertensión arterial Grado II o Etapa II y superiores, en tratamiento medicamentoso efectivo, mantiene su riesgo residual crónico y agudo y debe ser incluida en el riesgo cardiovascular combinado del personal aeronáutico.

- (10) El sistema cardiovascular no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural significativa.

Nota.- El tabaquismo, el sedentarismo, la obesidad y la dislipidemia deben ser exploradas periódicamente por los médicos examinadores en especial en personal de sexo masculino de más de 35 años de edad (y femenino en fase post menopáusica), con antecedentes familiares de enfermedades arteriales, hipertensos y con alteraciones del metabolismo de los hidratos de carbono y otras, por el alto riesgo combinado de enfermedades arteriales.

(e) Cirugía cardiovascular.

- (1) En general, toda enfermedad cardiocirculatoria que tenga indicado o requiera una intervención o cirugía cardiovascular, en especial aquella que incluya la instalación de elementos artificiales o reemplazo por prótesis de órganos o tejidos que implique riesgo de síncope, insuficiencia cardíaca, arterial o venosa, de complicaciones de la misma prótesis o cualquier otra causa que pueda interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, producirá la no aptitud del postulante.
- (2) Los postulantes con prescripción de anticoagulantes orales, serán considerados no aptos.

(f) Sistema respiratorio.

- (1) No existirá ninguna afección broncopulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura que según la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacitación durante maniobras normales o de emergencia.
- (2) El primer reconocimiento médico deberá comprender una radiografía del tórax (proyección anteroposterior y proyección lateral).

Nota. Habitualmente, las radiografías del tórax no son necesarias en cada examen, pero pueden ser una necesidad en situaciones en que puede presumirse una enfermedad pulmonar asintomática.

- (3) El solicitante que padece de enfermedad respiratoria obstructiva crónica será considerado no apto.
- (4) El solicitante que padece de asma acompañada de síntomas recurrentes o que probablemente dé lugar a síntomas que provoquen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia será considerado no apto.
- (5) El uso de fármacos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante, según la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica.
- (6) Los solicitantes que padecen de tuberculosis pulmonar activa, serán considerados no aptos.
- (7) El solicitante que presente lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se supone son de origen tuberculoso o secuelas menores de infecciones previas, puede ser considerado apto.
- (8) El solicitante que presente neumotórax no resuelto, enfermedad bulosa, y otras que afecten la elasticidad pulmonar y la función respiratoria, será considerado no apto.

(g) Sistema digestivo.

- (1) El solicitante que presente deficiencias anatómo-funcionales significativas del tracto gastrointestinal o sus anexos, será considerado no apto.
- (2) El solicitante estará completamente libre de hernias que puedan dar lugar a síntomas que ocasionen incapacitación.
- (3) El solicitante que presente secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del tracto digestivo o sus anexos, que a criterio de la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica probablemente causen incapacitación durante el vuelo, especialmente las obstrucciones por estrechez (intrínseca) o compresión (extrínseca), será considerado no apto.
- (4) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en los conductos biliares o en el conducto digestivo o sus anexos, con extirpación total o parcial o desviación de tránsito en cualquiera de estos órganos, debería considerarse como no apto hasta que el médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica que conozca los detalles de la referida operación, estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacitación en vuelo.

(h) Metabolismo, Nutrición y Endocrinología.

- (1) El solicitante con trastornos del metabolismo, de la nutrición o endocrinos que a criterio de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación será considerado no apto. Entre estos trastornos, deben considerarse:
 - (i) las dislipidemia severas.
 - (ii) la obesidad mórbida.
 - (iii) síndrome metabólico.
 - (iv) la híper e hipo función endocrina significativa;
 - (v) cualquier alteración fisiopatológica que, a criterio del área de trabajo medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, se produzca como efecto de hormonas de sustitución.

(i) Diabetes mellitus.

- (1) El solicitante que padece de diabetes mellitus tratada con insulina será considerado no apto.
- (2) El solicitante que padece de diabetes mellitus no tratada con insulina será considerado no apto a menos que se compruebe que su estado metabólico puede controlarse de manera satisfactoria con dieta solamente o una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicamentos antidiabéticos, cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(j) Hematología.

El solicitante que padece de enfermedades sanguíneas o del sistema linfático será considerado no apto.

Nota. El rasgo drepanocítico u otros rasgos de hemoglobinopatías se consideran generalmente compatibles con la evaluación de apto.

(k) Nefrología.

El solicitante que padece de enfermedad renal o genitourinaria será considerado no apto, a menos que una investigación adecuada haya revelado que no existe insuficiencia renal y que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(l) Urología.

(1) El solicitante que padece de secuelas de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones o en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez, compresión o litiasis renal, será considerado no apto.

(2) El solicitante a quien se le haya practicado una nefrectomía será considerado no apto, a menos que la nefrectomía esté bien compensada funcionalmente por el riñón nativo in situ.

(3) El solicitante portador de trasplante renal, sin complicaciones de rechazo o de otra enfermedad del órgano trasplantado, con apropiada función renal y buena tolerancia al tratamiento médico permanente, podrá ser declarado apto, siempre que se estime que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondiente a su licencia y habilitación.

(m) El cólico nefrítico será considerado causa de no aptitud temporal hasta que un estudio efectuado con las mejores prácticas de la medicina, permita que la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, declare que no es probable que produzca incapacidad súbita.

(n) Infección VIH.

(1) El solicitante que es seropositivo con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) puede ser considerado apto si, de un control por infectología, inmunológica y neurológica completa, no surge prueba alguna de enfermedad clínica, asociación con otro estado patológico o manifestación de efectos secundarios por el tratamiento aplicado o que simplemente este controlado y que no se afecten la seguridad de las operaciones.

Nota. La evaluación de los solicitantes seropositivos con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) exige una atención especial con respecto a su estado de salud mental, comprendidos los efectos psicológicos del diagnóstico.

(2) El solicitante que padece de síndrome de inmunodeficiencia adquirida (SIDA) o de infecciones activas será considerado no apto.

(o) Ginecología.

La solicitante que padece trastornos ginecológicos que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, será considerada no apta.

(p) Obstetricia.

(1) La solicitante que esté embarazada será considerada no apta temporal.

(2) Las embarazadas de bajo riesgo controladas pueden ser consideradas aptas desde el fin de la doceava semana hasta el fin de la vigésima sexta semana del período de gestación.

(3) Después del parto o cesación del embarazo, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se someta a una nueva evaluación exploración ginecológica, de conformidad con las mejores prácticas médicas, y el área de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica haya determinado que puede ejercer de forma segura las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(q) Sistema Osteo-muscular.

El solicitante no presentará ninguna anomalía de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras conexas que a criterio del área de trabajo medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

Nota. Toda secuela de lesiones que afecten a los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y determinados defectos anatómicos, exigirá normalmente una evaluación funcional por médico especializado.

(r) Otorrinolaringología.

(1) El solicitante no presentará anomalías ni enfermedades del oído o de sus estructuras y cavidades conexas, que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(2) No existirá en cada oído:

(i) Ningún trastorno de las funciones vestibulares.

(ii) ninguna disfunción significativa de las tubas auditivas.

(iii) perforación alguna sin cicatrizar de las membranas del tímpano.

(iv) Una sola perforación seca de la membrana del tímpano no implica necesariamente que ha de considerarse no apto al solicitante.

(3) No existirá en nariz, boca y órganos del lenguaje verbal:

(i) Ninguna obstrucción nasal,

(ii) ninguna deformidad anatómica ni enfermedad de la cavidad bucal, laringe o del tracto respiratorio superior que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

(iii) El solicitante que padece de una disfunción maxilofacial, tartamudez, disartria u otros defectos del habla o palabra claramente articulada, directamente o por medio de instrumentos y aparatos de comunicación aeronáutica, a criterio de la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral será considerado no apto.

(s) Oncología.

El solicitante que padece de una enfermedad neoplásica de cualquier origen, será considerado no apto.

(t) Infectología o Epidemiología.

(1) El solicitante que padece de una enfermedad endémica regional sea esta parasitaria, bacteriana, viral, micológica o de otra etiología, que probablemente afecte su capacidad psicofísica para el desempeño de sus funciones aeronáuticas será considerado no apto.

(2) El solicitante que padece de una enfermedad infecciosa aguda, sea esta parasitaria, bacteriana, viral, micológica o de otra etiología, que probablemente afecte su capacidad psicofísica para el desempeño de sus funciones aeronáuticas será considerado no apto.

SECCIÓN 67.29 REQUISITOS VISUALES

(a) El propósito del examen oftalmológico es comprobar un desempeño visual unibinocular y binocular normal y detectar patologías presentes o que puedan tener importancia, al evolucionar hacia mayor compromiso durante la validez de la evaluación médica.

(b) El reconocimiento médico se debe basar en comprobar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

(1) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos debe ser normal. No debe existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

(2) La agudeza visual lejana con o sin corrección debe ser de 6/12 o mayor en cada ojo separadamente y la agudeza visual binocular debe ser de 6/9 o mayor. (No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección). Cuando esta norma de agudeza visual sólo se cumple mediante el uso de lentes correctores, se puede considerar al solicitante como apto a condición de que:

(i) Use los lentes correctores mientras ejerce las atribuciones inherentes a la licencia y habilitación que solicita o posee.

(ii) Tenga, además, a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.

(3) Se considera que un solicitante que cumpla con las disposiciones, sigue siendo apto, a menos que existan razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se exige un informe oftalmológico a discreción de la Autoridad Aeronáutica. Las agudezas visuales lejana, de media distancia y cercana o próxima, tanto corregidas como no corregidas, deben ser medidas y registradas en cada reconocimiento médico.

(c) Las condiciones que obligan a los médicos examinadores a obtener un informe completo de un especialista oftalmológico es:

(1) Una disminución substancial de la agudeza visual corregida;

(2) Cualquier disminución de la agudeza visual corregida;

(3) La aparición de oftalmopatías;

(4) Lesiones del ojo;

- (5) Cirugía oftálmica.
- (d) El solicitante puede usar lentes correctores (gafas) para cumplir estos requisitos, siempre que:
- (1) Los lentes correctores permitan al poseedor de la licencia cumplir los requisitos visuales a todas las distancias;
 - (2) No se utilice más de un par de anteojos para cumplir los requisitos, durante la evaluación médica, y durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia;
 - (3) Tenga a mano, para uso inmediato, un segundo par de gafas correctoras durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.
- (e) El solicitante puede usar lentes de contacto para cumplir estos requisitos, siempre que:
- (1) Los lentes sean monofocales y sin color;
 - (2) Los lentes se toleren bien y no produzcan trastornos corneales;
 - (3) Se tenga a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.
 - (4) El solicitante que use lentes de contacto no necesita que se vuelva a medir su agudeza visual sin corrección en cada nuevo examen, siempre que se conozca el historial de prescripción de sus lentes de contacto y su adaptación a éstos.
- (f) El solicitante con un gran defecto de refracción debe usar lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción; no obstante, para corregir la visión, no se permite usar al mismo tiempo un lente de contacto más gafas con lente, en el mismo ojo.
- (g) El solicitante cuya agudeza visual lejana sin corrección en cualquiera de los ojos es menor de 6/60 (aunque llegue a agudeza visual binocular de 6/6 con corrección), debe presentar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación médica inicial, posteriormente, cada renovación; del mismo modo, corresponderá un informe oftalmológico completo anual si se requiere una corrección cada vez mayor, para obtener una visión binocular de 6/6.
- (h) El solicitante que se hubiese sometido a cualquier cirugía que afecte al estado de refracción, la acomodación, la campimetría (campos visuales) o cualquier función básica del ojo será declarado no apto, a menos que no tenga secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones de su licencia y habilitación.
- (i) Se exigirá que mientras use los lentes correctores (gafas o lentes de contacto) requeridos en la Sección 67.29 (b) (2), de ser necesarios, pueda leer la carta N3 de Jaeger o su equivalente N5, a una distancia cercana o próxima elegida por el solicitante entre treinta (30) y cincuenta (50) centímetros, así como la carta N14, o su equivalente, a una distancia mediana de cien (100) centímetros. Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de corrección para visión cercana o próxima, se puede declarar apto al solicitante a condición de que esta corrección para visión cercana o próxima se añada a la corrección de las gafas o lentes de contacto que se han prescrito de acuerdo con el Párrafo (b) de esta sección; si no se ha prescrito esta corrección, el solicitante tendrá a mano un par de gafas para visión cercana o próxima durante el ejercicio de las atribuciones de la licencia.

Nota 1. N5 y N14 se refieren al tamaño del tipo de letra utilizado.

Nota 2. Un solicitante que necesite corrección para visión próxima para satisfacer el requisito de agudeza visual próxima establecido en esta sección, debe demostrar que le basta utilizar lentes bifocales, o multifocales, para leer los instrumentos y una carta o manual que tenga en la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes. La corrección únicamente para visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados sólo para la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana y, por consiguiente, no es aceptable.

Nota 3. Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante debe informar al optómetra acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotaje pertinente a los tipos de aeronaves en que probablemente desempeñe sus funciones.

- (j) Cuando se requiera corrección para visión próxima de acuerdo a la Sección 67.29 (b) de esta regulación, el solicitante tendrá a mano, para uso inmediato, un segundo par de gafas correctoras para visión próxima.
- (k) El solicitante debe tener campos visuales y presión ocular normales, fondo de ojos normales y córneas normales.

- (l) El solicitante debe tener una función binocular normal.
- (m) La estereopsis reducida, la convergencia anormal que no interfiera en la visión próxima, y el defecto de alineación ocular en el que la amplitud de fusión sea suficiente para prevenir la astenopía, la fatiga ocular y la diplopía, deben ser reportados en detalle por el médico oftalmólogo consultor a fin de quedar establecido que no existe otro trastorno asociado de la visión y, en tal caso, no son motivo forzoso de descalificación.
- (n) El solicitante no presentará ninguna afección o lesión, congénita o adquirida, aguda o crónica de las vías ópticas (segundo nervio craneano) o reflejas (tercero, cuarto y sexto nervios craneales), que interfieran en el ejercicio seguro de las facultades que otorga la licencia correspondiente.
- (o) Toda afección que haya requerido tratamiento quirúrgico o protésico de cualquier índole serán considerada por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.
- (p) Serán consideradas causas de no aptitud:
- (1) Una agudeza visual menor a los requisitos establecidos para distancias lejana, intermedia y cercana o próxima.
 - (2) El error de refracción mayor de más menos 3 dioptrías, en el examen inicial, pudiéndose aceptar como apto un error de refracción de +3 / -5 dioptrías en los exámenes de revalidación en un solicitante experimentado con historia de visión estable. Entre los dos ojos (anisometropía) no deberá ser mayor de 2.0 dioptrías;
 - (3) El error de refracción con componente astigmático, mayor de 2 dioptrías;
 - (4) El campo visual alterado en forma difusa o localizada;
 - (5) Una acomodación que no le permita la lectura de la carta N° 3 de Jaeger o su equivalente N5, a treinta centímetros (30 cm.), con cada ojo por separado, con o sin lentes correctores;
 - (6) Una esoforia mayor a 6 dioptrías, una hiperforia mayor a 1 dioptría, o una cicloforia;
 - (7) La diplopía binocular o monocular;
 - (8) Los implantes de lentes intraoculares de cámara posterior que no satisfagan los requisitos de agudeza visual;
 - (9) Los implantes de lentes intraoculares de cámara anterior.
- (q) El reconocimiento de la visión cromática se debe basar en los requisitos establecidos en la el párrafo (b) de la Sección 67.29, numeral 2, y párrafos (e) y (f) de la misma Sección.

SECCIÓN 67.30 REQUISITOS AUDITIVOS

- (a) El propósito del examen audiológico es comprobar un desempeño normal del postulante respecto a percibir en forma adecuada los sonidos del entorno aeronáutico, del instrumental de cabina, de las comunicaciones aeronáuticas y del lenguaje verbal de la voz humana (directo y por los medios aeronáuticos habituales); y detectar anomalías presentes o que puedan tener importancia, al evolucionar hacia mayor compromiso durante la validez de la evaluación médica.
- (b) El reconocimiento médico se debe basar en los siguientes requisitos, en el marco de lo establecido en el párrafo (c) de la sección 67.21, numerales (3) y (4) de esta Regulación Aeronáutica Venezolana:
- (1) El solicitante, sin ayudas artificiales para amplificar la voz o el sonido, que no pueda oír una voz de intensidad normal y discriminar el lenguaje verbal del léxico aeronáutico, en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo, conforme con lo establecido en el párrafo (c) de la Sección 67.21, numeral (3), será considerado no apto.
 - (2) El solicitante, sin ayudas artificiales para amplificar la voz o el sonido ni patología del conducto auditivo externo, sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro, no debe tener una deficiencia o caída de umbral de percepción auditiva, en el mejor de los oídos, mayor de treinta (30) dB en la frecuencia de quinientos (500) Hz, de mil (1.000) o dos mil (2.000) Hz. y de cincuenta (50) dB en la frecuencia de tres mil (3.000) Hz.
 - (3) La prueba de audiometría de tono puro rutinaria es obligatoria con motivo de la exploración médica inicial y de renovación.
 - (4) En todos los demás reconocimientos médicos, en años distintos a los ya mencionados, los solicitantes se someterán a pruebas en un cuarto silencioso, con voces a nivel de susurro y de conversación, siendo optativa la audiometría de tono puro, en tanto la prueba del cuarto silencioso sea absolutamente satisfactoria. Toda audiometría de tono puro que revele una caída del umbral auditivo mayor a treinta (30)

dB en dos o más frecuencias de 500, 1.000, 2.000 o 3.000 Hz, deberá ser necesariamente complementada con una logaudiometría.

- (5) Se estimará satisfactoria la logaudiometría que logre al menos la discriminación del ochenta (80) por ciento a una intensidad menor de sesenta (60) dB en al menos el mejor oído.
- (6) El solicitante con una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, en los numerales 2 y 4, en el mejor oído, puede ser declarado apto a condición de que tenga una capacidad de discriminación auditiva normal del lenguaje verbal (lenguaje técnico aeronáutico), con un ruido de fondo que reproduzca o simule las mismas características de enmascaramiento del ruido del puesto de pilotaje durante el vuelo, respecto a la voz humana (directa o transmitida por los medios aeronáuticos habituales); y a las señales de radiofaros.
- (7) Como alternativa, puede llevarse a cabo una Prueba Médico Operativa en Vuelo como prueba práctica de la audición en vuelo en el puesto de pilotaje, de una aeronave del tipo para el cual la licencia y habilitación del solicitante son válidas.
- (8) Cuando se detecte una agudeza auditiva anormal, esto es, con caída del umbral mayor de veinte (20) dB en alguna de las frecuencias de 500, 1.000, 2.000, 3.000 o 4.000 Hz, en una audiometría de tono puro, en las siguientes exploraciones médicas deberá practicarse siempre una audiometría de seguimiento de tal trastorno, a fin de determinar su evolución.

CAPÍTULO D

DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL CERTIFICADO CLASE 3

SECCIÓN 67.31 EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DE LA EVALUACIÓN MÉDICA

- (a) Todo solicitante deberá someterse a un reconocimiento médico inicial, realizado de acuerdo con lo establecido en este Capítulo, para obtener el certificado médico aeronáutico de Clase 3.
- (b) Excepto cuando se indique de otro modo en este Capítulo, el certificado médico aeronáutico de Clase 3 se deberá renovar a intervalos que no excedan de los especificados en esta regulación.
- (c) Cuando la Sección de Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, verifique que los requisitos previstos en este Capítulo y los de la Sección 67.21 son cumplidos, se expedirá el certificado médico aeronáutico de Clase 3.
- (d) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos previstos en este Capítulo determinará la no aptitud del solicitante.
- (e) Cuando el examinado ha sido calificado no apto, podrá solicitar la reconsideración de su calificación a la Autoridad Aeronáutica y podría ser objeto de una Dispensa Médica o Declaración de Evaluación Médica Especial, si la patología ha sido objeto de investigación y tratamiento, de conformidad con las mejores prácticas médicas y se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

SECCIÓN 67.32 REQUISITOS PSICOFÍSICOS

El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que, probable-mente, le impida de manera súbita, operar con seguridad la aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones. El reconocimiento médico está basado en los siguientes requisitos:

- (a) Salud mental.
 - (1) Un solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos, debería considerarse psicofísicamente no apto. Sin embargo, si la patología o su tratamiento farmacológico ha sido objeto de investigación, de acuerdo a las mejores prácticas médicas y se ha estimado que es improbable que comprometa la seguridad operacional, será la Junta Médica, el organismo calificado para otorgar o rechazar la Dispensa (DM).
 - (2) El solicitante en protección de la seguridad operacional y para prevenir riesgos asociados, deberá acreditar a solicitud de la Autoridad Aeronáutica y a través de un examen de detección, que no consume sustancias psicoactivas.
 - (3) El solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico clínico comprobado de:
 - (i) Un trastorno mental orgánico;
 - (ii) Un trastorno mental o del comportamiento debido al uso

de sustancias psicoactivas (éstos incluyen el síndrome de dependencia inducida por la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias psicoactivas);

- (iii) Esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante;
- (iv) Un trastorno del humor (afectivo);
- (v) Un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somato-forme;
- (vi) Un síndrome de comportamiento relacionado con perturbaciones psicológicas o factores físicos;
- (vii) Un trastorno de la personalidad o del comportamiento adulto, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
- (viii) El retardo mental (discapacidad);
- (ix) Un trastorno del desarrollo psicológico;
- (x) Un trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o en la adolescencia; o
- (xi) Un trastorno mental que no se ha especificado de otra manera; que conforme a las mejores prácticas de la psiquiatría (apoyada por la psicología clínica), implique riesgo y pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee.

(4) El solicitante de una evaluación médica inicial deberá someterse a evaluación psicológicas que comprenda: Habilidad visomotora, espacial, atención y memoria; madurez intelectual y estudio de la personalidad, sin exceptuar cualquier otra que la Autoridad Aeronáutica considere necesaria. Cuando los resultados estén fuera de la normalidad podrá practicarse pruebas adicionales. En el caso de las renovaciones NO será obligatorio evaluar la madurez intelectual.

- (b) El solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico clínico comprobado de ninguna de las afecciones Neurológicas siguientes:

- (1) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación;
- (2) Epilepsia;
- (3) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento sin explicación médica satisfactoria de su causa, o que siendo ésta comprobada, no sea tratable al grado de eliminarse tal riesgo;
- (4) Trastornos neurológicos que produzcan pérdida del equilibrio; sensibilidad, fuerza muscular y coordinación neuromuscular como el Parkinson, epilepsia entre otras.

- (c) Neurocirugía.

- (1) El solicitante no habrá sufrido ningún traumatismo craneoencefálico reciente, cuyos efectos a cualquier plazo probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) No deberá estar ejerciendo la atribución correspondiente a su licencia cuando este clínicamente diagnosticado con una Lesión de Ocupación de Espacio LOE, o haya sido sometido a cualquier cirugía mayor o menor reciente o esté sometido a terapia oncológica actual o reciente.

- (d) Sistema cardiovascular.

- (1) El solicitante no debe presentar ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) El solicitante portador de enfermedad coronaria, a quien se le ha realizado un tratamiento de revascularización, mediante métodos quirúrgicos, injertos (by pass) arteriales o venosos o procedimientos intervencionistas, con o sin implantación de stent, con o sin infarto, o aquellos que tienen cualquier otro trastorno miocárdico, valvular, o enfermedad anatómo-funcional cardíaca, que potencialmente pueda provocar incapacidad, deberá ser declarado no apto.
- (3) El solicitante con trastorno del ritmo o conducción cardíacos, clínicamente significativos deberá ser considerado no apto.
- (4) A cualquier edad, la electrocardiografía de reposo deberá formar parte del reconocimiento cardiovascular cuando se efectúe por primera vez una exploración médica.
- (5) La electrocardiografía de reposo deberá incluirse en los reconocimientos sucesivos de los solicitantes.
- (6) La electrocardiografía de esfuerzo se solicitará de acuerdo a las guías internacionales actualizadas.

Nota. El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. Como toda otra técnica o procedimiento cardiológico, no proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular.

(7) La presión arterial estará comprendida dentro de los límites aceptables, establecidos en las guías médicas actualizadas.

(8) El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión arterial será motivo de descalificación, excepto aquellos cuyo uso, según determine la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, sea compatible con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

Nota. La hipertensión arterial Grado II o Etapa II y superiores, en tratamiento medicamentoso efectivo, mantiene su riesgo residual crónico y agudo y debe ser incluida en el riesgo cardiovascular combinado del personal aeronáutico.

(9) El sistema cardiovascular no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural significativa.

Nota. El tabaquismo, el sedentarismo, la obesidad y la dislipidemia deben ser exploradas periódicamente por los médicos examinadores en especial en personal de sexo masculino de más de 35 años de edad (y femenino en fase post menopáusica), con antecedentes familiares de enfermedades arteriales, hipertensos y con alteraciones del metabolismo de los hidratos de carbono y otras, por el alto riesgo combinado de enfermedades arteriales.

(10) Cirugía cardiovascular:

(1) En general, toda enfermedad cardiovascular que tenga indicado o requiera una intervención o cirugía cardiovascular, en especial aquella que incluya la instalación de elementos artificiales o reemplazo por prótesis de órganos o tejidos que implique riesgo de síncope, insuficiencia cardíaca, arterial o venosa, de complicaciones de la misma prótesis o cualquier otra causa que pueda interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, producirá la no aptitud del postulante.

(2) Los postulantes con prescripción de anticoagulantes orales, serán considerados no aptos.

(e) Sistema respiratorio.

(1) No existirá ninguna afección broncopulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura que según la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia.

(2) El primer reconocimiento médico deberá comprender una radiografía del tórax (proyección anteroposterior y proyección lateral).

Nota. Habitualmente, las radiografías del tórax no son necesarias en cada examen, pero pueden ser una necesidad en situaciones en que puede presumirse una enfermedad pulmonar asintomática.

(3) El solicitante que padece de enfermedad respiratoria obstructiva crónica será considerado no apto.

(4) El solicitante que padece de asma acompañada de síntomas recurrentes o que probablemente dé lugar a síntomas que provoquen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia será considerado no apto.

(5) El uso de fármacos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante, según la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica.

(6) Los solicitantes que padecen de tuberculosis pulmonar activa, serán considerados no aptos.

(7) El solicitante que presente lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se supone son de origen tuberculoso o secuelas menores de infecciones previas, puede ser considerado apto.

(8) El solicitante que presente neumotórax no resuelto, enfermedad bulosa, y otras que afecten la elasticidad pulmonar y la función respiratoria, será considerado no apto.

(a) Sistema digestivo.

(1) El solicitante que presente deficiencias anatómicas y funcionales significativas del tracto gastrointestinal o sus anexos, será considerado no apto.

(2) El solicitante estará completamente libre de hernias que puedan dar lugar a síntomas que ocasionen incapacidad.

(3) El solicitante que presente secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del tracto digestivo o sus anexos, que a criterio de la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica probablemente causen incapacidad durante el vuelo, especialmente las obstrucciones por estrechez (intrínseca) o compresión (extrínseca), será considerado no apto.

(4) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en los conductos biliares o en el conducto digestivo o sus anexos, con extirpación total o parcial o desviación de tránsito en cualquiera de estos órganos, debería considerarse como no apto hasta que el médico evaluador de la Autoridad Aeronáutica que conozca los detalles de la referida operación, estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacidad en vuelo.

(b) Metabolismo, Nutrición y Endocrinología.

(1) El solicitante con trastornos del metabolismo, de la nutrición o endocrinos que a criterio de la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación será considerado no apto. Entre estos trastornos, deben considerarse:

(i) Las dislipidemias severas;

(ii) la obesidad mórbida;

(iii) síndrome metabólico;

(iv) la hiper e hipo función endocrina significativa;

(v) cualquier alteración fisiopatológica que, a criterio del área de trabajo medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, se produzca como efecto de hormonas de sustitución.

(c) Diabetes mellitus.

(1) El solicitante que padece de diabetes mellitus tratada con insulina será considerado no apto.

(2) El solicitante que padece de diabetes mellitus no tratada con insulina será considerado no apto a menos que se compruebe que su estado metabólico puede controlarse de manera satisfactoria con dieta solamente o una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicamentos antidiabéticos, cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(d) Hematología.

El solicitante que padece de enfermedades sanguíneas o del sistema linfático será considerado no apto.

Nota. El rasgo drepanocítico u otros rasgos de hemoglobinopatías se consideran generalmente compatibles con la evaluación de apto.

(e) Nefrología.

El solicitante que padece de enfermedad renal o genitourinaria será considerado no apto, a menos que una investigación adecuada haya revelado que no existe insuficiencia renal y que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(f) Urología.

(1) El solicitante que padece de secuelas de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones o en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez, compresión o litiasis renal, será considerado no apto.

(2) El solicitante a quien se le haya practicado una nefrectomía será considerado no apto, a menos que la nefrectomía esté bien compensada funcionalmente por el riñón nativo in situ.

(3) El solicitante portador de trasplante renal, sin complicaciones de rechazo o de otra enfermedad del órgano trasplantado, con apropiada función renal y buena tolerancia al tratamiento médico permanente, podrá ser declarado apto, siempre que se estime que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondiente a su licencia y habilitación.

(4) El cólico nefrítico será considerado causa de no aptitud temporal hasta que un estudio efectuado con las mejores prácticas de la medicina, permita que la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, declare que no es probable que produzca incapacidad súbita.

(g) Infección VIH.

- (1) El solicitante que es seropositivo con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) puede ser considerado apto si, de un control por infectología, inmunológica y neurológica completa, no surge prueba alguna de enfermedad clínica, asociación con otro estado patológico o manifestación de efectos secundarios por el tratamiento aplicado o que simplemente este controlado y que no se afecten la seguridad de las operaciones.

Nota. La evaluación de los solicitantes seropositivos con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) exige una atención especial con respecto a su estado de salud mental, comprendidos los efectos psicológicos del diagnóstico.

- (2) El solicitante que padece de síndrome de inmunodeficiencia adquirida (SIDA) o de infecciones activas será considerado no apto.

(h) Ginecología.

La solicitante que padece trastornos ginecológicos que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, será considerada no apta.

(i) Obstetricia.

- (1) La solicitante que esté embarazada será considerada no apta temporal.
- (2) Las embarazadas de bajo riesgo controladas pueden ser consideradas aptas desde el fin de la 12a semana hasta el fin de la 26a semana del período de gestación.
- (3) Después del parto o cesación del embarazo, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se someta a una nueva evaluación exploración ginecológica, de conformidad con las mejores prácticas médicas, y el área de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica haya determinado que puede ejercer de forma segura las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(j) Sistema Osteo-muscular.

El solicitante no presentará ninguna anomalía de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras conexas que a criterio del área de trabajo medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

Nota.- Toda secuela de lesiones que afecten a los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y determinados defectos anatómicos, exigirá normalmente una evaluación funcional por médico especializado.

(k) Otorrinolaringología.

- (1) El solicitante no presentará anomalías ni enfermedades del oído o de sus estructuras y cavidades conexas, que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) No existirá en cada oído:
- (i) Ningún trastorno de las funciones vestibulares.
 - (ii) Ninguna disfunción significativa de las tubas auditivas.
 - (iii) Perforación alguna sin cicatrizar de las membranas del tímpano.
 - (iv) Una sola perforación seca de la membrana del tímpano no implica necesariamente que ha de considerarse no apto al solicitante.
- (3) No existirá en nariz, boca y órganos del lenguaje verbal:
- (i) Ninguna obstrucción nasal,
 - (ii) ninguna deformidad anatómica ni enfermedad de la cavidad bucal, laringe o del tracto respiratorio superior que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
 - (iii) El solicitante que padece de una disfunción maxilofacial, tartamudez, disartria u otros defectos del habla o palabra claramente articulada, directamente o por medio de instrumentos y aparatos de comunicación aeronáutica, a criterio de la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral será considerado no apto.

(l) Oncología.

El solicitante que padece de una enfermedad neoplásica de cualquier origen, será considerado no apto.

(m) Infectología - Epidemiología.

- (1) El solicitante que padece de una enfermedad endémica regional sea esta parasitaria, bacteriana, viral, micológica o de otra etiología, que probablemente afecte su capacidad psicofísica para el desempeño de sus funciones aeronáuticas será considerado no apto.
- (2) El solicitante que padece de una enfermedad infecciosa aguda, sea esta parasitaria, bacteriana, viral, micológica o de otra etiología, que probablemente afecte su capacidad psicofísica para el desempeño de sus funciones aeronáuticas será considerado no apto.

SECCIÓN 67.33 REQUISITOS VISUALES

- (a) El propósito del examen oftalmológico es comprobar un desempeño visual uninocular y binocular normal y detectar patologías presentes o que puedan tener importancia, al evolucionar hacia mayor compromiso durante la validez de la evaluación médica.

- (b) El reconocimiento médico se debe basar en comprobar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- (1) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos debe ser normal. No debe existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuela de cirugía o trauma de los ojos y de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
- (2) La agudeza visual lejana con o sin corrección debe ser de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente, y la agudeza visual binocular debe ser de 6/6 o mayor. (No se deben aplicar límites a la agudeza visual sin corrección). Cuando esta norma de agudeza visual sólo se cumple mediante el uso de lentes correctores, se puede considerar al solicitante como apto a condición de que:
- (i) Use los lentes correctores mientras ejerce las atribuciones inherentes a la licencia y habilitación que solicita o posee;
 - (ii) tenga, además, a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.
- (3) Se considera que un solicitante que cumpla con las disposiciones, sigue siendo apto, a menos que existan razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se exige un informe oftalmológico a discreción de la Autoridad Aeronáutica. Las agudezas visuales lejana, de media distancia y cercana o próxima, tanto corregidas como no corregidas, deben ser medidas y registradas en cada reconocimiento médico.

- (c) Las condiciones que obligan a los médicos examinadores a obtener un informe completo de un especialista oftalmológico es:

- (1) Una disminución substancial de la agudeza visual corregida;
- (2) cualquier disminución de la agudeza visual corregida;
- (3) la aparición de oftalmopatías;
- (4) lesiones del ojo;
- (5) cirugía oftálmica;

- (d) El solicitante puede usar lentes correctores (gafas) para cumplir estos requisitos, siempre que:

- (1) Los lentes correctores permitan al poseedor de la licencia cumplir los requisitos visuales a todas las distancias.
- (2) No se utilice más de un par de anteojos para cumplir los requisitos, durante la evaluación médica, y durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.
- (3) Tenga a mano, para uso inmediato, un segundo par de gafas correctoras, durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.

- (e) El solicitante puede usar lentes de contacto para cumplir estos requisitos, siempre que:

- (i) Los lentes sean monofocales y sin color;
- (ii) Los lentes se toleren bien y no produzcan trastornos corneales;
- (iii) Se tenga a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia; y
- (iv) El solicitante que usa lentes de contacto no necesita que se vuelva a medir su agudeza visual sin corrección en cada nuevo examen, siempre que se conozca el historial de prescripción de sus lentes de contacto y su adaptación a éstos.

- (f) El solicitante con un gran defecto de refracción debe usar lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción; no obstante, para corregir la visión, no se permite usar al mismo

tiempo un lente de contacto más gafas con lente, en el mismo ojo.

- (g) El solicitante cuya agudeza visual lejana sin corrección en cualquiera de los ojos es menor de 6/60 (aunque llegue a agudeza visual binocular de 6/6 con corrección), debe presentar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación médica inicial, posteriormente con cada renovación; del mismo modo, corresponderá un informe oftalmológico completo anual si se requiere una corrección cada vez mayor, para obtener una visión binocular de 6/6.
- (h) El solicitante que se haya sometido a cualquier cirugía que afecte al estado de refracción, la acomodación, la campimetría (campos visuales) o cualquier función básica del ojo será declarado no apto, a menos que no tenga secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones de su licencia y habilitación.
- (i) Se exigirá que mientras use los lentes correctores (gafas o lentes de contacto) requeridos según lo previsto en la presente Sección, de ser necesarios, que pueda leer la carta N3 de Jaeger, o su equivalente N5, a una distancia cercana o próxima elegida por el solicitante entre treinta (30) y cincuenta (50) centímetros, así como la carta N14, o su equivalente, a una distancia mediana de cien (100) centímetros. Si este requisito sólo se satisface mediante el uso de corrección para visión cercana o próxima, se puede declarar apto al solicitante a condición de que esta corrección para visión cercana o próxima se añada a la corrección de las gafas o lentes de contacto que se han prescrito de acuerdo con el párrafo (b) de esta sección; si no se ha prescrito esta corrección, el solicitante tendrá a manos un par de gafas para visión cercana o próxima durante el ejercicio de las atribuciones de la licencia.

Nota 1. N5 y N14 se refieren al tamaño del tipo de letra utilizado.

Nota 2. Un solicitante que necesita corrección para visión próxima a fin de satisfacer este requisito, tiene que utilizar lentes bifocales, o multifocales, para leer las pantallas de radar, las presentaciones visuales y textos escritos a mano o impresos, así como pasar a la visión lejana a través de las ventanas sin quitarse los lentes. La corrección únicamente para visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana y por consiguiente no es aceptable.

Nota 3. Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante debe informar al optómetra acerca de las distancias de lectura para las funciones de control de tránsito aéreo que probablemente desempeñe.

- (j) Cuando se requiere corrección para visión próxima de acuerdo al Párrafo 67.32 (b) de esta sección, el solicitante tendrá a mano, para uso inmediato, un segundo par de gafas correctoras para visión próxima;
- (k) El solicitante debe tener campos visuales y presión ocular normales; fondos de ojo normales, y corneas normales
- (l) Solicitante debe tener una función binocular normal;
- (m) La estereopsis reducida, la convergencia anormal que no interfiera en la visión próxima, y el defecto de alineación ocular en el que la amplitud de fusión sea suficiente para prevenir la astenopia, la fatiga ocular y la diplopia, deben ser reportados en detalle por el médico oftalmólogo consultor a fin de quedar establecido que no existe otro trastorno asociado de la visión y, en tal caso, no son motivo forzoso de descalificación.
- (n) El solicitante no presentará ninguna afección o lesión, congénita o adquirida, aguda o crónica de las vías ópticas (segundo nervio craneano) o reflejas (tercero, cuarto y sexto nervios craneales), que interfieran en el ejercicio seguro de las facultades que otorga la licencia correspondiente.
- (o) Toda afección que haya requerido tratamiento quirúrgico o protésico de cualquier índole será considerada por el médico examinador sobre bases individuales y calificadas en consecuencia.
- (p) Serán consideradas causas de no aptitud:
 - (1) Una agudeza visual menor a los requisitos establecidos para distancias lejana, intermedia y cercana o próxima.
 - (2) El error de refracción mayor de más menos 3 dioptrías, en el examen inicial, pudiéndose aceptar como apto un error de refracción de +3 / -5 dioptrías en los exámenes de revalidación, en un solicitante experimentado con historia de visión estable. Entre los dos ojos (anisometropía) no deberá ser mayor de 2.0 dioptrías.
 - (3) El error de refracción con componente astigmático, mayor de 2 dioptrías.
 - (4) El campo visual alterado en forma difusa o localizada;

- (5) Una acomodación que no le permita la lectura de la carta N3 de Jaeger o su equivalente N5, a treinta centímetros (30 cm.), con cada ojo por separado, con o sin lentes correctores.
- (6) Una esoforia mayor a 6 dioptrías, una exoforia mayor a 6 dioptrías, una hiperforia mayor a 1 dioptría, o una cicloforia.
- (7) La diplopía binocular o monocular.
- (8) Los implantes de lentes intraoculares de cámara posterior que no satisfagan los requisitos de agudeza visual.
- (9) Los implantes de lentes intraoculares de cámara anterior.
- (q) El reconocimiento de la visión cromática se debe basar en los requisitos establecidos en la Sección 67.33, párrafo (b) numeral 2, y los párrafos (e) y (f).

SECCIÓN 67.34 REQUISITOS AUDITIVOS

- (a) El propósito del examen audiológico es comprobar un desempeño normal del postulante respecto a percibir en forma adecuada los sonidos del ambiente de trabajo de control de tránsito aéreo, de las comunicaciones aeronáuticas y del lenguaje verbal de la voz humana (directo y por los medios aeronáuticos habituales); y detectar anomalías presentes o que puedan tener importancia, al evolucionar hacia mayor compromiso durante la validez de la evaluación médica.
- (b) El reconocimiento médico se debe basar en los siguientes requisitos, en el marco de lo establecido en el Párrafo (c) de la Sección 67.21, numeral (3) de este Regulación Aeronáutica Venezolana:
 - (1) El solicitante, sin ayudas artificiales para amplificar la voz o el sonido, ni patología del conducto auditivo externo, sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro no deberá tener ninguna deficiencia de percepción auditiva, en cada oído, separadamente, mayor de treinta (30) dB en ninguna de las tres frecuencias de quinientos (500), mil (1.000) ó dos mil (2.000) Hz, ni mayor de cincuenta (50) dB en la frecuencia tres mil (3000) HZ.
 - (2) Esta audiometría de tono puro es obligatoria con motivo de la exploración inicial para certificación médica, repitiéndose como mínimo una vez cada renovación.
 - (3) Un solicitante con una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, en el numeral 1, podrá ser declarado apto a condición de que tenga una capacidad de discriminación auditiva normal del lenguaje verbal (lenguaje técnico aeronáutico), con un ruido de fondo que reproduzca o simule el mismo ambiente de trabajo característico de control de tránsito aéreo.
 - (4) Como alternativa, puede llevarse a cabo una prueba médico operativa práctica de la audición en un entorno de control de tránsito aéreo que sea representativo del entorno para el cual la licencia y habilitación del solicitante son válidas.

CAPÍTULO E

DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL CERTIFICADO CLASE 4

SECCIÓN 67.35 EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DE LA EVALUACIÓN MÉDICA

- (a) Todo solicitante deberá someterse a un reconocimiento médico inicial, realizado de acuerdo con lo establecido en este Capítulo, para obtener el certificado médico aeronáutico de Clase 4.
- (b) Excepto cuando se indique de otro modo en este Capítulo, el certificado médico aeronáutico de Clase 4 se deberá renovar a intervalos que no excedan los especificados en esta regulación.
- (c) Cuando la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, verifique que los requisitos previstos en este Capítulo y los de la Sección 67.21 son cumplidos, se expedirá el certificado médico aeronáutico de Clase 4.
- (d) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos previstos en este Capítulo determinará la no aptitud del solicitante.
- (e) Cuando el examinado ha sido calificado no apto, podrá solicitar la reconsideración de su calificación a la Autoridad Aeronáutica y podría ser objeto de una Dispensa Médica o Declaración de Evaluación Médica Especial, si la patología ha sido objeto de investigación y tratamiento, de conformidad con las mejores prácticas médicas y se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

SECCIÓN 67.36 REQUISITOS PSICOFÍSICOS

El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que, probablemente, le impida de manera súbita, operar con seguridad la aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones. El reconocimiento médico está basado en los siguientes requisitos:

(a) Salud Mental:

- (1) Un solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos, deberá considerarse psicofísicamente no apto. Sin embargo, si la patología o su tratamiento farmacológico ha sido objeto de investigación, de acuerdo a las mejores prácticas médicas y se ha estimado que es improbable que comprometa la seguridad operacional, será la Junta Médica o el médico evaluador jefe, el responsable para otorgar o rechazar la Dispensa médica.

Nota 1. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se proporciona orientación sobre la evaluación de los solicitantes que están bajo tratamiento con medicamentos antidepresivos, de igual forma se establece la definición de "Flexibilidad Médica".

- (2) El solicitante en protección de la seguridad operacional y para prevenir riesgos asociados, deberá acreditar a solicitud de la Autoridad Aeronáutica y a través de un examen de detección, que no consume sustancias psicoactivas.
- (3) El solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico clínico comprobado de:
 - (i) Un trastorno mental orgánico;
 - (ii) Un trastorno mental o del comportamiento debido al uso de sustancias psicoactivas; (éstos incluyen el síndrome de dependencia inducida por la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias psicoactivas);
 - (iii) Esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante;
 - (iv) Un trastorno del humor (afectivo);
 - (v) Un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somatoforme;
 - (vi) Un síndrome de comportamiento relacionado con perturbaciones psicológicas o factores físicos;
 - (vii) Un trastorno de la personalidad o del comportamiento adulto, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos y repetidos;
 - (viii) El retardo mental (discapacidad);
 - (ix) Trastorno del desarrollo psicológico;
 - (x) Trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o en la adolescencia;
 - (xi) Cualquier otro trastorno mental que no se ha especificado de otra manera y que conforme a las mejores prácticas de la psiquiatría (apoyada por la psicología clínica), implique riesgo algún riesgo o pueda impedirle, ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee;
 - (xii) Alcoholismo; y
 - (xiii) Dependencia comprobada de fármacos, estupefacientes y psicotrópicos.

Nota 1. Los trastornos mentales y del comportamiento se definen de conformidad con las descripciones clínicas y pautas para el diagnóstico de la Organización Mundial de la Salud, que figuran en el documento titulado Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas relacionados con la Salud, 10ª edición — Clasificación de trastornos mentales y del comportamiento, OMS 1992. Este documento contiene descripciones detalladas de los requisitos relativos a los diagnósticos, que podrían ser de utilidad para su aplicación en las evaluaciones médicas.

- (4) El solicitante de una evaluación médica inicial deberá someterse evaluación psicológicas que comprenda: Habilidad visomotora, espacial, atención y memoria; madurez intelectual y estudio de la personalidad, sin exceptuar cualquier otra que la Autoridad Aeronáutica considere necesaria. Cuando los resultados estén fuera de la normalidad podrá practicarse pruebas adicionales.
- (5) Las evaluaciones médicas periódicas requerirán de una entrevista psiquiátrica y psicológica acompañada de un test de percepción visomotora y de personalidad.
- (6) En caso que el usuario de una licencia; Operador de Aeronaves No Tripuladas o cualquier otro usuario que se corresponda a la clase 4 de certificación médica aeronáutica, sea responsable directo o indirecto de un incidente o accidente de aeronaves con o sin daños a personas, bienes o cosas, su certificación médica vigente quedará suspendida y

será sometido a exámenes médicos extraordinarios que la Autoridad Aeronáutica estime necesarios en números o tipos de ellos.

- (b) El solicitante no debe tener historia clínica ni diagnóstico clínico comprobado de ninguna de las afecciones Neurológicas siguientes:

- (1) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) Epilepsia.
- (3) Episodios de síncope de cualquier etiología.
- (4) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa, o que siendo ésta comprobada, no sea tratable al grado de eliminarse tal riesgo.
- (5) Trastornos neurológicos que produzcan pérdida del equilibrio; sensibilidad, fuerza muscular y coordinación neuromuscular, como la epilepsia, párkinson, esclerosis lateral amiotrófica entre otras.

(c) Neurocirugía:

- (1) El solicitante no habrá sufrido ningún traumatismo craneoencefálico reciente, cuyos efectos a cualquier plazo probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
- (2) No deberá estar ejerciendo la atribución correspondiente a su licencia cuando este clínicamente diagnosticado con una Lesión de Ocupación de Espacio LOE, o haya sido sometido a cualquier cirugía mayor o menor reciente o esté sometido a terapia oncológica actual o reciente.

(d) Sistema cardiovascular:

- (1) El solicitante no debe presentar ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica siempre y cuando satisfagan las siguientes condiciones:
 - (i) El dictamen médico acreditado indica que, en circunstancias especiales la falta de cumplimiento por parte del solicitante de cualquier requisito, ya sea numérico o de otra clase, es tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia que solicita ponga en peligro la seguridad de la operación.
 - (ii) Se ha tenido debidamente en cuenta la idoneidad profesional, pericia y experiencia del solicitante y las condiciones de operación; y
 - (iii) Se pueda anotar en el certificado médico cualquier observación, limitación o limitaciones especiales cuando el desempeño seguro de las funciones del titular de la licencia dependa del cumplimiento de tal limitación o limitaciones.
- (2) Podrá considerarse dentro lo normal ciertas anomalías funcionales del corazón, tales como:
 - (i) Extrasístoles supraventriculares y ventriculares aisladas que desaparecen con el ejercicio.
 - (ii) Arritmia inusual respiratoria.
 - (iii) Taquicardia debida al ejercicio u ansiedad.
 - (iv) Bradicardia asintomática en el deportista.
 - (v) Taquicardias que no estén acompañadas a disociación A-V.
- (3) Los postulantes mayores de cuarenta años (40), con tres (03) o más factores de riesgo cardiovascular y asociados a enfermedad de base cardiometabólica, se le podrá solicitar pruebas especiales de inducción de isquemia o cualquier que el médico examinador o la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, determine.
- (4) El solicitante portador de enfermedad coronaria, a quien se le ha realizado un tratamiento de revascularización, mediante métodos quirúrgicos, injertos (by pass) arteriales o venosos o procedimientos intervencionistas, con o sin implantación de stent, con o sin infarto, o aquellos que tienen cualquier otro trastorno miocárdico, valvular, o enfermedad anatómica funcional cardíaca, que potencialmente pueda provocar incapacitación, deberá ser declarado no apto, a menos que el problema cardíaco haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

- (5) El solicitante con trastornos del ritmo o conducción cardíaca, clínicamente significativa y hemodinámicamente inestable, deberá ser considerado no apto a menos que la arritmia haya sido objeto de investigación y de conformidad con las mejores prácticas médicas que existan, haya sido estimado el riesgo de que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

Nota. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se facilita orientación sobre la evaluación cardiovascular.

- (6) Las arritmias potencialmente embolizantes serán motivo de descalificación sin posibilidad de dispensa.
- (7) El uso de antiarrítmicos con potenciales efectos proarrítmicos (quinidina, procainamida) serán causas de descalificación.
- (8) A cualquier edad, la electrocardiografía de reposo deberá formar parte del reconocimiento del corazón cuando se efectúe por primera vez una exploración médica.
- (9) La electrocardiografía se incluirá en los reconocimientos sucesivos de solicitantes de más de 40 años de edad, en cada renovación.

Nota 1. El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. Como toda otra técnica o procedimiento cardiológico, no proporciona por sí misma suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido reconocimiento cardiovascular.

Nota 2. En el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc. 8984) de la OACI se facilita orientación sobre la electrocardiografía en condiciones de reposo y de esfuerzo.

- (10) La presión arterial estará comprendida dentro de los límites aceptables, establecidos en las guías médicas actualizadas.
- (11) El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión arterial, deben estar dentro de los que determine la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica y se establezca que son compatibles con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica, de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

Nota. La Hipertensión Arterial Grado II o Etapa II y superiores, en tratamiento medicamentoso efectivo, mantiene su riesgo residual crónico y agudo y debe ser incluida en el riesgo cardiovascular combinado del personal aeronáutico.

- (12) El sistema cardiocirculatorio no presentará ninguna anomalía funcional o estructural significativa. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica, de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

Nota. El tabaquismo, el sedentarismo, la obesidad y la dislipidemia deben ser exploradas periódicamente por los médicos examinadores (Médico examinador aeronáutico y Centro Médico Aeronáutico Examinador) en especial en personal de sexo masculino de más de 35 años de edad (y femenino en fase post menopáusica), con antecedentes familiares de enfermedades arteriales, hipertensos y con alteraciones del metabolismo de los hidratos de carbono y otras, por el alto riesgo combinado de enfermedades arteriales.

- (13) Los solicitantes con algún tipo de valvulopatía avanzada serán motivo de descalificación y los grados menores serán motivo de evaluación por parte de la sección médica de la Autoridad Aeronáutica, para decidir su certificación. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo y se determine la seguridad para la operación que le confiera su licencia.

(14) Cardiocirugía:

- (i) Toda enfermedad cardiovascular que tenga indicado o requiera una intervención o cirugía cardiovascular, en especial aquellas que incluyan la instalación de elementos artificiales o de reemplazo por prótesis, órganos o tejidos que implique riesgo de síncope, insuficiencia cardíaca, arterial o venosa, de complicaciones de la misma prótesis o cualquier otra causa que pueda interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, determinará la no aptitud del postulante. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica, de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(15) Cualquier miocardiopatía será motivo de descalificación.

- (16) La insuficiencia cardíaca de grado y clasificación avanzada serán motivo de descalificación. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo y se determine la seguridad para la operación que le confiera su licencia.

- (17) Los postulantes con prescripción de medicamentos anticoagulantes orales, serán considerados no aptos. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica, de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(e) Sistema respiratorio.

- (1) No existirá ninguna afección broncopulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura que, según la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacitación. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

- (2) Los solicitantes que sufren de enfermedad respiratoria obstructiva crónica (EPOC) serán considerados no aptos, a menos que la condición del solicitante haya sido objeto de investigación y evaluación adecuadas, de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

- (3) El primer reconocimiento médico deberá comprender una radiografía de tórax (proyección anteroposterior y proyección lateral).

Nota. Habitualmente, las radiografías del tórax no son necesarias en cada examen, pero pueden ser una necesidad en situaciones en que puede presumirse una enfermedad pulmonar asintomática.

- (4) Los solicitantes que sufren de asma acompañado de síntomas agudos y carácter recurrente que probablemente dé lugar a incapacitación, serán considerados no aptos, a menos que la condición del solicitante haya sido objeto de investigación y evaluación adecuadas, de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

- (5) El uso de fármacos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

Nota. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se facilita orientación sobre los riesgos de los medicamentos y fármacos.

- (6) Los solicitantes que sufren de tuberculosis pulmonar activa serán considerados no aptos.

- (7) Los solicitantes que presentan lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se supone son de origen tuberculoso, pueden ser considerados aptos.

- (8) El solicitante que presenta neumotórax no resuelto, enfermedad bulosa, y otras que afecten la elasticidad pulmonar y la función respiratoria, será considerado no apto.

Nota 1. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se facilita orientación sobre la evaluación de las enfermedades respiratorias.

Nota 2. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se facilita orientación sobre los riesgos de los medicamentos y fármacos.

- (9) Toda mutilación extensa de la pared torácica con depresión acentuada de esta y cicatriz de cirugía reciente que puedan generar deficiencia respiratoria serán motivo de descalificación. A menos que el problema haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de sus atribuciones y sea concluido por la junta médica de la Autoridad Aeronáutica.

(f) Sistema digestivo.

- (1) Los solicitantes que presenten deficiencias funcionales significativas del tracto gastrointestinal o sus anexos serán considerados no aptos. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (2) Los solicitantes que presenten secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del tracto digestivo o sus anexos, que pudieran ocasionar incapacitación súbita, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión serán considerados no aptos. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (3) Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en los conductos biliares o en el tracto digestivo o sus anexos, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, debería considerarse como no apto hasta que el médico evaluador que conozca los detalles de la referida operación, estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacitación. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (4) El solicitante estará completamente libre de hernias que desde el punto de vista anatómico y funcional puedan dar lugar a síntomas que ocasionen incapacitación súbita. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

(g) Metabolismo, nutrición y endocrinología.

- (1) Los solicitantes con trastornos del metabolismo, de la nutrición o endocrinos que probablemente interfieran en el ejercicio de las atribuciones correspondientes a sus licencias o habilitaciones serán considerados no aptos. A menos que el problema haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de sus atribuciones y sea concluido por la junta médica de la Autoridad Aeronáutica. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo. Entre estos trastornos, deben considerarse:
 - (i) las dislipidemia severas;
 - (ii) la obesidad mórbida;
 - (iii) la hiper e hipo función endocrina significativa;
 - (iv) cualquier alteración fisiopatológica que a criterio de la sección de medicina aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica, se produzca como efecto de hormonas de sustitución.
- (2) El solicitante por renovación de su certificado médico de clase 4, presente un $IMC \geq 30$ Ksg/mts², se someterá a evaluaciones médicas periódicas y estará bajo control permanente de la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Los postulantes que se encuentre dentro la categoría de obesidad mórbida serán considerados no aptos. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

- (4) Los solicitantes que sufren de diabetes mellitus tratada con insulina serán considerados no aptos.

Nota. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se proporciona orientación sobre la evaluación de los solicitantes diabéticos de Tipo 2.

- (5) Los solicitantes que sufren de diabetes no tratada con insulina serán considerados no aptos a menos que se compruebe que su estado puede controlarse de manera satisfactoria con ayuda de una dieta solamente o de una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicamentos antidiabéticos, cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.

Nota. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI figura orientación sobre la evaluación de los solicitantes diabéticos.

(h) Hematológica, del bazo y sistema linfático.

- (1) Los solicitantes que sufren de enfermedades de la sangre o del sistema linfático serán considerados no aptos, a menos que una investigación adecuada haya revelado que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (2) El rasgo drepanocítico u otros rasgos de hemoglobinopatías se consideran generalmente compatibles con la evaluación de apto.
- (3) En los casos de hipertrofia persistente del bazo, por debajo del reborde costal se podrá considerar como no apto. A menos que el problema haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de sus atribuciones y sea concluido por la junta médica de la Autoridad Aeronáutica. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (4) La hipertrofia linfática de gran magnitud bien sea local o generalizada, será motivo de descalificación. A menos que el problema haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de sus atribuciones y sea concluido por la junta médica de la Autoridad Aeronáutica. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

(i) Nefrología.

- (1) Los solicitantes que sufren de enfermedad renal o genitourinaria serán considerados no aptos, a menos que una investigación adecuada haya revelado que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (2) Los solicitantes a quienes se les haya practicado una nefrectomía serán considerados no aptos, a menos que la condición esté bien compensada.
- (3) El solicitante portador de trasplante renal, sin complicaciones de rechazo o de otra enfermedad del órgano trasplantado, con apropiada función renal y buena tolerancia al tratamiento médico permanente, podrá ser declarado apto, siempre que se estime que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondiente a su licencia y habilitación.

(j) Urología.

- (1) Los solicitantes que presenten secuelas de enfermedad de los riñones o de intervenciones quirúrgicas en los riñones y en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos a menos que la condición del solicitante se haya sometido a una investigación y evaluación adecuadas, de conformidad con las mejores prácticas médicas, y se haya determinado que no es probable que su condición interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de

Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

- (2) Todo reconocimiento médico comprenderá un análisis de orina y todo resultado patológico, se considerará como no apto temporal y podrá solicitarse un reconocimiento más exhaustivo para decidir su aptitud definitiva. A menos que una investigación adecuada haya revelado que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.

Nota. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se facilita información sobre los análisis de orina y la evaluación de anomalías.

- (3) La litiasis renal será motivo de estudio y considerará como causa temporal de incapacidad, hasta que el proceso fisiopatológico sea superado. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

- (4) El cólico nefrítico será considerado causa de no aptitud temporal hasta que un estudio efectuado con las mejores prácticas de la medicina, declare que no es probable que produzca incapacidad súbita.

(k) Infecto-contagiosas.

- (1) Los solicitantes que son seropositivos con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) serán considerados no aptos, salvo si se ha investigado y evaluado el estado de los mismos de conformidad con las mejores prácticas médicas y se considera improbable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia o la habilitación les confieren. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

Nota 1. El diagnóstico temprano y el manejo activo de la enfermedad causada por el VIH mediante una terapia antirretroviral reducen la morbilidad y mejoran la prognosis y, por consiguiente, aumentan la probabilidad de que los solicitantes resulten aptos en la evaluación.

Nota 2. En el Manual de Medicina Aeronáutica Civil (Doc. 8984) de la OACI se facilita información sobre la evaluación de solicitantes que son seropositivos con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH).

- (2) El solicitante que padece de síndrome de inmunodeficiencia adquirida (SIDA) o de infecciones activas será considerado no apto.
- (3) El solicitante afectado por sífilis, se le exigirá evaluación reciente por infectología donde se demuestre el control de la enfermedad y tratamiento médico. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (4) Cualquier otra enfermedad de carácter infecto contagiosa, será motivo de estudio por la sección médica de la Autoridad Aeronáutica para decidir la certificación de aptitud psicofísica.

(l) Ginecológicas y obstétricas.

- (1) La solicitante que padece trastornos ginecológicos que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, será considerada no apta. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (2) La solicitante con trastorno menstrual frecuentes y severos, serán consideradas como no apto temporal. Se exigirá un estudio exhaustivo de su condición y se determinará si su condición no interfiere en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación, para considerar su certificación. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (3) Las solicitantes con intervenciones ginecológicas recientes, serán consideradas no apta temporal hasta después de demostrar con un control médico exhaustivo, que su condición no interfiere en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

- (4) Las solicitantes que estén embarazadas serán consideradas no apta temporal. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

- (5) Durante el período de gestación, se deberían tomar precauciones para sacar de toda actividad operacional a la usuaria, en el caso de que se presente un parto prematuro u otras complicaciones.

- (6) En el caso de las solicitantes cuyos embarazos presentan pocos riesgos o complicaciones y que están bajo evaluación y control médico estricto, la condición de apta debería limitarse al último día de la semana 26 de gestación.

- (7) Después del parto o cesación del embarazo no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia, hasta que no se haya sometido a una nueva evaluación, de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya determinado que puede ejercer de manera segura las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

(m) Osteo-muscular.

El solicitante no presentará ninguna anomalía de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras conexas que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

Nota. Toda secuela de lesiones que afecten a los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y determinados defectos anatómicos, exigirá normalmente una evaluación funcional para determinar la capacidad del solicitante.

(n) Oncología.

El solicitante que padece de una enfermedad neoplásica de cualquier origen, será considerado no apto. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

(o) Infectología - Epidemiología.

- (1) El solicitante que padece de una enfermedad endémica regional sea esta parasitaria, bacteriana, viral, micológica o de otra etiología, que probablemente afecte su capacidad psicofísica para el desempeño de sus funciones aeronáuticas será considerado no apto. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (2) El solicitante que padece de una enfermedad infecciosa aguda, sea esta parasitaria, bacteriana, viral, micológica o de otra etiología, que probablemente afecte su capacidad psicofísica para el desempeño de sus funciones aeronáuticas será considerado no apto. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

SECCIÓN 67.37 REQUISITOS VISUALES

- (a) El propósito del examen oftalmológico es comprobar un desempeño visual uní y binocular normal y detectar patologías presentes o que puedan tener importancia, al evolucionar hacia mayor compromiso durante la validez de la evaluación médica.
- (b) El reconocimiento médico se debe basar en comprobar el cumplimiento de los siguientes requisitos:
- (1) El funcionamiento de los ojos y de sus anexos debe ser normal. No debe existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuela de cirugía o trauma de los ojos y de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
- (2) La agudeza visual lejana con o sin corrección debe ser de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente, y la agudeza visual binocular debe ser de 6/6 o mayor. (No se deben aplicar límites a la agudeza visual sin corrección). Cuando esta norma de agudeza visual sólo se cumple mediante el uso de lentes

correctores, se puede considerar al solicitante como apto a condición de que:

- (i) Use los lentes correctores mientras ejerce las atribuciones inherentes a la licencia y habilitación que solicita o posee;
- (ii) El solicitante puede usar lentes de contacto para cumplir estos requisitos, siempre que:
 - (A) Los lentes sean monofocales;
 - (B) Los lentes se toleren bien y no produzcan trastornos corneales;
 - (C) Se tenga a mano un par de lentes correctores adecuados de repuesto durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia; y
 - (D) El solicitante que usa lentes de contacto no necesita que se vuelva a medir su agudeza visual sin corrección en cada nuevo examen, siempre que se conozca el historial de prescripción de sus lentes de contacto y su adaptación a éstos.

(3) El solicitante que se haya sometido a cualquier cirugía que afecte al estado de refracción, la acomodación, la campimetría (campos visuales) o cualquier función básica del ojo será declarado no apto, a menos que no tenga secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones de su licencia y habilitación.

(4) El solicitante debe tener campos visuales y presión ocular normales; fondos de ojo normales, y corneas normales.

(5) El solicitante debe tener una función binocular normal.

(c) El reconocimiento de la visión cromática se debe basar en los requisitos:

(1) Conocer la percepción del postulante a un color pigmentario (importante en el día), así como el originado en fuentes lumínicas (importante en la noche, al atardecer y al anochecer), en aquella parte del espectro visible que el personal aeronáutico debe emplear inequívocamente al ejercer sus atribuciones.

(2) Determinar la causalidad congénita o adquirida de una percepción cromática anómala, que puede estar indicando una patología subyacente emergente. Explorar y establecer el diagnóstico y severidad de los trastornos congénitos y adquiridos de la visión cromática y su pronóstico Neuro-oftalmológico.

(3) En la exploración médica de la percepción de colores:

- (i) Se emplearán métodos cualitativos y cuantitativos que garanticen la seguridad de las pruebas.
- (ii) Se exige que el solicitante demuestre que puede distinguir fácilmente los colores del ambiente operativo exterior y de cabina con su instrumental (o ambiente de trabajo con su equipamiento), cuya percepción es necesaria para desempeñar con seguridad sus funciones específicas.
- (iii) Se examina al solicitante respecto a su capacidad de identificar correctamente una serie de tablas pseudoisocromáticas con luz del día, o artificial de igual intensidad de color, que la proporcionada por los iluminantes normalizados CIE C o D65 especificado por la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE).
- (iv) El solicitante que no obtenga un resultado satisfactorio será declarado no apto, a menos que sea capaz de distinguir rápidamente los colores usados en la navegación aérea e identificar correctamente los colores de los elementos pigmentarios y de las luces usadas en aviación.

SECCIÓN 67.38 REQUISITOS AUDITIVOS

(a) El solicitante no presentará anomalías ni enfermedades del oído o de sus estructuras conexas, que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

(b) No existirá ninguna obstrucción nasal, ninguna deformidad ni enfermedad de la cavidad bucal o del tracto respiratorio superior que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia o habilitación del solicitante. En el caso de las licencias para los operadores del Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

(c) Los solicitantes que sufren de tartamudez u otros defectos del

habla lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral serán considerados no aptos. En el caso de las licencias para los operadores del; Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de; Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

(d) No existirá en cada oído:

- (1) Ningún trastorno de las funciones vestibulares;
- (2) Ninguna disfunción significativa de las tubas auditivas;
- (3) Perforación alguna sin cicatrizar de las membranas del tímpano.
- (4) Una sola perforación seca de la membrana del tímpano no implica necesariamente que ha de considerarse no apto al solicitante.

(e) En el caso de las licencias para los operadores del; Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de; Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

(f) No existirá en nariz, boca y órganos del lenguaje verbal:

- (1) Ninguna obstrucción nasal.
- (2) Ninguna deformidad anatómica ni enfermedad de la cavidad bucal, laringe o del tracto respiratorio superior que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
- (3) El solicitante que padece de una disfunción maxilofacial, tartamudez, disartria u otros defectos del habla o palabra claramente articulada, directamente o por medio de instrumentos y aparatos de comunicación aeronáutica, a criterio de la Sección De Medicina Aeronáutica de la Autoridad Aeronáutica lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral será considerado no apto.

(g) En el caso de las licencias para los operadores del; Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de; Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.

(h) Dentro de los requisitos audiológicos:

- (1) El propósito del examen audiológico es comprobar un desempeño normal del postulante respecto a percibir en forma adecuada los sonidos del ambiente de trabajo, y del lenguaje verbal de la voz humana (directo y por los medios aeronáuticos habituales); y detectar anomalías presentes o que puedan tener importancia, al evolucionar hacia mayor compromiso durante la validez de la evaluación médica.
- (2) El solicitante sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro no deberá tener ninguna deficiencia de percepción auditiva, en cada oído, separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500, 1 000 ó 2 000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3 000 Hz. En el caso de las licencias para los operadores del; Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA), que no satisfaga las normas médicas prescritas se podrá establecer el criterio de; Flexibilidad médica según lo dispuesto en este capítulo.
- (3) Esta audiometría de tono puro es obligatoria con motivo de la exploración inicial para certificación médica, repitiéndose a continuación, en cada renovación.
- (4) Un solicitante con una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente, en el numeral 2, podrá ser declarado apto a condición de que tenga una capacidad de discriminación auditiva normal del lenguaje verbal (lenguaje técnico aeronáutico), con un ruido de fondo de 70 dB.

APÉNDICE A

REQUISITOS GENERALES PARA LA DESIGNACIÓN DE MÉDICOS EXAMINADORES AERONÁUTICOS.

(a) Los Médicos Examinadores Aeronáuticos de los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores deberán acreditar los siguientes requisitos:

- (1) Título de médico y experiencia en actividades clínicas médicas o quirúrgicas de atención de adultos;
- (2) registro de salud pertinente ante el Ministerio con competencia en materia de salud;
- (3) habilitación o autorización otorgada por el Colegio Médico respectivo o equivalente;
- (4) formación en medicina aeronáutica de acuerdo a los

programas conducidos o aceptados por la Autoridad Aeronáutica;

- (5) conocimientos prácticos y experiencia respecto a las condiciones en las cuales el personal aeronáutico titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus funciones;
- (6) cursos de actualización en medicina aeronáutica dictados por la Autoridad Aeronáutica o por alguna organización reconocida y aceptada para tal fin, como mínimo cada treinta y seis (36) meses;
- (7) todo el personal de salud del Centro Médico Aeronáutico Examinador deberá cumplir las exigencias para el ejercicio de la profesión y especialidad establecidas por la autoridad de salud.
- (8) El Centro Médico Aeronáutico Examinador deberá acreditar la categoría necesaria establecida por el Ministerio con competencia en materia de salud, que garantice el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Regulación y la normativa internacional aplicable.
- (9) Los especialistas médicos acreditados, que apoyen o se involucren asistiendo a los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores, deberían conocer la reglamentación aeronáutica que aplica a su área y las bases de la actividad aeronáutica que desarrolla o desarrollará el postulante a una licencia dada.

(b) Los proveedores de servicios deben establecer lineamientos que incentiven la promoción del estado de salud.

(1) Aplicación de actividades que identifiquen riesgo.

(2) A fin de reducir los riesgos médicos, la Autoridad Aeronáutica exigirá a los administrados, la identificación de las principales causas de incapacidad en servicio y cuáles son las patologías clínicas reportadas con mayor frecuencia.

(3) A fin de promocionar la salud, la Autoridad Aeronáutica exigirá a los administrados que realicen actividades conducentes a promover el estado de buena salud desde el consultorio donde se realiza la evaluación médica a la vez que desarrollen programas académicos de orientación médica que mantenga el buen estado de salud.

APÉNDICE B

REQUISITOS GENERALES PARA LA DESIGNACIÓN DE PSICOLOGOS EXAMINADORES AERONÁUTICOS.

(a) Los psicólogos examinadores aeronáuticos de los Centros Médicos Aeronáuticos Examinadores, deberán acreditar los siguientes requisitos:

- (1) Título de Psicólogo de una institución reconocida por el Estado.
- (2) Registro en la Federación de Psicólogos de Venezuela;
- (3) Habilitación o autorización otorgada por el Colegio de Psicólogo respectivo;
- (4) Formación en psicología aeronáutica de acuerdo a los programas conducidos o aceptados por la Autoridad Aeronáutica;
- (5) Conocimientos prácticos y experiencia respecto a las condiciones en las cuales el personal aeronáutico, titulares de licencias y habilitaciones, desempeñan sus funciones;
- (6) Cursos de actualización en psicología aeronáutica dictados por la Autoridad Aeronáutica o por alguna organización reconocida y aceptada para tal fin, como mínimo cada treinta y seis (36) meses;
- (7) Para realizar las respectivas evaluaciones, requerirá autorización específica del Área de Trabajo de Medicina Aeronáutica, una vez haya recibido la inducción impartida por los profesionales de dicha área y acreditada su idoneidad.
- (8) Deberá ejercer sus funciones como psicólogo aeronáutico examinador, bajo las premisas de la Ley del Ejercicio de la Psicología. Con el más elevado estándar de ética profesional, sopena de ser considerado no apto para ejercer tal función, cuando existan indicadores suficientemente firmes de que su práctica profesional dista de estándares esperables.

(b) El psicólogo aeronáutico debe estar familiarizado con las baterías de pruebas psicológicas autorizadas por la Autoridad Aeronáutica. Las pruebas serán complementadas con una entrevista clínica individual, todo enmarcado en el contexto aeronáutico.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS.

PRIMERA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-1650-16 del 06 de diciembre de 2016, denominada "NORMAS PARA EL

OTORGAMIENTO DEL CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO" publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario del 23 de diciembre de 2.016

DISPOSICIONES FINALES.

PRIMERA: Todo lo no previsto en la Regulación Aeronáutica Venezolana 67 (RAV 67) y que guarde relación con la gestión de medicina aeronáutica para el otorgamiento de licencias será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo previsto en la legislación que regula la materia.

SEGUNDA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia en la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-169-19
CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con los numerales 1, 3 y 15 literal "c" del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA,

La siguiente:

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 107
(RAV 107)**

**"SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
EN LOS AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS"**

**CAPÍTULO A
OBJETO Y APLICABILIDAD**

SECCIÓN 107.1 OBJETO Y APLICABILIDAD.

(a) La presente regulación establece las normas de seguridad de la aviación civil para prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita, así como aquellas acciones que deben ser adoptadas con posterioridad a la ocurrencia de los mismos en los aeródromos o aeropuertos que se clasifican dentro de las categorías reconocidas por la Autoridad Aeronáutica según sus usos, propietarios, facilidades, servicios, importancia, destinación, interés público, ubicación de movimiento y demás características que permitan diferenciarlos, para funcionar como tal, asimismo regula:

- (1) La operación en todo aeródromo o aeropuerto de las actividades aéreas de un explotador a quien se le exige contar con un programa de seguridad en virtud a lo dispuesto en la Regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108).

- (2) Todo aeródromo o aeropuerto que por su tipo de operación la Autoridad Aeronáutica le exija expresamente cumplir con el contenido de la presente Regulación.
- (3) A toda persona que se encuentre en las instalaciones de un aeródromo o aeropuerto.
- (4) A toda persona que forme parte de la organización del explotador de aeronaves y empleado del explotador de aeródromo o aeropuerto.
- (5) A toda empresa que brinde servicios especializados aeroportuarios, agentes acreditados, empresas prestadoras de servicios de seguridad de la aviación civil y otros que realicen actividades dentro de las zonas de seguridad restringidas del aeródromo o aeropuerto.

CAPÍTULO B GENERALIDADES

SECCIÓN 107.2 DEFINICIONES.

Para los efectos de esta Regulación, las expresiones que figuran a continuación tienen el significado que se indica:

Acto de Interferencia Ilícita: Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- (a) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- (b) Destrucción de una aeronave en servicio.
- (c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos o aeropuertos.
- (d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- (e) Introducción de armas, artefactos o sustancias peligrosas con fines criminales a bordo de una aeronave o en un aeropuerto.
- (f) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- (g) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Actuación Humana: Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Administrado: Persona, organismo o empresa que tiene relaciones con la Autoridad Aeronáutica, y se encuentra bajo su supervisión y/o control. En este Programa se refieren específicamente a los explotadores de aeródromos, de aeronaves, los agentes acreditados para el manejo de la carga aérea y las empresas de servicios especializados de seguridad a la aviación civil.

Aeronave: Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo Certificado: Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

Aeropuerto: Aeródromo de uso público que cuenta con los servicios o intensidad de movimiento de modo habitual, para despachar o recibir pasajeros, carga o correo, declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Aeropuerto Internacional: Todo aeropuerto designado por la República Bolivariana de Venezuela, cuyo espacio e instalaciones está destinado a la entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se lleva a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria así como procedimiento similares, y en el que existen de manera permanente los servicios indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Aeropuerto Nacional: Todo aeródromo destinado a la operación de vuelos dentro del territorio venezolano.

Agente Acreditado: Todo expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la Autoridad Aeronáutica, en relación con la carga, las encomiendas de mensajería, por expreso o correo.

Alerta de Bomba: Estado de alerta implantado por las Autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada,

anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aeronáutica civil.

Área Exclusiva: Es aquella porción del área de movimiento de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo, concesionario o arrendatario ha acordado por escrito con el operador del aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado.

Área de Movimiento: Parte del aeródromo o aeropuerto designado para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, la cual se encuentra integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Arma: Es un instrumento o herramienta que se utiliza para atacar o defenderse, que puede ocasionar un daño a un individuo causando la muerte, heridas, inmovilizarlo o incapacitarlo.

Auditor / Inspector: Persona encargada de planificar, supervisar, verificar y coordinar con los recursos disponibles las auditorías, inspecciones, estudios e investigaciones llevadas a cabo en un área determinada.

Auditoría de Seguridad: Examen en profundidad que se realiza sobre el cumplimiento de todos los aspectos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

Autoridad Aeroportuaria: Es la máxima autoridad dentro de cada aeródromo o aeropuerto que posea la administración, gestión y coordinación de las operaciones aeroportuarias, incluida la gestión de la seguridad del mismo.

Autoridad de Seguridad Competente: Es la Autoridad designada para la seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela la cual es la Autoridad Aeronáutica.

Aviación Corporativa: Es la explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

Aviación General: Son todas las actividades aeronáuticas civiles no comerciales en cualquiera de sus modalidades.

AVSEC: Expresión anglosajona que significa Seguridad de la Aviación.

Aviso de Bomba: Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, aeródromo, aeropuerto o una instalación de aeronáutica civil, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro tipo de artefacto.

Carga: Es el conjunto de bienes que se transportan en una aeronave excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga o Correo de Alto Riesgo: La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, cumple con uno de los criterios siguientes:

- (a) Hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil.
- (b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha.
- (c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Independientemente que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia del Estado.

Carga y Correo de Transbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquella en la que llegaron.

Centro de Operaciones de Emergencia o Centro de Manejo de Crisis: Espacio físico, mobiliario, equipos y personal designado a la activación del Plan de Contingencias del Explotador de Aeropuerto con el objeto de coordinar las acciones para hacer frente a un acto de interferencia ilícita.

Certificación de Personal: Evaluación formal y confirmación otorgada por la Autoridad Aeronáutica de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen en materia de seguridad de la aviación civil.

Circular de Seguridad de la Aviación (CSA): Documento emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de carácter clasificado y de cumplimiento obligatorio, que contiene procedimientos para el cumplimiento de procesos, normas y disposiciones emanadas de la Autoridad Aeronáutica.

Control de Calidad: Corresponde a la estructura, los procesos y procedimientos así como las funciones y responsabilidades establecidas por la organización del Explotador de Aeródromo o Aeropuerto, Explotador de Aeronave, Agente Acreditado y Empresas de Servicios de Seguridad

para verificar y fomentar un nivel de rendimiento sostenible y una cultura de perfeccionamiento continuo.

Correo: Es todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores de aeronaves con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.

Control de Seguridad: Medidas adoptadas para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Curso: Es una agenda completa de instrucción específica para un tipo de actividad a ser desempeñada por un personal en específico. Ejemplos: "Curso inicial para personal de agente de seguridad" o "Curso recurrente para agentes de seguridad", cada curso contiene varios módulos de instrucción.

Detección de comportamiento: En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

Empresas de Servicio de Seguridad de la Aviación Civil: Persona jurídica que brinde servicios privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados y sus instalaciones, de acuerdo con lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 112.

Enmienda: Es la adecuación del Programa de Seguridad basada en las solicitudes realizadas por la Autoridad Aeronáutica o los Explotadores de Aeródromos y Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, empresas de servicios de seguridad y Agentes Acreditados, en función a lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y otras disposiciones dictadas por la Autoridad Aeronáutica.

Ejercicios o Simulacros: Son actividades realizadas para determinar la eficacia de los procedimientos y de los Planes de contingencia, involucrando actividades en las cuales los servicios de seguridad demuestren su nivel de preparación ante la solución de actos de interferencia ilícita contra las instalaciones aeroportuarias o aeronaves.

Entrenamiento Recurrente: Es todo aquel entrenamiento que se repite cada período de tiempo con el propósito de actualizar los conocimientos del personal. Dicho entrenamiento es de carácter obligatorio recibirlo a efectos de que el personal en materia de seguridad continúe en sus funciones.

Entrenamiento en el Puesto de Trabajo: Es el ejercicio que tiene como finalidad que el estudiante demuestre su destreza y aplique los conocimientos obtenidos del entrenamiento Teórico; por lo que este tipo de entrenamiento es un complemento importante al momento de desarrollar un tema. Es requisito de todo entrenamiento el haber recibido la parte "Teórica" previo al desarrollo del entrenamiento en el puesto de trabajo.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Equipaje de Mano: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se transportan en la cabina de pasajeros mediante convenio con el explotador.

Equipaje de Transferencia entre Líneas Aéreas: Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

Equipaje Extraviado: Equipaje que involuntaria o inadvertidamente es separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipaje Facturado o de Bodega: Es el conjunto de artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se transportan en la bodega o zona de carga de las aeronaves mediante acuerdo con cada explotador de aeronaves.

Equipaje no Identificado: Equipaje que se encuentra en un aeropuerto o aeródromo, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Equipos de Seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, en sus instalaciones y servicios.

Escortar: Significa el acompañar o supervisar a una persona o cosa que no tiene acceso libre a las áreas restringidas por razones de seguridad, como se establece en el programa de seguridad local del aeródromo o aeropuerto, de manera suficiente para tomar acción inmediata si se involucra en otras actividades diferentes para las cuales fue autorizado.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Evaluación: Una apreciación de los procedimientos u operaciones que se basa en la experiencia y en el juicio de profesional del evaluador o fiscalizador.

Evidencia: Son los registros, declaraciones de hechos o cualquier otra información que es pertinente para los criterios de las actividades de Control de Calidad, la cual es verificable. La evidencia puede ser cualitativa o cuantitativa.

Expedidor Reconocido: Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Explotador de Aeródromos y Aeropuertos: Toda Persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado o está autorizado por la Autoridad Aeronáutica para explotar un aeródromo o aeropuerto.

Explotador de Aeronaves: Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que se dedica a la explotación de aeronaves.

Hallazgos: Resultados de la evaluación que demuestran la evidencia de las actividades de control de calidad recopilada frente a los criterios establecidos. Los hallazgos pueden indicar conformidad (cumplimiento) o no conformidad (no cumplimiento).

Horas de Entrenamiento: Tiempo total necesario para completar el adiestramiento requerido para cada módulo de entrenamiento. Este lapso debe permitir la instrucción, demostración, prácticas y pruebas que se estimen necesarias. Este lapso debe expresarse en horas en el esquema del módulo.

Informe de auditoría: Medios normalizados de notificación a las autoridades del administrado sobre los resultados de la auditoría.

Imprevisibilidad: Implica la aplicación de medidas de seguridad con frecuencia irregular en distintos lugares y utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Inspección: La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Inspección de Seguridad: Es la actividad realizada por la Autoridad Aeronáutica, y corresponde a un examen de las medidas y procedimientos establecidos en los programas de seguridad aprobados para verificar que los términos y disposiciones se apliquen correctamente y en caso que no lo sean, se establezcan las correcciones o sanciones correspondientes.

Inspección de Seguridad de la Aeronave: Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.

Materiales: Se refiere al material de instrucción desarrollado para cada curso es decir, la información para la programación de las lecciones, guías para el instructor, programas de software de computadora, programas audiovisuales, libros de trabajo, manuales y demás material necesario. Todo el material debe reflejar con precisión los requerimientos de los cursos, debe estar organizado de forma eficaz y deben estar adecuadamente integrados en los métodos didácticos de instrucción.

Medida Correctiva: Toda acción establecida para corregir deficiencias que atenten contra la seguridad de la aviación civil.

Mentor: Es la persona designada por el administrado responsable de impartir y evaluar el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (EPPT).

Mercancías Peligrosas: Todo objeto, o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas definidas en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Módulo: Es la más grande subdivisión de un curso, conteniendo temas y actividades ampliamente relacionadas. Los módulos son subdivisiones lógicas de un curso las cuales pueden ser evaluadas separadamente y aprobadas individualmente pero que en sí mismas no sirven para calificar a una persona. Ejemplos: Módulo de reconocimiento de artefactos explosivos o armas ofensivas, módulo de protección de aeronaves, etc. Cada módulo contiene una o más asignaturas de entrenamiento.

No Conformidad: Incumplimiento de un requisito.

Norma Complementaria: Se denomina así a todo documento emitido por la Autoridad Aeronáutica que establece requerimientos adicionales a los establecidos en las RAV, que son de cumplimiento obligatorio y se emiten antes de una revisión o enmienda de la misma.

Objetivo: Es lo que se espera que un alumno pueda cumplir al final de una instrucción.

Objetivos Específicos: Establece la ejecución que se espera alcanzar para cada tema contemplado en la estructura de los contenidos.

Objeto de Prueba: Elemento o dispositivo utilizado para llevar a cabo una prueba de carácter técnico.

Oficial de Seguridad de a Bordo: Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Parte Aeronáutica: Corresponde al área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto, de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte pública: Las áreas de un aeropuerto, el terreno adyacente y los edificios o partes de los mismos que no son parte aeronáutica, identificada como tal por el Estado y las entidades pertinentes en sus programas de seguridad.

Pasajeros en Tránsito: Toda persona que arriba a un aeropuerto en un vuelo internacional, para continuar su viaje en otro vuelo de conexión internacional, sin necesidad de salir del área estéril.

Pasajeros insubordinados. Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

- (a) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas.
- (b) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones.
- (c) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.
- (d) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo; y
- (e) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

Pasajero Perturbador: Toda persona que no cumpla con las normas de conducta en un aeropuerto, a bordo de una aeronave, o que no respete las instrucciones del personal del aeropuerto o de los miembros de la tripulación y por consiguiente, perturbe el orden y la disciplina.

Pasajeros y Equipajes de Trasbordo: Pasajeros y equipajes que efectúan enlace entre dos vuelos diferentes.

Permiso o tarjetas de identificación: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos, aeropuertos o a quienes por razones de necesidad legítima, requieran autorización para tener acceso a los mismos, a la parte aeronáutica o a cualquier zona de seguridad restringida, este permiso incluye los documentos de los vehículos expedidos para fines similares. El objeto del permiso, las tarjetas de identificación o pase de aeródromo o aeropuerto, es facilitar el acceso e identificar al individuo o vehículo.

Persona deportada: Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

Persona no admisible (inadmisible): Persona a quien se le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes. Dichas personas generalmente deben ser transportadas de vuelta a sus respectivos Estados de salida, o a cualquier otro Estado en que sean admisibles, por el explotador de las aeronaves en que llegaron.

Personal de Seguridad: Persona que reúne los requisitos exigidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, para ejercer labores de seguridad en un explotador de aeronaves, explotador de aeródromos o aeropuertos, empresa de servicios de seguridad u otras que identifique la Autoridad Aeronáutica.

Plan de acciones correctivas: Un plan de acción presentado al ente auditor por parte de un administrado auditado, indicándose los detalles de las medidas que dicho administrado se propone adoptar, en base a las recomendaciones presentadas por un equipo de auditoría. La realización del plan de medidas correctivas debe servir para que el administrado cumpla plenamente con las disposiciones de la normativa legal vigente.

Plan de Contingencia: Procedimientos alternativos aplicados en caso de realización de actos de interferencia ilícita, cuyo fin es permitir el normal funcionamiento de la aviación civil a través del empleo eficiente de medidas técnicas, humanas y organizativas.

Plan de Instrucción: Programación periódica de actividades académicas, destinadas tanto a brindar capacitación como mantener y actualizar los conocimientos y habilidades adquiridas.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo o aeropuerto, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Principios Relativos a Factores Humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de Instrucción: Se refiere a un documento escrito que incluye cursos, descripción de instalaciones, equipos, instructores, materiales, métodos didácticos de instrucción y procedimientos de examen y prueba. Este sistema debe satisfacer los requerimientos de la respectiva regulación y asegurar que cada personal de los administrados se mantenga adecuadamente capacitado para cada tipo de actividad desde el punto de vista de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Presentación: El trámite que realiza un pasajero ante un explotador de aeronaves para ser aceptado en un determinado vuelo.

Programa anual de actividades de Control de Calidad: Detalles acordados para un conjunto de actividades de Control de Calidad planificadas para un período de un año y dirigidas hacia un propósito específico.

Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves: Medidas adoptadas por el explotador de aeronaves para proteger a la aviación civil nacional e internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Programa de Seguridad Local: Medidas adoptadas por el explotador de aeródromos o aeropuertos para proteger a la aviación civil nacional e internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Prórroga: Prolongación de un plazo, bien sea por decisión de la autoridad competente para ello, o bien porque la Ley así lo estipule.

Provisiones: Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y equipo asociado utilizados a bordo de una aeronave.

Prueba de Seguridad: Prueba secreta de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita. Las pruebas son los métodos de trabajo utilizados exclusivamente por la Autoridad Aeronáutica, para someter a verificación los diversos elementos de la aplicación práctica de las medidas de seguridad de la aviación civil, inclusive el equipo, el personal y los procedimientos, a fin de verificar la eficacia de las medidas de seguridad.

Puesto de Estacionamiento Aislado para Aeronaves: Área designada en un aeródromo o aeropuerto adecuada para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita.

Puesto de Inspección: Lugar mediante el cual se aplican los medios técnicos o de otro tipo, destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Puesto de Presentación: Lugar donde se encuentra el mostrador en el cual el pasajero realiza la presentación.

Punto Vulnerable: Toda instalación en un aeródromo o aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría el funcionamiento normal de un aeródromo o aeropuerto.

Renovación del Certificado: Acto mediante el cual, la Gerencia de Seguridad de la Aviación, previo cumplimiento de requisitos, le otorga al titular de un certificado la renovación del mismo para un nuevo período, con el fin de desempeñar las atribuciones conferidas.

Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir o inhabilitar maliciosa o injustamente un bien, que ponga en peligro la Aviación Civil, sus instalaciones y servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Sanción: Pena contemplada en la Ley para las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones contempladas en los instrumentos jurídicos venezolanos.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

Suministros: Artículos de naturaleza fungible que son utilizados o vendidos a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.

Técnicas de Instrucción: Es la metodología utilizada para presentar la información al estudiante. Por ejemplo, pueden incluir conferencias, demostraciones, simulaciones, presentaciones audiovisuales, tareas para ser realizadas en la casa, talleres y prácticas. Los dispositivos de entrenamiento de nueva tecnología están también incluidos entre los métodos didácticos de instrucción.

Trabajos Aéreos: Es todo servicio especializado distinto al transporte aéreo comercial efectuado mediante la utilización de una aeronave

tripulada o no, puede ser remunerado o gratuito y requiere del certificado emitido conforme a las normas técnicas.

Valija Diplomática: Cartera o envío embalado, cerrado y precintado que contiene la correspondencia oficial entre un Gobierno y sus agentes diplomáticos en el extranjero; esta valija goza de inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación.

Vehículo de transferencia de pasajeros a la plataforma: Todo vehículo utilizado para transportar pasajeros entre las aeronaves y los edificios de terminales.

Verificación de Antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de Seguridad de la Aeronave: Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos o sustancias peligrosas.

Zona de Clasificación de Equipajes: Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

Zona de mantenimiento de aeronaves. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye plataformas, hangares, edificios y talleres, estacionamiento de vehículos y caminos relacionados con estos fines. Normalmente, esta zona se designa zona de seguridad restringida.

Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo o aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.

Zona Estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección de personas y pertenencias y las aeronaves, y cuyo acceso se encuentra estrictamente controlado.

Zona Sin Restricciones: Zona de un aeródromo o aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

CAPÍTULO C RESPONSABILIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO O AEROPUERTO

SECCIÓN 107.3 RESPONSABILIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO O AEROPUERTO.

Todo explotador de aeródromo o aeropuerto será responsable en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de:

- (a) Establecer y aplicar un Programa de Seguridad Local, un Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, Plan de Contingencias y Programa de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo a las disposiciones previstas en las secciones 107.4, 107.26, 107.33 y 107.34, establecido en los Apéndices A, B, y C de la presente Regulación y el apéndice N del Plan Nacional de Contingencias.
- (b) Establecer y aplicar medidas de seguridad de manera regular e imprevisible, con el objeto de prevenir o repeler actos de interferencia ilícita en los aeródromos o aeropuertos.
- (c) Designar a un Jefe de Seguridad, cuya función primordial será velar por el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.
- (d) Asegurarse que se cree un Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto de conformidad con los requisitos establecidos en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación.
- (e) Cumplir y poner en práctica las disposiciones y normas emitidas por la Autoridad Aeronáutica.
- (f) Establecer o designar un cuerpo de vigilancia capacitado y certificado que se encargue de aplicar los procedimientos de seguridad, en cantidad suficiente para cumplir de forma eficaz las disposiciones adoptadas en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.
- (g) Proporcionar las instalaciones y servicios adecuados a los Organismos de Seguridad de Estado con la finalidad de que se puedan cumplir con las responsabilidades asignadas en el Plan Nacional de Seguridad de

la Aviación Civil y del Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.

- (h) Asegurar que se tengan en cuenta las necesidades en materia de seguridad de la aviación civil, en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y servicios, así como, en las modificaciones de las ya existentes, de conformidad con lo establecido en la normativa técnica correspondiente.
- (i) Asegurar que se defina y asigne el presupuesto y recursos necesarios para cumplir con las responsabilidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil en el aeródromo o aeropuerto.
- (j) Identificar los sistemas críticos de tecnología de la información, las comunicaciones y los datos críticos empleados para los fines de la aviación civil, así como las amenazas y vulnerabilidades que los afecten, diseñando y aplicando medidas apropiadas de protección, que incluyan entre otras, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministros, separación de redes y control de acceso remoto, según corresponda, de conformidad con una evaluación de riesgo, para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de estos sistemas, que pudieran poner en peligro la seguridad de las operaciones de la aviación civil en el aeródromo o aeropuerto.
- (k) Establecer procedimientos e instruir a su personal con el propósito de identificar y resolver cualquier condición potencialmente sospechosa y la detección de comportamientos que puedan constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en las operaciones del aeródromo o aeropuerto.
- (l) En conjunto con la Autoridad Aeronáutica, basándose en la evaluación de riesgo de seguridad, establecer las zonas de seguridad restringidas.
- (m) Implementar procesos y procedimientos innovadores que permitan la diferenciación entre las actividades operacionales de inspección y el resto de los controles de seguridad, a fin de garantizar la efectividad de estos procesos y procedimientos.
- (n) En materia de control de la calidad en seguridad de la aviación:
 - (1) Designar la dependencia dentro de la organización (independiente de la dependencia de Seguridad de la Aviación Civil) que gestione y lleve a cabo las actividades establecidas en el Programa de Control de Calidad.
 - (2) Designar formalmente a un responsable de gestionar el cumplimiento del Programa de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (3) Designar al personal responsable de aplicar las actividades del control de calidad de seguridad de la aviación, para que evalúen regularmente la eficacia de su Programa de Seguridad.
 - (4) Revisar y aprobar la programación anual de las actividades propuestas en materia de control de calidad.
 - (5) Asumir el compromiso de hacer cumplir las actividades de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (6) Proveer de los recursos (financieros, materiales, personal, equipos, infraestructura) necesarios para que se cumpla el Programa de Control de Calidad.

CAPÍTULO D PROGRAMAS Y PLANES

SECCIÓN 107.4 PROGRAMA DE SEGURIDAD LOCAL DEL AERÓDROMO O AEROPUERTO.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe adoptar y llevar a cabo un Programa de Seguridad Local que:
 - (1) Resguarde la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, público en general y personal en tierra, contra actos de interferencia ilícita.
 - (2) Esté aprobado por la autoridad aeroportuaria.
 - (3) Mantenga el modelo de presentación conforme al Apéndice A de la presente Regulación, en cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, y cualquier otro requisito exigido por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Haya sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá una copia completa de su Programa de Seguridad Local aprobado, en la oficina del responsable de la seguridad del aeródromo o aeropuerto, y lo pondrá a disposición, a solicitud de los inspectores designados por la Autoridad Aeronáutica.
- (d) El explotador de aeródromo o aeropuerto tiene que:

- (1) Restringir y controlar la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial referidas a las operaciones de seguridad del aeródromo o aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice E de la presente Regulación.
- (2) Mantener una copia de las partes pertinentes de su Programa de Seguridad Local aprobado, o las instrucciones de implementación respectivas en todos los puestos de trabajo del aeródromo o aeropuerto donde se realice operaciones de seguridad de la aviación,
- (3) Comunicar a la Autoridad Aeronáutica las solicitudes de información efectuadas por los explotadores de aeronaves, concesionarios o empresas de servicios en el aeródromo o aeropuerto sobre temas relacionados con la Seguridad de la Aviación.
- (4) Suministrar las partes pertinentes del Programa de Seguridad Local aprobado, a los diferentes entes públicos y privados con responsabilidad en el mencionado programa de seguridad.
- (e) El explotador de aeródromo o aeropuerto, debe incluir en su Programa de Seguridad Local, los procedimientos para implementar medidas de seguridad de manera aleatoria e imprevisible, a fin de contribuir con un efecto disuasivo de las medidas de seguridad establecidas.

SECCIÓN 107.5 PROCESO PARA LA APROBACIÓN DE PROGRAMAS Y PLANES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto que pretenda la aprobación de un Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad y Plan de Contingencia sujeto a la presente Regulación, presentará sus programas ante la Autoridad Aeronáutica, con noventa (90) días hábiles de antelación al inicio estimado de cualquier tipo de operaciones.
- (b) La Autoridad Aeronáutica, dentro de sesenta (60) días hábiles, posterior a la recepción del programa de alguno de los documentos mencionados en el literal (a) de esta Sección, podrá aprobar el programa o enviará al solicitante un acta a través de la cual, se solicitará al explotador de aeródromo o aeropuerto que realice las correcciones necesarias para que dicho documento se ajuste a los requerimientos exigidos en la normativa técnica vigente.
- (c) Una vez recibida el acta, el explotador de aeródromo o aeropuerto presentará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes, el Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia modificado, o solicitará a la Autoridad Aeronáutica una reconsideración. La solicitud de reconsideración deberá ser presentada ante la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica.
- (d) De ser emitida una solicitud de reconsideración, la Autoridad Aeronáutica evaluará la misma, y procederá a cambiar o ratificar el acta.
- (e) La Autoridad Aeronáutica podrá realizar un máximo de dos (02) evaluaciones posteriores a la solicitud de revisión del Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia. De no ser subsanadas satisfactoriamente las no conformidades detectadas en la segunda revisión, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá iniciar el proceso nuevamente con la respectiva cancelación de derechos aeronáuticos establecidos para tal fin.

SECCIÓN 107.6 CAMBIO DE CONDICIONES QUE AFECTAN LA SEGURIDAD.

- (a) Posterior a la aprobación del Programa de Seguridad Local, todo explotador de aeródromo o aeropuerto seguirá los procedimientos estipulados en el literal (b) de la presente Sección, si se determina que ha ocurrido cualquiera de las siguientes condiciones:
 - (1) La descripción de un área del aeródromo o aeropuerto incluida en el Programa de Seguridad Local ha sufrido modificaciones.
 - (2) La realidad actual de las operaciones del aeródromo o aeropuerto exige la adecuación de los procedimientos, instalaciones, equipos, capacitación y apoyo al personal de seguridad, incluidos en los documentos en materia de seguridad de la aviación en su aprobación original.
 - (3) Modificación de situaciones o condiciones dentro o fuera del entorno aeronáutico que pudieren afectar el nivel de amenaza establecido por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá:
 - (1) Notificar inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica sobre dicha condición y especificar toda medida interina que se tome con el objeto de garantizar la seguridad adecuada hasta aprobar la

modificación apropiada del documento que requiera la adecuación.

- (2) Posterior a la notificación a la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a lo señalado en el numeral anterior, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá cumplir con lo establecido en la sección 107.7 de la presente Regulación.

SECCIÓN 107.7 PROCESO PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS Y PLANES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A SOLICITUD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO O AEROPUERTO.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto que solicite la aprobación de una modificación de los Programas en materia de Seguridad de la Aviación Civil, debe presentar la solicitud dirigida a la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Una vez recibida la solicitud de modificación, la Autoridad Aeronáutica, dentro de treinta (30) días hábiles, notificará por escrito al solicitante acerca de la aprobación o negación de dicha solicitud.
- (c) La Autoridad Aeronáutica aprobará la solicitud de la modificación del documento, siempre que:
 - (1) La Seguridad de la Aviación y el interés público lo requiera.
 - (2) La modificación propuesta brinde un nivel de seguridad adecuado.
- (d) De ser negada la solicitud de modificación, el explotador de aeródromo o aeropuerto podrá ejercer el Recurso de Reconsideración respectivo ante la Autoridad Aeronáutica dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de la comunicación.
- (e) De ser ejercido un Recurso de Reconsideración por parte del solicitante, la Autoridad Aeronáutica debe resolver dicho recurso dentro de los quince (15) días siguientes al recibo del mismo, notificando dentro de este lapso al solicitante acerca de la aprobación o negación de dicha solicitud.
- (f) La Autoridad Aeronáutica podrá realizar un máximo de dos (02) evaluaciones posteriores a la solicitud de revisión del Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia.

De no ser subsanadas satisfactoriamente las no conformidades detectadas en la segunda revisión, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá iniciar el proceso nuevamente con el respectivo pago de los derechos aeronáuticos establecidos para tal fin.

SECCIÓN 107.8 PROCESO PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS Y PLANES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN POR PARTE DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

- (a) La Autoridad Aeronáutica, tendrá la potestad de exigir por escrito al explotador de aeródromo o aeropuerto la modificación del Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia, que haya sido aprobado con anterioridad, si se llegara a determinar que la seguridad y el interés público se encuentran afectados y se requiera dicha modificación.
- (b) Una vez recibida la notificación por escrito de la modificación ordenada al explotador de aeródromo o aeropuerto por parte de la Autoridad Aeronáutica, el explotador si no estuviere de acuerdo con la misma tendrá un lapso de quince (15) días hábiles para ejercer Recurso de Reconsideración por escrito, realizando los alegatos correspondientes. Una vez evaluado el recurso, la Autoridad Aeronáutica, deberá dar respuesta por escrito al explotador dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, anulando el contenido de la notificación o ratificando la misma, especificando en este último caso la fecha en la cual el explotador deberá dar cumplimiento a lo solicitado.
- (c) Si la Autoridad Aeronáutica, determinara la existencia de una situación de emergencia que requiera acciones inmediatas y sin demoras por parte del explotador de aeródromo o aeropuerto, emitirá una comunicación modificando parte o todo el contenido del Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia del explotador, de forma permanente o temporal, lo cual será cumplido en el lapso señalado en la comunicación. La Autoridad Aeronáutica, sustentará dichas modificaciones con la explicación de los motivos de la emergencia y la necesidad de la implementación de dichas modificaciones.

CAPÍTULO E SEGURIDAD DE ÁREAS Y SISTEMAS DE CONTROL

SECCIÓN 107.9 SEGURIDAD DE LA PARTE PÚBLICA.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto efectuará cuando las circunstancias lo requieran, de manera imprevisible y de acuerdo a la evaluación de riesgo coordinada por la Autoridad Aeronáutica

conjuntamente con la autoridad aeroportuaria y los Organismos de Seguridad de Estado, el control e inspección de las personas y sus pertenencias que ingresen a la parte pública, estableciendo cualquier otra medida de seguridad en estas zonas para mitigar las posibles amenazas de actos de interferencia ilícita, dando cumplimiento a lo establecido en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.

- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto, en coordinación con la Autoridad Aeronáutica y con el apoyo de los Organismos de Seguridad de Estado, deberá planificar, realizar e instrumentar en su Programa de Seguridad Local, procedimientos normativos y operativos de restricción y control, a fin de impedir efectivamente el ingreso de personas a la parte pública, cuando se estime o sospeche que el ingreso y permanencia de las mismas dentro de la infraestructura aeroportuaria, pueda servir a los efectos que éstas planifiquen, intenten o ejecuten actos que puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil, en los aeródromos o aeropuertos, de las personas, cosas, su propia seguridad, la moral, el buen orden y la disciplina, que ocasionen molestias a otros usuarios o que a juicio de la Autoridad Aeronáutica, Aeroportuaria y de Seguridad de Estado, fomenten o faciliten la comisión de faltas y delitos en dichas áreas.
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe realizar anuncios de seguridad a través del sistema de sonido, en intervalos regulares, que incluirán como mínimo lo siguiente:
 - (1) Seguridad respecto al equipaje.
 - (2) Sugerir al pasajero no prestar ni recibir ayuda de extraños.
 - (3) Utilizar únicamente los servicios prestados por personal del aeropuerto y líneas aéreas.
 - (4) La prohibición del transporte de artículos prohibidos en el equipaje de mano.
 - (5) Acatar las instrucciones del personal de seguridad.
 - (6) Informar a las autoridades sobre irregularidades observadas.
 - (7) Cualquier otra que considere el explotador de aeródromo o aeropuerto.
- (d) En conjunto con la Autoridad Aeronáutica, identificar y designar en su Programa de Seguridad Local de todas las zonas denominadas como parte pública, que puede incluir diferentes instalaciones y edificios de terminal y coordinar con los organismos de seguridad de Estado competentes, las medidas de seguridad preventivas que deben aplicarse en dichas áreas, para mitigar las posibles amenazas de actos de interferencia ilícita de conformidad con la evaluación de riesgos.

SECCIÓN 107.10 SEGURIDAD DE LA PARTE AERONÁUTICA.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto, realizará las siguientes funciones:
 - (1) Controlar el acceso a la parte aeronáutica, lo cual incluye métodos para impedir el ingreso de personas y vehículos terrestres no autorizados. Los métodos de impedimento de ingreso mencionados deben incluir lo siguiente:
 - (i) Colocar vallas para impedir el acceso de personas no autorizadas a cualquier zona de seguridad restringida del aeródromo o aeropuerto.
 - (ii) Instalar vallas en cloacas, conductos y túneles si fuera necesario para evitar el acceso. La valla o barrera debe separar la parte pública de la parte aeronáutica y otras instalaciones o zonas del aeródromo o aeropuerto, vitales para la operación segura de las aeronaves. Ambos lados de la valla o barrera deben estar libres para facilitar el patrullaje de estas zonas.
 - (2) Controlar el desplazamiento de personas y vehículos terrestres dentro de toda parte aeronáutica, los mismos deberán portar en todo momento y de forma visible su permiso de acceso.
 - (3) Detectar y efectuar una acción con prontitud para controlar toda penetración, o intento de la misma, en la parte aeronáutica por personas cuyo ingreso no está autorizado, de conformidad con el Programa de Seguridad Local.
 - (4) Identificar en su Programa de Seguridad Local todas las áreas denominadas como parte aeronáutica en los Aeródromos o Aeropuertos y coordinar con los organismos de seguridad de Estado competentes, las medidas de seguridad preventivas que deben aplicarse en dichas áreas, para mitigar las posibles amenazas de actos de interferencia ilícita de conformidad con la evaluación de riesgos.

SECCIÓN 107.11 SISTEMA DE CONTROL DE ACCESO.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto estará en la obligación de implementar un sistema, método o procedimiento que garantice sólo

el ingreso de las personas autorizadas para acceder a las zonas de seguridad restringidas, conforme al Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, que garantice la negación inmediata del acceso a las personas cuya autorización de acceso no corresponda con la zona a la que pretenda ingresar. El mismo debe diferenciar el acceso otorgado a una zona de seguridad restringida, a varias de ellas o a todas éstas.

- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá considerar a las siguientes personas para tener acceso a las zonas de seguridad restringidas, previo cumplimiento de los procesos de seguridad:
 - (1) Altas personalidades del gobierno.
 - (2) Tripulaciones de a bordo.
 - (3) Personas que eventualmente laboran en las zonas de seguridad restringidas a solicitud y responsabilidad de cualquier entidad que solicite su ingreso.
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto, deberá garantizar que las personas, los artículos que transporten y los vehículos, a los cuales se les haya otorgado el acceso a una zona de seguridad restringida, sean inspeccionados en los puntos de control de acceso correspondientes. Quedan exentos de la inspección los dignatarios de otros Estados y los Miembros de la Fuerza Armada Nacional y Organismos de Seguridad de Estado, únicamente en cumplimiento de las actividades establecidas en el Programa de Seguridad Local y el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (d) El explotador de aeródromo o aeropuerto controlará el acceso autorizado de personas a zonas de seguridad restringidas respetando lo siguiente:
 - (1) Se permitirá a los pasajeros el acceso a las zonas de seguridad restringidas durante el procedimiento de embarque, siempre que estén provistos y presenten para su verificación documentos de viajes válidos. Dichos documentos de viaje serán principalmente el pasaporte o documentos de identidad emitidos por su país de origen y una tarjeta de embarque auténtica otorgada por un explotador de aeronave.
 - (2) Se permitirá el acceso de personal debidamente acreditado por el explotador de aeródromo o aeropuerto, a las zonas de seguridad restringidas, designadas de conformidad con el sistema de permisos descrito en el Programa de Seguridad Local de cada aeródromo o aeropuerto.
- (e) Queda bajo la responsabilidad de los concesionarios o arrendatarios dentro de un aeródromo o aeropuerto, aplicar las medidas de seguridad para el control de acceso de personas y vehículos que accedan de la parte pública a la parte aeronáutica por intermedio de las instalaciones o áreas exclusivas asignadas bajo la responsabilidad del concesionario o arrendatario. Corresponde al explotador de aeródromo o aeropuerto, describir en su Programa de Seguridad Local, las medidas que deban de aplicarse por parte de los concesionarios o arrendatarios para cumplir con las medidas de seguridad requeridas en el control de acceso, según los principios mencionados en esta sección.
- (f) Para el otorgamiento a los concesionarios o arrendatarios del control de acceso a la parte aeronáutica, el explotador de aeródromo o aeropuerto, establecerá mediante acuerdo por escrito las condiciones en las cuales estos garanticen las medidas de seguridad aplicadas.
- (g) En el caso que un concesionario o arrendatario no pueda cumplir con las medidas de seguridad para el control de acceso en sus instalaciones, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá:
 - (1) Exigir que se cumplan las medidas de seguridad para el control de acceso establecidas en su Programa de Seguridad Local.
 - (2) Asumir el control del acceso en las instalaciones del arrendatario o concesionario.
 - (3) Cerrar el punto de control de acceso.

CAPÍTULO F EMPLEO DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

SECCIÓN 107.12 AGENTES DE SEGURIDAD.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto que requiera emplear a cualquier persona o disponer que actúen como agente de seguridad para efectuar su servicio en el aeródromo o aeropuerto, velará que las mismas:
 - (1) Sean sometidas a un proceso de selección.
 - (2) Cumplan con la capacitación teórica y de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, establecido en su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

- (3) Obtenga la correspondiente certificación de competencia emitida por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) Demuestren que tienen el perfil requerido para cumplir con las funciones del cargo, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.
- (5) Sean fácilmente identificables portando un uniforme que los diferencie del resto de las dependencias del aeródromo o aeropuerto, y exhiba o porte una identificación u otro signo de autoridad.
- (b) El perfil del personal de seguridad del aeródromo o aeropuerto, deberá cumplir como mínimo con las siguientes condiciones:
 - (1) Ser mayor de 21 años de edad.
 - (2) Ser venezolano.
 - (3) Ser bachiller.
 - (4) Haber sido diagnosticado como apto para las funciones de seguridad por un profesional de la psicología a través de pruebas psicológicas que satisfagan los requisitos exigidos por la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) Poseer buenas condiciones físicas, compatibles con las funciones de seguridad de la aviación, de acuerdo a los parámetros exigidos por la Autoridad Aeronáutica.
 - (6) Debe cumplir con la normativa técnica vigente que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.
- (d) El explotador de aeródromo o aeropuerto no asignará al personal de seguridad de la aviación, tareas diferentes durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieran afectar la eficacia y la eficiencia de su desempeño o descuido de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.
- (e) La persona designada para ejercer labores de agente de seguridad deberá cumplir con lo establecido en la Sección 107.21 de la presente Regulación.

SECCIÓN 107.13 SUPERVISOR DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO O AEROPUERTO.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto, al momento de designar a una persona como supervisor de seguridad, debe:
 - (1) Designar por escrito los supervisores de seguridad, para cuyo cargo deberán demostrar una experiencia no menor de tres (03) años en el área de seguridad de la aviación.
 - (2) Cumplir con los requisitos establecidos en los literales (a) y (b) de la sección 107.12.
 - (3) Disponer de una cantidad suficiente de supervisores de seguridad, que permitan atender de manera eficiente la coordinación y supervisión del volumen total de las operaciones de seguridad en el aeródromo o aeropuerto, considerando los aspectos de administración del recurso humano.
- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe establecer dentro de su Programa de Seguridad Local las responsabilidades y funciones atribuidas a los supervisores de seguridad, entre ellas:
 - (1) Supervisar el adecuado desarrollo de las operaciones de seguridad del aeródromo o aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad Local.
 - (2) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los agentes de seguridad utilizados en las labores de seguridad.
 - (3) Tomar las decisiones necesarias a fin de solventar las posibles deficiencias encontradas en la aplicación de los controles y medidas de seguridad durante las operaciones del explotador de aeródromo o aeropuerto.
 - (4) Reportar inmediatamente al jefe de seguridad del explotador de aeródromo o aeropuerto, las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas.
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto no asignará otras actividades a un supervisor de seguridad durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieran afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.
- (d) La persona designada para cumplir labores de supervisor de seguridad deberá cumplir con lo establecido en la Sección 107.21 de la presente Regulación.

- (e) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

SECCIÓN 107.14 EMPLEO DE FUNCIONARIOS DE ORGANISMOS DE SEGURIDAD DE ESTADO

- (a) Cuando la cantidad de personal de seguridad de la aviación del explotador de aeródromo o aeropuerto no sea suficiente para satisfacer los requerimientos de seguridad, éste podrá solicitar el apoyo eventual o permanente de funcionarios pertenecientes a Organismos de Seguridad de Estado a nivel nacional, estatal o municipal a fin de solventar estas deficiencias, siempre y cuando dichos funcionarios hayan recibido la correspondiente capacitación de acuerdo a lo establecido en el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación del aeródromo o aeropuerto aprobado por la Autoridad Aeronáutica o la normativa técnica aplicable para la función a desempeñar, lo cual será responsabilidad de la autoridad aeroportuaria.
- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe notificar a la Autoridad Aeronáutica toda solicitud de apoyo de funcionarios de Organismos de Seguridad de Estado, la cual debe estar acompañada de la siguiente información:
 - (1) La forma de establecer el canal de comunicación y los procedimientos en caso de requerir el apoyo eventual.
 - (2) Una copia de la parte del Programa de Seguridad Local que describe el apoyo del personal de los Organismos de Seguridad de Estado, necesario para cumplir las responsabilidades de seguridad.
 - (3) Una descripción por parte del explotador de aeródromo o aeropuerto, argumentando la necesidad de obtener apoyo de entidades nacionales, estatales o municipales para los funcionarios de seguridad de Estado.
 - (4) La capacitación a ser dictada por el explotador del aeródromo o aeropuerto, aplicable a estos funcionarios de Seguridad de Estado que apoyen las tareas de seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, en acuerdo a los principios de contenido y duración establecidos en el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación.
 - (5) El número y el período estimado del personal de los Organismos de Seguridad de Estado, solicitado para apoyar a los agentes de seguridad en el aeródromo o aeropuerto.

CAPÍTULO G INSPECCIONES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

SECCIÓN 107.15 INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE DE MANO.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe realizar la inspección de seguridad de pasajeros y su equipaje de mano de acuerdo a su Programa de Seguridad Local, cumpliendo lo siguiente:
 - (1) Antes de acceder a la zona de seguridad restringida, se asegurará de que los pasajeros sean inspeccionados mediante pórtico detector de metales o detector de metales manual, y su equipaje de mano a través de la máquina de rayos equis (X). En caso de no poder cumplir con dicha función, debe contar con personal de seguridad suficiente para efectuar satisfactoriamente de forma manual la inspección sin afectar la facilitación.
 - (2) Garantizar que se apliquen los procedimientos establecidos, así como la existencia de las instalaciones y equipos descritos en su programa de seguridad local aprobado, para evitar o impedir el transporte, a bordo de aeronaves, de cualquier arma, artefactos explosivos o incendiarios, peligrosos o sustancias prohibidas en su persona o en el equipaje de mano.
- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe negar el acceso a los pasajeros que no permitan ser sometidos al proceso de inspección, salvo que el pasajero solicite que la inspección de seguridad se realice en privado.
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe establecer en su Programa de Seguridad Local, procedimientos para la inspección de los pasajeros con las siguientes necesidades especiales:
 - (1) Los que lleven objetos de gran valor.
 - (2) Los que tengan marcapasos.
 - (3) Los que se encuentren físicamente incapacitados.
 - (4) Los bebés en coches y niños (se requerirá el consentimiento de su representante o acompañante).

- (5) Las mujeres embarazadas.
- (6) Los transexuales.
- (7) Los pasajeros quienes por motivos religiosos se nieguen al chequeo manual, o al registro de su equipaje.
- (d) El explotador de aeródromo o aeropuerto colocará únicamente en sus puestos de inspección de seguridad, personal AVSEC debidamente certificado, conforme a lo señalado en su Programa de Seguridad Local aprobado, y según lo establecido por en la Normativa Técnica Vigente.
- (e) El explotador de aeródromo o aeropuerto se asegurará de que no exista posibilidad de contacto entre los pasajeros de origen, tránsito o trasbordo, sometidos al control de seguridad y otras personas que no hayan sido sometidas al mismo, una vez cruzados los puestos de inspección del aeródromo o aeropuerto. En caso de producirse dicho contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros y a su equipaje de mano antes de ingresar en la aeronave, para ello se adoptarán las siguientes medidas:
 - (1) Se desalojará de la zona de seguridad restringida a las personas no autorizadas y/o no inspeccionadas y el personal AVSEC bajo la administración del aeródromo o aeropuerto, llevará un registro detallado de dicha zona.
 - (2) Los pasajeros y su equipaje de mano, deben ser sometidos a una segunda inspección antes de que se les permita subir a bordo de la aeronave.
 - (3) En caso que algún pasajero inspeccionado, haya tenido acceso a una aeronave después de haberse mezclado accidentalmente con personas no inspeccionadas, el personal de seguridad del explotador de la aeronave, llevará a cabo una inspección completa de la aeronave antes de permitir el abordaje, luego de haber desalojado a este pasajero y sus posesiones de la misma.
- (f) El explotador de aeródromo o aeropuerto se asegurará de que los pasajeros que se trasborden a otro vuelo o estén en tránsito en operaciones nacionales, así como su equipaje de mano, sean sometidos a controles de seguridad adecuados, para evitar que se introduzcan artículos no autorizados a bordo de las aeronaves. Para el caso de los pasajeros en tránsito y trasbordo en las operaciones de vuelos internacionales, las medidas de seguridad incluirán una inspección a dichos pasajeros y a su equipaje de mano. Para los casos de pasajeros en tránsito que no desembarquen de las aeronaves por motivos operacionales, el explotador de aeronaves tomara medidas para garantizar la revisión interna de la aeronave a fin de verificar que los pasajeros que desembarcan no dejen objetos que puedan comprometer la seguridad del vuelo.
- (g) El explotador de aeródromo o aeropuerto en el proceso de inspección al personal del cuerpo diplomático y su equipaje, debe respetar lo establecido en los Convenios Internacionales, en especial, la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas, y tendrá especial diligencia en informar al personal diplomático que el Estado venezolano acoge las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, relativas a realizar procesos de inspección a toda persona y equipaje de manera uniforme y universal, es decir sin excepciones.
- (h) La valija diplomática, no será objeto de inspección por medios electrónicos ni registro manual, tampoco podrá ser abierta ni retenida, siempre y cuando sea provista de signos externos visibles de un Estado, esté debidamente sellada e identificada conforme a las características establecidas en los Convenios Internacionales, en especial la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas.
- (i) El personal diplomático, debe llevar consigo un documento oficial en el que conste su condición como tal y el número de bultos que constituyan la valija.
- (j) Aquellos bultos, maletas o paquetes que no cumplan con los requisitos para ser considerados como Valija Diplomática según la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas y la Legislación Internacional, no serán vistos como tales y por consiguiente deben ser sometidos a los controles normales de inspección.
- (k) El procedimiento indicado en los numerales anteriores, en ningún momento reemplaza los procedimientos de control propios de otras autoridades cuando se detecte la presencia de sustancias ilegales, artefactos o sustancias explosivas o mercancías peligrosas o cuando medie orden de autoridad judicial competente.

SECCIÓN 107.16 SEGURIDAD DEL EQUIPAJE FACTURADO Y NO IDENTIFICADO.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto adoptará las medidas necesarias para asegurar que el equipaje facturado de origen y el de trasbordo destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave que realiza operaciones de aviación civil nacional e internacional, sea inspeccionado antes de ser cargado a bordo de la aeronave.

- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto adoptará las medidas necesarias para que el equipaje no identificado o no reclamado sea inspeccionado a través de equipos de rayos X o de forma manual, para asegurarse que no contiene ningún artefacto explosivo ni otros artefactos de sabotaje, para posteriormente almacenarse en una zona protegida y aislada hasta que sea reclamado por su propietario o sea desincorporado de acuerdo al procedimiento que dicte la autoridad aeroportuaria.

CAPÍTULO H TRANSPORTE DE ARMAS, EXPLOSIVOS Y MATERIALES PELIGROSOS

SECCIÓN 107.17 PORTE, TRANSPORTE DE ARMAS, EXPLOSIVOS, MATERIALES PELIGROSOS Y TRATAMIENTO DE OBJETOS PROHIBIDOS

- (a) A excepción de lo dispuesto en los literales (b), (c) y (d) de la presente Sección, ninguna persona puede portar armas, explosivos u objetos prohibidos en las instalaciones del aeródromo o aeropuerto:
 - (1) Al iniciarse la inspección de la persona o de sus pertenencias antes de ingresar a una zona de seguridad restringida.
 - (2) Al ingresar a una zona de seguridad restringida o al encontrarse en la misma.
- (b) Podrán portar armas de fuego dentro de las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos y aeropuertos, los funcionarios de los organismos de seguridad de Estado en el cumplimiento de sus funciones o cuando existan motivos fundados para determinar que su actuación sea requerida para contener o suprimir la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.
- (c) Podrán portar armas de fuego los agentes de los Organismos de Seguridad de Estado que escolten a una persona bajo su custodia, por encontrarse sometido a procesos judiciales, deportados o inadmisibles, para ser transportados a bordo de una aeronave.
- (d) Podrán portar armas de fuego los agentes de los Organismos de Seguridad de Estado que por motivos de la seguridad del vuelo, deban viajar a bordo de las aeronaves nacionales o extranjeras, según lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (e) El explotador de aeródromo o aeropuerto, debe establecer procedimientos en su programa de seguridad local para asegurar que el traslado de armas de fuego a ser transportadas por los explotadores de aeronaves cumplan con sus políticas y procedimientos, así como mantener el correspondiente inventario y supervisión de aquellas armas que ingresen a una zona de seguridad restringida en posesión de funcionarios de Organismos de Seguridad de Estado en el cumplimiento de sus funciones.
- (f) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe designar y acondicionar un área para realizar de manera segura la descarga del arma de fuego a ser transportada por el explotador de aeronave, así como coordinar la presencia de un funcionario de seguridad de Estado responsable de verificar la documentación que acredite el porte de armas y la descarga de la misma.
- (g) Los pasajeros no podrán portar objetos prohibidos sobre su persona o en su equipaje de mano al ingresar a una zona de seguridad restringida.
- (h) Todo lo dispuesto en la presente sección, tiene aplicación sobre las operaciones de transporte aéreo comercial público de pasajeros, carga y correo.

CAPÍTULO I NOVEDADES, REPORTES Y REGISTRO

SECCIÓN 107.18 REGISTRO DE NOVEDADES Y REPORTES.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá garantizar que:
 - (1) Se mantenga el registro de novedades por un mínimo de doce (12) meses a la ocurrencia de estas.
 - (2) A solicitud de la Autoridad Aeronáutica, se ponga a su disposición el registro de novedades.
 - (3) Se notifique de manera inmediata, y por el medio más expedito, a los Inspectores de Seguridad de la Aviación (AVSEC) asignados a cada administrado, o a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, aquellos eventos descritos en el literal (b) de esta Sección y dentro de los primeros cinco (05) días a partir del suceso, remitiendo debidamente completado, el formulario "Reporte de Actos de Interferencia Ilícita", en el Apéndice F de la presente Regulación.

- (4) Se envíe mensualmente a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los primeros cinco (05) días del mes, aquellos eventos descritos en el literal (c) de esta Sección mediante el formulario "Reporte de Novedades", de acuerdo a lo establecido en el Apéndice G de la presente Regulación.
- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá notificar de manera inmediata cualquiera de los siguientes incidentes de interferencia ilícita o de sus actos preparatorios, de que se tenga conocimiento:
- (1) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
 - (2) Destrucción de una aeronave en servicio.
 - (3) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos o aeropuertos.
 - (4) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
 - (5) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales.
 - (6) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
 - (7) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
 - (8) Amenazas de bombas en aeronaves o instalaciones aeroportuarias.
 - (9) Incidentes de ciberseguridad.
 - (10) Nuevos métodos para ocultar ingeniosamente amenazas
 - (11) incursiones ilícitas en las zonas de seguridad restringidas
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá notificar cualquiera de las siguientes novedades:
- (1) Cantidad y tipo de armas, explosivos u otros artículos prohibidos hallados durante los procesos de inspección en el aeródromo o aeropuerto y el método de detección utilizado para cada uno de ellos.
 - (2) Cantidad de detenciones y la disposición inmediata de toda persona al organismo de seguridad respectivo.
 - (3) Cantidad de denuncias por delitos comunes tales como robos, hurtos, estafas, agresiones físicas, entre otros, además de eventos como huelgas de cualquier tipo u otros eventos similares.
 - (4) Cantidad de extravíos, robos o hurtos de tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos.
 - (5) Cantidad de reportes de faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de tarjetas de identificación emitidas por el aeródromo o aeropuerto, indicando la empresa a la cual pertenece la persona.
 - (6) Todo incidente con entidades del Estado y otras organizaciones.
 - (7) Cualquier otro evento que establezca la Autoridad Aeronáutica.
- (d) La persona que realice los trámites de remisión del reporte de novedades por parte del explotador de aeródromo o aeropuerto, debe prever que esta información llegue adecuadamente a la Gerencia de Seguridad de la Aviación, manteniendo la misma bajo una distribución limitada y que ésta no se distribuya a personas que no tengan la imperiosa necesidad de conocerla.

CAPÍTULO J

IDENTIFICACIÓN PERSONAL, ANTECEDENTES Y NIVEL DE AMENAZA

SECCIÓN 107.19 MEDIOS DE IDENTIFICACIÓN EN EL AERÓDROMO O AEROPUERTO.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe diseñar e implementar un sistema de identificación basado en la emisión de tarjetas de identificación para las personas y pases para vehículos que tengan acceso a las zonas de seguridad restringidas y parte aeronáutica del aeródromo o aeropuerto.
- (b) Basándose en la evaluación de riesgo de seguridad, el explotador de aeródromo o aeropuerto, conjuntamente con la Autoridad Aeronáutica, tendrá la responsabilidad de establecer las zonas de seguridad restringidas. La parte aeronáutica se puede subdividir en zonas de seguridad restringidas, las cuales deben poseer un nivel de acceso y seguridad acorde a la criticidad de las funciones que normalmente se realizan en ellas, con la anotación de los accesos correspondientes en la tarjeta de identificación de personas o en los pases para vehículos. El acceso a estas zonas se otorgará con base al principio de "necesidad legítima de acceso" a las mismas, para llevar a cabo una tarea o desempeñar una obligación de servicio.
- (c) La empresa u organización con operación en el aeródromo o aeropuerto, para la cual labore un empleado que requiera una tarjeta de identificación o pase para vehículo, debe iniciar dicha solicitud de manera escrita a través del formato o planilla preestablecido por el aeródromo o aeropuerto en el departamento encargado de expedir los permisos, suministrando la filiación completa del empleado, la descripción del cargo, del puesto de trabajo a desempeñar por éste y una justificación de la necesidad de acceso a las zonas de seguridad restringidas solicitadas para el empleado. No debe ser considerado el cargo, grado o título de una persona como criterio para asignarle una tarjeta de identificación o un pase para vehículos.
- (d) La empresa u organización solicitante de una tarjeta de identificación, debe realizar la verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana del postulado, a fin de verificar la probidad de ésta, como parte de la evaluación para el otorgamiento de acceso sin escolta a la parte aeronáutica o a una zona de seguridad restringida del aeródromo o aeropuerto. El resultado de estas verificaciones debe ser reflejado en el formato o planilla de solicitud preestablecido por el aeródromo o aeropuerto.
- (e) Una vez consignados los requisitos exigidos por la empresa solicitante, o de realizarse la verificación de estos requisitos por el aeródromo o aeropuerto para el caso de empleados del mismo o personas contratadas por este, el responsable de otorgar dichos permisos en el aeródromo o aeropuerto debe determinar a qué zonas de seguridad restringidas tendrá acceso el solicitante para cumplir con las funciones declaradas.
- (f) El explotador de aeródromo o aeropuerto no podrá expedir un permiso que brinde acceso a cualquier zona de seguridad restringida a menos que la persona haya culminado satisfactoriamente una capacitación en materia de seguridad de la aviación, de conformidad con un Programa de Instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (g) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá un registro de toda capacitación impartida, hasta noventa (90) días hábiles posteriores a la terminación de los privilegios de acceso sin escolta de dicha persona.
- (h) Los permisos tendrán una vigencia no mayor a doce (12) meses y de ser requeridas renovaciones, los solicitantes deberán cumplir nuevamente con los requisitos de la presente Sección. Salvo en aquellos casos en que el explotador de aeródromo o aeropuerto así lo establezca en su Programa de Seguridad Local, o mediante comunicado, no se podrá otorgar prórroga de los permisos una vez caducada la fecha de vigencia de los mismos.
- (i) Para el diseño de los permisos debe respetarse las siguientes características:
- (1) Debe impedir falsificaciones.
 - (2) Debe ser de fácil identificación.
 - (3) Debe evitar alteraciones en su contenido.
- (j) El permiso deberá incluir:
- (1) Nombre del titular.
 - (2) Cédula de identidad.
 - (3) Fotografía a color del titular.
 - (4) Nombre del patrono (compañía / organización).
 - (5) Fecha de expiración del permiso.
 - (6) Anotación de los accesos correspondientes a las zonas de seguridad restringidas autorizadas.
 - (7) Número de serie del permiso.
- (k) Los criterios y los requisitos para la expedición de pases de vehículos deben seguir las pautas de las tarjetas de identificación de personas.
- (l) En los pases para vehículos deberá incluirse por lo menos, la siguiente información:
- (1) Número de serie del vehículo y matrícula.
 - (2) Nombre de la organización propietaria o explotadora del vehículo.
 - (3) Período de validez del pase.
 - (4) Anotación de los accesos correspondientes a las zonas de seguridad restringidas autorizadas.
 - (5) Puntos de control de acceso que el vehículo está autorizado a utilizar.
- (m) Todo el material utilizado en la producción de los permisos debe conservarse resguardado en un lugar seguro y se debe establecer

procedimientos adecuados de control de inventario y de verificación de los materiales.

- (n) Todo el personal adscrito al aeródromo o aeropuerto o de las empresas u organizaciones que operen en estos, así como los visitantes a sus instalaciones deben exhibir las tarjetas de identificación en la vestimenta exterior por encima de la cintura, siempre que se encuentren en las zonas para la que hayan sido autorizadas. En aquellos casos que se consideren necesarios por fines de seguridad laboral, deben diseñarse vestimenta exterior con un bolsillo transparente, o cualquier otro diseño, en el que pueda colocarse el permiso y ser exhibido con seguridad.
- (o) Los pases para vehículos deben fijarse en el vidrio del parabrisas delantero del vehículo para el cual se expiden y exhibirse permanentemente cuando el vehículo ingrese en zonas de seguridad restringidas.
- (p) El explotador de aeródromo o aeropuertos debe establecer dentro de su Programa de Seguridad Local, las políticas y procedimientos necesarios con el fin de recolectar aquellos permisos vencidos, bien sea al momento de la renovación, en la retención de permisos vencidos en los puntos de control de acceso o mediante cualquier otro método alternativo, que permitan mantener bajo custodia y posterior destrucción, aquellos permisos vencidos.
- (q) El explotador de aeródromo o aeropuerto, así como las empresas u organizaciones que soliciten tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos, deben establecer procedimientos para recuperar estos permisos inmediatamente después que su titular deje de tener derecho al acceso que se le ha concedido, particularmente cuando el titular autorizado finiquite la relación laboral en la organización o sea transferido a otras obligaciones.
- (r) Las empresas, organizaciones y las dependencias internas del aeródromo o aeropuerto que soliciten tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos, deben notificar de manera expedita al departamento encargado de expedir los permisos, el extravío, robo o deterioro de los permisos otorgados a su personal.
- (s) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe realizar como medida de control de la calidad al sistema de emisión de permisos, auditorías aleatorias a fin de cotejar el total de tarjetas de identificación y pases de vehículos emitidos con los que poseen los explotadores de aeronaves, empresas de servicios de seguridad, agentes acreditados, concesionarios y arrendatarios a fin de validar que los mismos notifiquen oportunamente los permisos recuperados o extraviados de su personal.
- (t) En caso de presentarse un hecho extraordinario, o evidenciarse a través de las actividades de control de calidad efectuadas por el explotador de aeródromo o aeropuerto, que el cinco por ciento (5%) del total de tarjetas de identificación y pases de vehículos emitidos se encuentren extraviados, el explotador de aeródromo o aeropuerto debe realizar las coordinaciones respectivas a fin de iniciar de manera inmediata la actualización y emisión del total de las tarjetas de identificación para evitar el ingreso de personas y vehículos no autorizados a las zonas de seguridad restringidas del aeródromo o aeropuerto.
- (u) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe desarrollar un reglamento interno de manejo de los sistemas de identificación que incluya las infracciones con sus respectivas sanciones de conformidad con lo establecido en el Ordenamiento Jurídico, tales como:
 - (1) Transferir el permiso a personas o vehículos no autorizados o distintos de su titular.
 - (2) Falsificación de permisos.
 - (3) Alteración del contenido e información en los permisos.
- (v) Los permisos válidos para el uso en los aeródromos o aeropuertos son:
 - (1) Las credenciales oficiales emitidas a los inspectores designados por la Autoridad Aeronáutica venezolana, que permitirán a dicho personal tener acceso a las partes pública y aeronáutica de los aeródromos o aeropuertos en cumplimiento de sus funciones.
 - (2) Los permisos emitidos a personas y vehículos por el explotador de aeródromo o aeropuerto según lo establecido en su Programa de Seguridad Local.

SECCIÓN 107.20 JEFE DE SEGURIDAD DEL AERÓDROMO O AEROPUERTO.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe designar ante la Autoridad Aeronáutica, un Jefe de Seguridad del Aeropuerto, que cumpla con lo establecido en la presente Sección, con poder de decisión y quien será el responsable de la seguridad del aeródromo o aeropuerto. La designación debe incluir el nombre del Jefe de Seguridad así como una descripción de la manera en la cual se contactará durante las veinticuatro (24) horas del día.

- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe designar por escrito una persona que supla al Jefe de Seguridad del aeródromo o aeropuerto, quien debe cumplir con el perfil establecido en la Sección 107.13 de la presente regulación. Esta persona apoyará constantemente al Jefe de Seguridad del aeródromo o aeropuerto en las operaciones de seguridad de la aviación, y cubrirá las funciones del Jefe de Seguridad a falta de éste.
- (c) El Jefe de Seguridad servirá como contacto principal del explotador del aeródromo o aeropuerto para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y a las comunicaciones con la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad Local.
- (d) Toda persona designada como Jefe de Seguridad en un aeródromo o aeropuerto, debe cumplir con los siguientes requisitos:
 - (1) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad, contra los actos de interferencia ilícita en el ámbito de la Aviación Civil.
 - (2) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
 - (3) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.
 - (4) Esté familiarizado con las operaciones de un aeródromo o aeropuerto.
 - (5) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Seguridad Local, el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, y el Plan de Contingencias del aeródromo o aeropuerto.
 - (6) Esté familiarizado con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).
 - (7) Aprobar una evaluación teórica de conocimientos generales en materia de seguridad de la aviación de acuerdo a las disposiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica.
 - (8) Haber realizado el pago correspondiente a los Derechos Aeronáuticos.
- (e) Cuando el jefe de seguridad de aeródromo o aeropuerto no reúna completamente los requisitos establecidos en el literal anterior, la persona que lo supla deberá cumplir cabalmente con tales requisitos.
- (f) Corresponde al Jefe de Seguridad de un explotador de aeródromo o aeropuerto, las siguientes responsabilidades:
 - (1) Señalar las discrepancias, deficiencias y errores en las medidas de seguridad del explotador de aeródromo o aeropuerto, explotadores de aeronaves, organismos de Seguridad de Estado, correo y otras organizaciones que realicen operaciones en el aeródromo o aeropuerto, recomendando las medidas para ser corregidos.
 - (2) Tomar las medidas necesarias para corregir las fallas en materia de seguridad en el aeródromo o aeropuerto.
 - (3) Realizar un estudio de seguridad del aeródromo o aeropuerto y mantenerlo actualizado, a través del cual se evalué la necesidad de personal para atender de forma eficaz y eficiente el volumen de las operaciones de seguridad que se desarrollan en el aeródromo o aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad Local, y teniendo en cuenta las necesidades de administración del recurso humano.
 - (4) Participar en el equipo de planificación y diseño de aeródromo o aeropuerto.
 - (5) Modificar cuando se requiera, el Programa de Seguridad Local, el Programa de Instrucción en Seguridad o el Plan de Contingencias del Aeródromo o Aeropuerto, para corregir las deficiencias en estos y cubrir las necesidades en materia de seguridad, de acuerdo a lo establecido en la sección 107.7 y 107.8 de la presente Regulación.
 - (6) Garantizar que el Programa de Seguridad Local se mantenga actualizado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (7) Supervisar y vigilar el cumplimiento del Programa de Seguridad Local.
 - (8) Mantener comunicación eficaz entre el aeródromo o aeropuerto y otros Organismos de Seguridad de Estado.
 - (9) Estimular el conocimiento del concepto de seguridad y la vigilancia en todas las personas que laboren en el aeródromo o aeropuerto.

- (10) Garantizar que las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en el aeródromo o aeropuerto, reciban la capacitación adecuada.
- (11) Garantizar la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano, a fin de lograr que dichas actividades se efectúen de forma completa y eficaz.
- (12) Mantener una relación de todos los actos o tentativas de actos de interferencia ilícita ocurridos en el aeródromo o aeropuerto así como de todas las armas, objetos prohibidos y artefactos peligrosos detectados durante la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano, y reportarlas a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
- (13) Iniciar las indagaciones, tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche sobre actos o tentativas de actos de interferencia ilícita, con el objeto de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar un evento similar a futuro.
- (14) Preparar los planes de contingencias del aeródromo o aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.
- (15) Presidir el Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.
- (16) Garantizar la disponibilidad de los medios eficaces para hacer frente a las amenazas y sucesos que pongan en peligro la seguridad de la aviación civil.
- (17) Evaluar las situaciones en las que considere que el nivel de amenaza deba ser aumentado y proponer a la Autoridad Aeronáutica la adopción de medidas de seguridad especiales.

SECCIÓN 107.21 HISTORIAL DE LOS EMPLEADOS, VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES LABORALES Y BUENA CONDUCTA CIUDADANA.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto otorgará una autorización de acceso cuando:
 - (1) La persona haya sido objeto de una revisión satisfactoria que abarque los últimos cinco (5) años de su historial laboral y de buena conducta ciudadana.
 - (2) El explotador de aeródromo o aeropuerto o el empleador solicitante incluya en el formato de solicitud una notificación, mediante la cual el solicitante fue sometido a una verificación de historial laboral y buena conducta ciudadana.
- (b) Se considerará que un explotador de aeródromo o aeropuerto cumple sus obligaciones en virtud al literal (a) de la presente Sección, cuando:
 - (1) Verifica la emisión de la certificación realizada por el empleador solicitante en la cual éste indica el cumplimiento de la historia laboral y de buena conducta ciudadana de sus empleados.
 - (2) Al efectuar en forma aleatoria las verificaciones de los antecedentes laborales, de buena conducta ciudadana y de los permisos de acceso otorgados con anterioridad procede a resolver con el solicitante cualquier incumplimiento de los requisitos exigidos y lo informe por escrito a la Autoridad Aeronáutica.
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto designará por escrito a un personal a fin que se haga cargo de:
 - (1) Revisar y controlar los resultados de verificación de historial laboral y buena conducta ciudadana para otorgar permisos de acceso.
 - (2) Verificar antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana en forma aleatoria, de por lo menos el cinco por ciento (5%) de las solicitudes de permisos de acceso para personas por parte de un explotador de aeronaves, concesionario o empresa de servicio en el aeródromo o aeropuerto, y de encontrar cualquier incumplimiento o falta de probidad, negará dicha solicitud y lo notificará a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
 - (3) Verificar los antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana del cien por ciento (100%) de las solicitudes de permisos de acceso para el personal empleado de las diferentes dependencias del explotador del aeródromo o aeropuerto, que requieran acceso sin escolta a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida.
- (d) El explotador de aeródromo o aeropuerto conservará un registro físico y confidencial de todo individuo, por un período de veinticuatro (24) meses posteriores al término de la autorización de acceso. Los registros de toda persona deberán contener:
 - (1) La solicitud del permiso, las constancias de trabajo que emite el empleador, así como cualquier otra información que se considere necesaria.
 - (2) Una comprobación de sus antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, que deberá incluir los resultados respectivos

o una certificación por parte del explotador de aeródromos o aeropuertos o explotador de aeronaves.

- (3) Una constancia emitida por el explotador de aeronaves, concesionario o empresa de servicio de aeródromo o aeropuerto, mediante la cual se compruebe que en la solicitud de permisos de acceso de sus empleados se cumplió con lo estipulado en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 108, 109 y 112.
- (e) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá un registro de nombres y firmas de las personas designadas por parte de los explotadores de aeronaves, concesionarios o empresas de servicios en el aeródromo o aeropuerto, autorizadas para solicitar permisos de acceso.
- (f) Un explotador de aeródromo o aeropuerto podrá autorizar, aún sin haber realizado la verificación de antecedentes laborales, el acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas de las siguientes personas:
 - (1) Altas autoridades del Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela, miembros de la Fuerza Armada Nacional y Organismos de Seguridad de Estado.
 - (2) Tripulaciones de explotadores de aeronaves extranjeras.
 - (3) Inspectores Aeronáuticos del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
- (g) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá solicitar que todas las personas que pretendan realizar una actividad en las zonas de seguridad restringidas y parte aeronáutica, llenen un formulario de solicitud, que incluya lo siguiente:
 - (1) Datos personales.
 - (2) Empleos anteriores indicando ubicación, dirección y teléfonos.
 - (3) Datos personales y teléfonos de su supervisor inmediato de la empresa.
 - (4) Presentación de una carta de buena conducta ciudadana, expedida por la autoridad local donde reside.
 - (5) Declaración por parte del solicitante, que la información es completa y precisa.
 - (6) Declaración de aceptación, que si la información es falsa o equivocada, ello bastará para rechazar su solicitud.
 - (7) Autorización para consultar a los empleadores anteriores u organismos del gobierno y sus referencias personales.
 - (8) Firma del solicitante.
 - (9) Visa de transeúnte laboral al personal extranjero.
 - (10) Cualquier información pertinente que se considere necesaria para facilitar la verificación de antecedentes laborales y buena conducta ciudadana.
- (h) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá solicitar y mantener registros, sobre la presentación y actualización cada doce (12) meses, de la constancia de buena conducta ciudadana, correspondiente a cada empleado del administrado, que tenga autorización de acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

SECCIÓN 107.22 NIVELES DE AMENAZA.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto, dentro de su Programa de Seguridad Local deberá indicar los procedimientos a fin de ajustarse a los diferentes niveles de amenaza a que pueda estar expuesto, teniendo en cuenta la ubicación del aeródromo o aeropuerto, las condiciones políticas, zona de conflicto y cualquier otro criterio que permita a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil de la Autoridad Aeronáutica definir en qué situación se encuentra.
- (b) El nivel de amenaza será evaluado por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a la situación de peligro, a las medidas de seguridad que tiene el aeródromo o aeropuerto y que puedan cambiar a corto plazo, de acuerdo a las circunstancias especiales o a instrucciones de la Autoridad Aeronáutica. Los niveles de amenaza son los siguientes:
 - (1) Nivel de amenaza **ALTA**: Se aplicará cuando suceda un hecho generado por un acto de interferencia ilícita o cualquier otro que atente contra la seguridad de las personas e instalaciones aeronáuticas, asimismo, este nivel deberá establecerse, cuando existan hechos que ocurran continuamente y que puedan generar una condición crítica o en el caso de que existan informaciones ordinarias o secretas que un explotador de aeródromo o aeropuerto o de aeronaves lleguen a ser objeto de algún tipo de agresión.
 - (2) Nivel de amenaza **MEDIA**: Se podrá aplicar cuando existan condiciones que permitan mantener una constante alerta sobre circunstancias frecuentes que alteren el normal funcionamiento del aeródromo o aeropuerto o de un explotador de aeronaves

(huelgas, robos, alteración de los servicios aeroportuarios, entre otros).

- (3) Nivel de amenaza **BAJA**: Se podrá aplicar cuando la ubicación, el desarrollo de la actividad pública y las medidas de seguridad tomadas, el aeródromo o aeropuerto o el explotador de aeronaves no esté en peligro de sufrir algún acto que atente contra sus instalaciones o sus operaciones.
- (c) Los niveles de amenaza son establecidos por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo con las situaciones y evaluaciones de riesgo.
- (d) El explotador de aeródromo o aeropuerto al ser notificado de la variación del nivel de amenaza, debe implementar de manera inmediata los procedimientos establecidos en su Programa de Seguridad Local para el nivel de amenaza notificado.

CAPÍTULO K

COORDINACIÓN CON ÓRGANOS Y ENTES DEL ESTADO

SECCIÓN 107.23 COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS.

El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá coordinar con otros órganos o entes del Estado y con la Autoridad Aeronáutica, respecto a los temas de Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo a lo señalado en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, el mismo debe cumplir con los requisitos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

SECCIÓN 107.24 COMITÉ DE SEGURIDAD LOCAL DEL AERÓDROMO O AEROPUERTO.

- (a) Dentro del Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, se establecerá el Comité de Seguridad Local y definirá sus atribuciones y funciones, cumpliendo con lo señalado en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Este comité se reunirá como mínimo una (01) vez cada tres (03) meses de manera Ordinaria, y de manera Extraordinaria siempre que las convoque su Presidente por libre iniciativa o a petición de, como mínimo, dos tercios del comité.
- (b) El Comité de Seguridad Local se regirá por lo establecido en el Apéndice D de la Presente Regulación.

SECCIÓN 107.25 CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (COE) O CENTRO DE MANEJO DE CRISIS (CMC)

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá acondicionar un COE o CMC, a través del cual se lleven a cabo las coordinaciones para ejecutar el plan de contingencia, cuando estos se activen.
- (b) El COE o CMC deberá adecuarse a lo señalado en el Plan de Contingencia del aeródromo o aeropuerto, el mismo que deberá cumplir con los requisitos del Plan Nacional de Contingencias.

CAPÍTULO L

INSTRUCCIÓN Y EMPLEO DE EQUIPOS DE DETECCIÓN

SECCIÓN 107.26 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá desarrollar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Instrucción en materia de seguridad de la Aviación Civil de acuerdo a lo establecido en el Apéndice B de la presente Regulación.
- (b) Dentro del programa de instrucción del aeródromo o aeropuerto se especificará en detalle el contenido, duración, el mantenimiento de los registros de instrucción y el responsable de la capacitación AVSEC en el explotador del aeródromo o aeropuerto.
- (c) El Programa de Instrucción será presentado en un ejemplar separado del Programa de Seguridad Local para la correspondiente evaluación y aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 107.5, 107.6, 107.7, y 107.8, respectivamente, de la presente regulación.
- (e) Todo explotador de aeródromo o aeropuerto debe notificar con un lapso no menor a diez (10) días hábiles, la ejecución de un curso de instrucción en materia de seguridad de la aviación, a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, junto con los detalles y requisitos exigidos para tales casos.

SECCIÓN 107.27 USO DEL SISTEMA DE RAYOS EQUIS (X).

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto que se disponga a usar un Sistema de Rayos Equis (X), bajo la autorización de la Autoridad

Aeronáutica y según lo establecido en su Programa de Seguridad Local, deberá garantizar que:

- (1) Se describa de manera específica su funcionamiento, características y operación en el Programa de Seguridad Local.
- (2) El personal que opere estos equipos esté certificado y cumpla las limitaciones de tiempo de servicio, señaladas en su programa de seguridad aprobado.
- (3) Se coloque una señal visible en el puesto de inspección y en el Sistema de Rayos Equis (X), mediante la cual se indique a los pasajeros que sus artículos son objeto de inspección por parte de dicho sistema.
- (4) Se mantenga una copia de los resultados del estudio de radiación más reciente llevados a cabo por el ente competente reconocido y deberá ponerlo a disposición de los Inspectores de la Autoridad Aeronáutica en cada puesto de inspección donde se utilice este tipo de equipos y en la oficina del Jefe de Seguridad del explotador de aeródromo o aeropuerto.
- (5) Establecer y poner en práctica un programa de entrenamiento inicial y recurrente de los operadores del sistema, el cual incluye entrenamiento en el uso eficiente del sistema de rayos X y en la interpretación de imágenes para la identificación de armas y otros artículos peligrosos o prohibidos, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación
- (6) Establecer y poner en práctica un programa de mantenimiento del equipo de rayos equis (X), según las recomendaciones del fabricante, el cual debe ser realizado por un personal técnico calificado por el fabricante o representante de los equipos en el país.
- (7) El equipo de rayos equis (X) cumpla con los requisitos mínimos de inspección que establezca la Autoridad Aeronáutica.
- (8) Se cumplen todos los requisitos de protección radiológica, establecidos por el organismo nacional competente en la materia.
- (9) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe mantener una relación de la cantidad de equipos de rayos equis (X), su ubicación dentro del aeropuerto, las especificaciones de los equipos y el responsable del mantenimiento de estos.

SECCIÓN 107.28 USO DEL PÓRTICO DETECTOR DE METALES Y DETECTOR MANUAL DE METALES.

- (a) La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar al explotador de aeródromo o aeropuerto, el uso de los sistemas de pórticos detectores de metales o detectores manuales de metales para la inspección de personas de acuerdo al Programa de Seguridad Local, si el explotador demuestra que:
- (1) Su programa de Instrucción del explotador, destinado a los operarios del sistema, incluye capacitación del uso del pórtico detector de metales y detectores manuales de metales para la identificación de armas y otros artículos prohibidos o peligrosos.
- (2) El programa de mantenimiento anual del pórtico de metales y de los detectores manuales según las recomendaciones del fabricante, es realizado por un personal calificado por el fabricante representante exclusivo de los equipos en el país.
- (3) El pórtico detector de metales y los detectores manuales de metales cumple con los requisitos mínimos técnicos de inspección requeridos por la Autoridad Aeronáutica.
- (4) El explotador de aeródromo o aeropuerto, debe mantener una relación de la cantidad de equipos detectores de metales, su ubicación dentro del aeropuerto, las especificaciones de los equipos y el responsable del mantenimiento de estos.

SECCIÓN 107.29 OTROS SISTEMAS DE INSPECCIÓN.

La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar al explotador de aeródromo o aeropuerto el uso de otros sistemas de detección para la inspección de pasajeros, equipaje de mano, equipaje facturado y carga; tales como escáneres corporales, detectores de vapores y trazas de explosivos y otros agentes o sustancias químicas, sistemas de detección de explosivos líquidos, perros detectores de explosivos, previa evaluación de dichos equipos o recursos, así como, el cumplimiento de los principios de capacitación y mantenimiento señalados en la correspondiente circular de seguridad de la aviación.

CAPÍTULO M**SEGURIDAD DE LOS AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS PLANES Y PROGRAMAS, VIGILANCIA CONTINUA DE CUMPLIMIENTO****SECCIÓN 107.30 SEGURIDAD EN INSTALACIONES DEL AERÓDROMO O AEROPUERTO.**

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto se asegurará que los requisitos de diseño relacionados con la infraestructura, se integren en las construcciones de nuevas instalaciones y servicios, así como la remodelación de las instalaciones ya existentes, para la óptima aplicación de las medidas de Seguridad de la Aviación Civil.
- (b) Los diseños y construcciones previstas en el literal anterior, deben contar con el visto bueno del Jefe de Seguridad del aeródromo o aeropuerto y la autorización previa de la Autoridad Aeronáutica, tomando en consideración aquellas áreas relacionadas con el tema de seguridad de la aviación y facilitación.
- (c) El explotador de aeródromo o aeropuerto establecerá en sus instalaciones, zonas de almacenamiento seguras, en las cuales pueda guardarse equipaje extraviado hasta que se remita o sea reclamado por su propietario, o se disponga del mismo de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad Local.
- (d) Cada aeródromo o aeropuerto deberá mencionar en su Plan de Contingencia, los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves, a los cuales deberán desplazarse aquellas aeronaves que se sospechen estén bajo amenaza, así como las que estén sometidas a un acto de interferencia ilícita, así como las zonas destinadas para que los cuerpos especialistas en la desactivación de explosivos u objetos de sabotaje, procedan a realizar las labores inherentes al manejo de estos objetos, de manera que no causen daños a las instalaciones aeroportuarias u otras áreas aeronáuticas.
- (e) Corresponde al administrador de cada aeródromo o aeropuerto disponer de los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para que los diferentes organismos responsables de la seguridad en el aeródromo o aeropuerto cumplan con sus responsabilidades.

SECCIÓN 107.31 PROHIBICIÓN DEL USO DE DISPOSITIVOS LÁSER.

- (a) El uso de dispositivos láser en una instalación aeronáutica o en sus aproximaciones contra las aeronaves y sus tripulantes, con el fin de causar un daño intencional que pudiera producir distracción, perturbación y desorientación a la tripulación de vuelo, se considera como una vulneración a la seguridad operacional y protección de la aviación civil.
- (b) El uso de dispositivos láser que se apunten intencionalmente a una aeronave, que se encuentre en vuelo o en tierra durante la fase de preparación del vuelo o despegue, con la intención de interferir o interrumpir la operación de la aeronave se considera como un acto que pone en riesgo la seguridad de la tripulación y los pasajeros.

SECCIÓN 107.32 CIRCULARES Y OTROS DOCUMENTOS INFORMATIVOS.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá cumplir con las circulares, notificaciones y otros requerimientos emitidos por la Autoridad Aeronáutica dentro del tiempo para la cual fue dictada.
- (b) El explotador de aeródromo o aeropuerto que recibe una circular o cualquier otro documento de seguridad debe:
 - (1) Dentro de veinticuatro (24) horas de haberla recibido, acusar recibo ante la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
 - (2) Dentro de las setenta y dos (72) horas de haberla recibido, señalar el método por el cual el explotador de aeródromo y aeropuerto implementará las medidas de dicha circular o de cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica.
 - (3) Cerciorarse que la información descrita en la circular o en el documento y las medidas a ser implementadas, sean distribuidas al personal señalado conforme a lo prescrito en la misma, así como a otro personal con una necesidad estricta de conocimiento.
- (c) Si el explotador de aeródromo o aeropuerto no está en capacidad de implementar las medidas establecidas en la circular o en el documento, presentará a la Autoridad Aeronáutica las medidas alternativas propuestas, además de las razones que justifiquen su modificación, dentro del tiempo prescrito en la circular o en el documento.
- (d) El explotador de aeródromo y aeropuerto o persona que reciba una circular de seguridad o cualquier otro documento de seguridad, restringirá el acceso a las mismas, a excepción de aquellas personas que lo requieran por necesidad operacional.

SECCIÓN 107.33 PLAN DE CONTINGENCIAS.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto elaborará y mantendrá actualizado un Plan de Contingencias para hacer frente a los actos de interferencia ilícita, que se lleven a cabo o intenten cometerse dentro de sus instalaciones. Dichos planes deberán ser objeto de prácticas y ejercicios realizados según lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Los planes de contingencia del explotador del aeródromo o aeropuerto será presentado en un documento aparte del Programa de Seguridad Local.
- (c) Para la evaluación, aprobación y modificación del Plan de Contingencias, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 107.5, 107.6, 107.7 y 107.8 de la presente Regulación.

SECCIÓN 107.34 PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

- (a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá desarrollar, implementar y mantener actualizado un Programa de Control de Calidad en seguridad de la Aviación Civil, el cual será presentado a la Autoridad Aeronáutica para su evaluación y aprobación.
- (b) El Programa de Control de Calidad en seguridad de la Aviación Civil será presentado en un documento aparte del Programa de Seguridad Local, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice C de la presente Regulación.
- (c) El Programa de Control de la Calidad en materia de seguridad de la Aviación Civil debe estar aprobado por la autoridad aeroportuaria.
- (d) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Control de Calidad en seguridad de la aviación, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 107.5, 107.6, 107.7 y 107.8 de la presente Regulación.
- (e) La persona designada como responsable de gestionar el Control de la Calidad debe:
 - (1) Cumplir con el siguiente perfil:
 - (i) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad, contra los actos de interferencia ilícita en el ámbito de la Aviación Civil.
 - (ii) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y control de calidad, de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
 - (iii) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.
 - (iv) Esté familiarizado con las operaciones de un aeródromo o aeropuerto.
 - (2) Asegurar la implementación y la actualización del Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación Civil;
 - (3) Elaborar la programación anual de actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (4) Mantener informada a la alta gerencia, del rendimiento del Programa de control de calidad.
 - (5) Implementar medidas que brinden un ambiente seguro para el desarrollo de las operaciones, de acuerdo con lo establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el Ordenamiento Jurídico;
 - (6) Planificar la verificación periódica de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos (empresas de servicios de seguridad de la aviación, entre otros), cumplan con los principios establecidos en el Programa de seguridad de la organización, el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la normativa técnica vigente.
 - (7) Realizar el seguimiento de la aplicación del plan de acciones preventivas y correctivas derivadas de la aplicación de cualquier instrumento de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
 - (8) Elaborar el informe ejecutivo de fin de año y otros informes requeridos, en relación con las actividades realizadas en materia de control de la calidad en seguridad de la aviación.
- (f) El personal responsable del aseguramiento de la calidad en seguridad de la aviación (auditores o similares), debe:
 - (1) Cumplir con el siguiente perfil:

- (i) Experiencia comprobada de por lo menos tres (03) años en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (ii) Formación específica en materia de Seguridad de la Aviación y control de calidad.
 - (iii) Conocimiento de los reglamentos internacionales y manejo amplio de los reglamentos nacionales en materia de seguridad de la aviación.
 - (iv) Estar familiarizado con las políticas y procedimientos en materia AVSEC de la organización.
 - (v) Habilidad para expresarse de forma oral y escrita.
- (2) Evaluar el grado de cumplimiento de los Programas y responsabilidades en seguridad de la aviación del aeródromo o aeropuerto.
 - (3) Coordinar las auditorías e inspecciones a las estructuras físicas, así como los procedimientos de seguridad desarrollados por las empresas contratistas que presten servicio al administrado, de acuerdo con la programación establecida.
 - (4) Verificar las operaciones, procedimientos e instalaciones destinadas a las labores de seguridad de la organización, a través de la vigilancia continua (Inspecciones, auditorías, estudios e investigaciones) para determinar su nivel de cumplimiento.
 - (5) Elaborar los informes de auditorías, inspección, estudios e investigaciones.
 - (6) Evaluar el grado de cumplimiento de la organización respecto a sus indicadores.

SECCIÓN 107.35 MEDIDAS DE SEGURIDAD APLICADAS A LOS AERÓDROMOS DESTINADOS A LAS OPERACIONES DE TRABAJOS AÉREOS Y AVIACIÓN GENERAL.

- (a) El explotador de aeródromo destinado exclusivamente a las operaciones de trabajos aéreos y de aviación general, deberá:
 - (1) Presentar un Programa de Seguridad Local y un Plan de Contingencia, en cumplimiento de lo establecido en la Sección 107.4 y 107.33 de la presente Regulación.
 - (2) Designar a un responsable con experiencia en el área, de implantar y supervisar las disposiciones de seguridad establecidas en su Programa de Seguridad Local.
 - (3) Establecer las coordinaciones necesarias para la efectiva aplicación de las medidas de seguridad a fin de impedir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en el aeródromo.
 - (4) Conformar un Comité de Seguridad Local, en seguimiento de lo indicado en la sección 107.24 y en el Apéndice D de la presente Regulación.
 - (5) Velar por la seguridad de las zonas de seguridad restringidas del aeródromo, en seguimiento de lo establecido en la sección 107.10 y sección 107.11 literales (a) y (c).
 - (6) Establecer las coordinaciones necesarias con los Organismos de Seguridad de Estado para el cumplimiento de las disposiciones señaladas en la sección 107.14, en el caso que la seguridad del aeródromo, se asigne al personal de algún organismo oficial.
 - (7) Mantener un registro de las novedades de seguridad ocurridas en el aeródromo, y notificarlas a la Autoridad Aeronáutica, en seguimiento de lo establecido en la sección 107.18.
 - (8) Diseñar, implementar y mantener actualizado un sistema de identificación de personas y vehículos, con autorización para acceder a las zonas de seguridad restringidas del aeródromo, en seguimiento de lo indicado en la sección 107.19.
 - (9) Mantener un registro del historial de sus empleados con autorización de acceso a las zonas de seguridad restringidas, considerando la verificación de los antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, en seguimiento de lo establecido en la sección 107.21.
 - (10) Prever que las instalaciones del aeródromo y las futuras modificaciones, cumplan con los requerimientos de seguridad establecidos por la Autoridad Aeronáutica, según lo indicado en la sección 107.30.
 - (11) Acatar los principios establecidos para el acceso de los Inspectores Aeronáuticos, lo contemplado en las circulares y otros documentos informativos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, y las evidencias de cumplimiento sobre los requisitos de esta Regulación, según lo establecido en las secciones 107.32, 107.36 y 107.37 respectivamente.

SECCIÓN 107.36 ACCESO DE INSPECTORES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

Los Inspectores de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica, tienen la facultad de ingresar a todas las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos o aeropuertos en ejercicio de sus funciones y podrán portar consigo cámara filmadora u otro artículo necesario en cumplimiento de sus funciones.

SECCIÓN 107.37 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.

El explotador de aeródromo o aeropuerto proporcionará la documentación que evidencie el cumplimiento de la presente Regulación, su Programa de Seguridad Local, Programa de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Instrucción en Seguridad, Plan de Contingencia y cualquier otro documento solicitado por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 107.38 CLAÚSULA DE INCUMPLIMIENTO.

Cualquier explotador, empleado, persona comprendida dentro de la presente regulación o con alguna otra regulación aplicable al Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, que incumpla con la misma, con el Programa de Seguridad Local de los aeródromos o aeropuertos, o cometa cualquier acto que atente contra la seguridad de la Aviación Civil, podrá ser sometida al régimen sancionatorio establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, sin menoscabo de las acciones penales, civiles, administrativas o militares pertinentes.

SECCIÓN 107.39 CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PARA EL EXPLOTADOR DE AEROPUERTO.

- (a) El explotador de aeropuerto debe asegurarse que las empresas de servicios de seguridad de la aviación civil, cuenten con una certificación de la Autoridad Aeronáutica y las autorizaciones especiales y zonas de operación pertinentes en las especificaciones para Operaciones de Seguridad de la Aviación, en acuerdo a lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 112 (RAV 112).
- (b) El explotador de aeropuerto debe mantener en una copia impresa de los contratos establecidos con la empresas de servicios de seguridad de la aviación civil, sus especificaciones operacionales actualizadas y el correspondiente certificado otorgado por la Autoridad Aeronáutica, en la oficina del responsable de la seguridad del explotador de aeropuerto, y lo pondrá a disposición, a solicitud de los inspectores designados por la Autoridad Aeronáutica.

APÉNDICE A

DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE SEGURIDAD LOCAL

(1) Propósito:

Indicar la información y los procedimientos para desarrollar e implementar el programa de seguridad local contra actos de interferencia ilícita de un explotador de aeródromos o aeropuertos en el territorio nacional bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana (RAV) 107 "Seguridad de Aeródromos y Aeropuertos".

(2) Objetivo del Programa de Seguridad Local (PSL):

Mantener la seguridad, regularidad y eficiencia de los aeródromos o aeropuertos mediante la preparación y aplicación de los procedimientos y medidas necesarias por aquellos que han de aplicarlas con el fin de proporcionar protección de personas, terminales, instalaciones de navegación aérea y aeronave contra actos de interferencia ilícita.

(3) Estructura y Contenido de un PSL:

Todo programa de seguridad local de explotador de aeródromo o aeropuerto deberá presentar la siguiente estructura básica:

- (a) **Título.** Esta página deberá identificar al documento como Programa de Seguridad Local del Aeropuerto.
- (b) **Índice.** Debe mostrar un índice general, y de acuerdo con la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.
- (c) **Registro de revisiones.** Esta página deberá listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.
- (d) **Lista de páginas efectivas.** Esta sección deberá indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conforman el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Un nuevo listado de páginas efectivas debe ser publicado con cada revisión para poder verificar la actualización del programa. Cada página del PSL

deberá señalar en el encabezado, la identificación del explotador, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido deberá mostrarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. En Cada página deberá haber un espacio reservado para identificar el número de la página y el número y la fecha de la enmienda.

- (e) **Control y distribución del programa.** Esta sección deberá explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.
- (f) **Introducción.** Preséntese una breve introducción al contenido y propósito del PSL.
- (g) **Capítulo 1 Objetivos del PSL.** Identificar el objetivo principal del Programa de Seguridad Local del Aeródromo o Aeropuerto, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable, el cual debe estar estrechamente relacionado con la protección de personas, terminales, instalaciones de navegación aérea y aeronave contra actos de interferencia ilícita.
- (h) **Capítulo 2 Definiciones.** En este capítulo deberán presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el programa de seguridad local y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la seguridad de la aviación civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deberán coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.
- (i) **Capítulo 3 Fuente Reglamentaria.** Indíquense los detalles de la legislación nacional (leyes, reglamentos, decretos, regulación aeronáutica aplicable, etc.) que dan forma al programa de seguridad local del aeropuerto, así como los detalles de todo tipo de reglamento o legislación (por Ejemplo: estatal, provincial, municipal, etc.) que proporcione apoyo legal al programa de seguridad local del aeropuerto.
- (j) **Capítulo 4 Organización, Responsabilidades y Manejo de la Información:**
 - (i) **Autoridad Aeronáutica.** El PSL deberá establecer claramente la potestad y responsabilidad de la autoridad aeronáutica en todo lo relacionado con la supervisión y fiscalización de la actividad aeronáutica en el territorio nacional.
 - (ii) **Dependencia de seguridad de aeropuerto.** Indíquense en esta sección:
 - (A) Descripción general de la organización del aeropuerto (organigrama), mencionando la ubicación administrativa y línea de mando de la oficina de seguridad del aeropuerto.
 - (B) Organización y descripción de la oficina de seguridad del aeropuerto (organigrama) y las tareas de seguridad que desempeña,
 - (C) Las responsabilidades del Jefe de Seguridad del Aeropuerto, incluyendo las responsabilidades de quienes lo suplan en caso de ausencia de este.
 - (D) Las responsabilidades de los supervisores de seguridad, o cargo similar, del aeropuerto, incluyendo su designación a dichos cargos.
 - (E) Las responsabilidades de los agente de seguridad, o cargo similar, del aeropuerto, incluyendo su designación a dichos cargos.
 - (F) Otras responsabilidades del personal de la dependencia de seguridad del aeropuerto (Técnicos, especialistas, operadores de equipos, etc.)
 - (G) Descripción general de la estructura de Control de la Calidad en AVSEC del Aeropuerto, haciendo referencia al Programa de Control de la Calidad.
 - (H) Política sobre la contratación de personal de seguridad, considerando:
 - (AA) Procedimiento de selección, incluyendo los criterios y requisitos para los diferentes cargos de funcionarios de seguridad, según los parámetros establecidos en esta Regulación.
 - (BB) Verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, incluyendo la designación de una dependencia o persona dentro del administrado encargada de estas verificaciones.
 - (CC) Evaluaciones médicas y psicológicas.
 - (DD) Principio de capacitación inicial, entrenamiento en el trabajo y capacitación recurrente.

(EE) Requerimientos de certificación por parte de la autoridad aeronáutica.

(FF) Requerimiento de realizar y mantener actualizado un estudio donde se evidencie la necesidad de personal para atender eficaz y eficientemente el volumen de operaciones y en acuerdo a su Programa de Seguridad Local.

- (I) Disposiciones para el mantenimiento actualizado y ordenado de los expedientes del personal de seguridad de la aviación civil, en acuerdo a los parámetros indicados en esta Regulación, el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil y las circulares y normas complementarias que emita la Autoridad Aeronáutica.
- (J) Procedimientos para realizar las evaluaciones de desempeño al personal de seguridad de la aviación, en acuerdo a los parámetros de esta regulación y las normas complementarias que emita la Autoridad Aeronáutica.
- (K) La disposición de establecer una estructura presupuestaria que garantice que el administrado define y asigna los recursos financieros necesarios para cumplir con sus responsabilidades en materia de seguridad de la aviación.
- (iii) **Autoridad de Seguridad de Estado.** Indíquense las tareas de los diversos organismos de la autoridad de policía (nacional, estatal, municipal, local, de aeropuerto, etc.). Deberán describirse claramente las responsabilidades de cada persona que intervenga en la seguridad de la aviación para evitar una interpretación falsa de la función y responsabilidades concretas de cada una de las autoridades en relación con la seguridad de la aviación.
- (iv) **Otros organismos del gobierno.** Indíquense las funciones de otros órganos o entes del gobierno (aduanas, inmigración, etc.) implicados en prestar apoyo al PSL.
- (v) **Explotadores de Servicios Aéreos.** Descríbase la función de las líneas aéreas (tanto nacionales como extranjeras) que realizan operaciones en el aeropuerto y cualquier función o tarea de seguridad que se les haya asignado en apoyo a PSL.
- (vi) **Arrendatarios del aeropuerto.** Descríbase la responsabilidad de los arrendatarios, cuándo se requiere su cooperación y asistencia y la forma en que pueden contribuir a la seguridad de la aviación, así como las medidas de seguridad que estos deben respetar para su permanencia en el aeropuerto.
- (vii) **Autoridades municipales.** Indíquense las tareas que se requerirán de cualquier otra autoridad municipal local para prestar asistencia en la aplicación del PSL.
- (viii) **Otras autoridades.** Mencione cualquier otra autoridad implicada en este programa (correos, comunicaciones, extinción de incendios, salud, etc.) Descríbase la función que desempeñan y la asistencia que puede exigírseles que proporcionen.
- (ix) **Aviación general.** Descríbase las responsabilidades de seguridad asignadas a las operaciones de la aviación general en el aeropuerto.
- (x) **Comité de Seguridad Local.** En lo relacionado con el Comité de Seguridad Local del Aeropuerto, y en seguimiento de lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación, que dicta la Autoridad Aeronáutica, deberá mencionarse:
 - (A) Los requisitos reglamentarios pertinentes para establecer un comité de seguridad local en el aeropuerto.
 - (B) Definirse claramente sus atribuciones y funciones.
 - (C) Deberá mencionarse los integrantes del comité, identificando la designación de su presidente, vicepresidente y secretario.
 - (D) Describirse los mecanismos de funcionamiento y las tareas del comité que deberán consistir principalmente en la aplicación de los requisitos del Plan Nacional de Seguridad.
 - (E) Frecuencia de sus reuniones.
 - (F) Política sobre el desarrollo de actas de cada reunión, y la distribución de las mismas a las entidades interesadas, incluyendo al INAC.
 - (G) Política de coordinación con el comité de felicitación del aeródromo o aeropuerto.
- (xi) **Información y comunicaciones.** Identifíquese los procedimientos para el control y manejo adecuado de la documentación de seguridad. Considerando:

- (A) Procedimiento que describa la manera en que esta la información de seguridad es distribuida dentro de las diferentes dependencias interesadas en el órgano de administración del aeropuerto, entre los diferentes entes y organismos que se desempeñan en el aeropuerto y la propia autoridad aeronáutica. Entre lo cual se debe mencionar:
- (A) Mantener una copia de las partes pertinentes de su Programa de Seguridad Local o las instrucciones de implementación en todos los puestos de trabajo donde se realice operaciones de seguridad,
- (B) Suministrar las partes pertinentes del Programa de Seguridad Local aprobado, a los diferentes entes públicos y privados con responsabilidad en el mencionado programa de seguridad.
- (B) Procedimiento para la recepción, inventario, actualización y análisis de las Circulares de Seguridad y normas complementarias en seguridad que reciba el administrado, así como el correspondiente acuse de recibo ante la Autoridad Aeronáutica, según lo solicitado en esta regulación.
- (C) Procedimiento para el resguardo de la documentación sensitiva en materia de seguridad de la aviación, en cumplimiento de los parámetros establecidos en el Apéndice "E" de esta Regulación.
- (D) Procedimiento para reportar a la Autoridad Aeronáutica, en los plazos y utilizando los formularios correspondientes, los eventos e incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil, requeridos a ser reportados a esta Autoridad, según lo indicado en la presente Regulación.
- (xii) **Contratación de empresas de Seguridad.** En el caso que el administrado disponga de la contratación de empresas de servicios privados de seguridad, mencionar la política para disponer en de copia del Certificado de Operaciones de Seguridad y de las Especificaciones Operaciones de Seguridad actualizadas, emitidas por la Autoridad Aeronáutica a la empresa de seguridad contratada, así como copia de los contratos de servicios de seguridad actualizados con la referida compañía.
- (k) **Capítulo 5 Descripción del aeródromo.** En este capítulo deberán identificarse las características básicas del aeródromo o aeropuerto, considerando:
- (i) Identificación del nombre, ubicación y dirección oficial del aeródromo su tipo de operación (nacional / Internacional), nombre del administrador del aeródromo o aeropuerto, número teléfono y código de identificación, etc.
- (ii) Definición clara de las diversas zonas de la parte aeronáutica, zonas de seguridad restringida, zonas estériles, parte pública y de otros sectores del aeropuerto, seguidos de una breve descripción de cada una de estas, y la ubicación de los puestos de control de acceso. Deberá adjuntarse como Apéndice al PSL, mapas a escala de las diferentes instalaciones del aeropuerto indicando todas las zonas antes referidas y sus puestos de control de acceso.
- (iii) Mención de las horas de funcionamiento del aeropuerto, las horas de funcionamiento del servicio de tránsito aéreo y las instalaciones de comunicaciones.
- (l) **Capítulo 6 Operaciones y Organizaciones del Aeródromo:** En este capítulo deberá incluirse una breve descripción de las actividades que se desarrollan en el aeródromo o aeropuerto, teniendo en cuenta establecer las diferencias entre las operaciones de aviación comercial nacional e internacional, en el caso que aplique en el aeropuerto.
- (i) **Servicios del explotador del aeródromo.** se incluirá la administración, mantenimiento, comunicaciones, servicios de extinción de incendios o cualesquiera otros servicios operacionales.
- (ii) **Servicios de tránsito aéreo.** se incluirá, de existir, las características y ubicación la torre de control, los servicios comunicaciones, radio ayudas, búsqueda y salvamento y otros servicios destinados a dar apoyo al vuelo.
- (iii) **Explotadores de servicios aéreos.** se incluirá una lista de todos los explotadores que utilizan el aeropuerto y los destinos a que prestan servicio. Han de incluirse los detalles del promedio de movimientos diarios de pasajeros y de volumen de carga aérea total, respecto a todos los explotadores durante la temporada alta y la temporada baja.
- (iv) **Aviación general.** se preparará una lista de todas las empresas de la aviación general que realizan operaciones hacia y desde el aeródromo o aeropuerto. Han de indicarse los detalles del volumen de tránsito de la aviación general y todos los controles de seguridad impuestos en determinados lugares, la responsabilidad de las instalaciones de la aviación general y el acceso a la plataforma comercial.
- (v) **Organizaciones y negocios privados.** se indicarán los detalles de todos los arrendatarios del aeródromo o aeropuerto, tiendas, empresas de manipulación de la carga, empresas de provisiones, oficinas turísticas, empresas privadas de seguridad o cualesquiera otras empresas privadas que realizan operaciones en el aeropuerto con los particulares de los administradores y de sus números de teléfono. Deberá indicarse su ubicación en el aeródromo o aeropuerto y en los locales de la terminal sobre mapas que deberán adjuntarse como apéndices.
- (vi) **Organizaciones militares.** Se mencionarán los puntos para establecer comunicaciones con las dependencias militares que realicen operaciones en el aeródromo o aeropuerto. Deberán incluirse los detalles de memorandos de entendimiento entre el aeropuerto y las dependencias militares de bases colindantes en las partes aeronáuticas del aeródromo o aeropuerto.
- (vii) **Áreas críticas del aeródromo.** Se describirán las diferentes áreas del aeródromo que representen vulnerabilidad ante posibles atentados contra las operaciones del aeródromo.
- (m) **Capítulo 7 Medidas de Seguridad en el Aeródromo:** En este capítulo deberá indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados en el aeródromo o aeropuerto en apoyo del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y otras Circulares de Seguridad de la Aviación Civil, que emita la Autoridad Aeronáutica.
- (i) Todos los procedimientos incluidos en el PSL, deberán ser presentados indicando:
- (A) El nombre del procedimiento;
- (B) Identificación del responsable de realizar el procedimiento;
- (C) Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento;
- (D) Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento;
- (E) Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento;
- (F) Variaciones de cada procedimiento ante los diferentes niveles de amenaza, considerando los criterios de contramedidas establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (ii) **Medidas de Seguridad del Aeródromo.**
- (A) Medidas de Control de Acceso: Se describirán los métodos de acceso aplicados a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, incluyendo:
- (AA) Los detalles del sistema de pases y permisos en lo referente a personas y vehículos, que incluya como mínimo; Las características de diseño y vigencia de estos pases y permisos; La definición de la dependencia responsable de la emisión de los permisos y pases; La designación de recursos y materiales para la elaboración de estos sistemas de identificación; Procedimiento para la solicitud de pases y permisos, incluyendo los formularios de solicitud con datos mínimos requeridos y el registro de firmas autorizadas de los concesionarios para tramitar dichas solicitudes; procedimiento para la verificación aleatoria de un porcentaje de los antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana del personal de los concesionarios que solicitan permisos de acceso, incluyendo los casos de personal extranjero; Procedimiento de la capacitación en concienciación y el mantenimiento de los registros de esta capacitación; Procedimiento para el mantenimiento de los expedientes relacionados con la emisión de pases y permisos; Procedimiento para la renovación de los pases y permisos otorgados, el cual debe ser de manera similar a la emisión original de dichos documentos; Procedimiento para otorgar prórroga a los pases y permisos vencidos; Política para la exhibición y como portar los pases y permisos

- den el aeropuerto; Procedimiento para el control e inventario de los pases y permisos emitidos en su condición de vigentes, vencidos, extraviados, robados, hurtados y bajo otras condiciones; Política y procedimiento para recuperar los pases y permisos vencidos; política y procedimiento para notificar de manera actualizada en los puestos de control de acceso, de aquellos pases y permisos vencidos y aquellos reportados como extraviados, robados, hurtados y bajo otras condición; Reglamento interno sobre el uso e infracciones relacionadas con los pases y permisos; Políticas sobre el reconocimiento de las credenciales de los inspectores del INAC para el acceso a las diferentes zonas del aeropuerto o aeródromo; Procedimiento para la verificación de los antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana de los empleados del aeródromo o aeropuerto que tienen acceso a las zonas de seguridad restringida sin escolta;
- (BB) Los procedimientos de inspección y registro que se realizan para el acceso de personas y vehículos a la parte aeronáutica, incluyendo: Procedimiento de comunicaciones; evaluación de los pases y permisos; procedimiento de control de acceso de altas personalidades, miembros de la Fuerza Armada nacional y Organismos de Seguridad de Estados, tripulaciones y otro personal; procedimiento de escolta a personas con permisos provisionales; Operación de equipos de seguridad según se requieran en el punto de control de acceso; Procedimiento de actuación cuando fallen o estén inoperativos los equipos de seguridad; Procedimiento para confiscar, manipular o eliminar artículos retenidos en el puesto de control de acceso; Procedimiento para la detección de comportamientos sospechosos; Procedimiento de actuación en el puesto de control de acceso en acuerdo a los diferentes niveles de amenaza decretados por la Autoridad Aeronáutica; Designación por escrito (si aplica) a los arrendatarios que tengan bajo su responsabilidad la aplicación de controles de seguridad en puntos de control de acceso por sus instalaciones y las medidas de supervisión y control por parte del aeropuerto o aeródromo, para verificar el cumplimiento de estos controles por parte de los arrendatarios, así como las acciones cuando dichos controles no se realicen de manera segura.
- (CC) La forma en la que se realizan las patrullas, en la parte aeronáutica y en las zonas de seguridad restringidas, incluyendo: Definición de las zonas de seguridad restringida en el aeródromo y aeropuerto y los puntos de control de acceso a estas zonas; frecuencia en que se realizan las patrullas y los registros que evidencien su ejecución; procesos de comunicación entre las unidades de patrulla y los sistemas de seguridad y control de tránsito aéreo; actuaciones en caso de situaciones sospechosas o incidentes relacionados con la seguridad.
- (DD) Las medidas de imprevisibilidad con frecuencia irregular en distintos lugares y utilizando medios variados, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.
- (B) Medios Materiales de Seguridad: Se describirán los medios materiales de seguridad relacionados con:
- (AA) Las cercas perimetrales, incluyendo; las características de estas cercas; facilidades de recorrida y patrulla por el cercado perimetral y otras instalaciones que cumplan esta función,
- (BB) Los sistemas de iluminación,
- (CC) Los sistemas de detección de intrusos (si aplica),
- (DD) Instalación y manejo de los sistemas de circuito cerrado de televisión.
- (C) Se indicarán la forma en que estos medios materiales de seguridad se aplican a la seguridad de:
- (AA) La parte aeronáutica y de las zonas de seguridad restringida,
- (BB) Las aeronaves estacionadas y plataformas,
- (CC) Las instalaciones de aprovisionamiento de las aeronaves,
- (DD) Las zonas de carga aérea,
- (EE) Las zonas de mantenimiento de aeronave, y
- (FF) Las instalaciones esenciales del aeródromo.
- (iii) **Instalaciones para los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación.** Se describirán las medidas de seguridad utilizados para proteger las instalaciones de los servicios de tránsito aéreo, las comunicaciones, las ayudas para la navegación, junto con una evaluación de su vulnerabilidad de interferencias ilícitas, tomando en consideración la importancia relativa de cada una de las instalaciones en lo atinente a la seguridad de la navegación aérea.
- (iv) **Aviación general.** Se describirán las medidas de seguridad aplicadas a la aviación general y cualesquiera otros procedimientos especiales aplicados a la tripulación o a los pasajeros de la aviación que realicen operaciones hacia y desde el aeródromo o aeropuerto, para que proporcione los detalles acerca del promedio de movimientos diarios con variaciones según la temporada y el número de aeronaves que permanentemente están estacionadas en el aeródromo.
- (v) **Seguridad de los Pasajeros y de su Equipaje de Mano:**
- (A) **Inspección de los pasajeros.** Se indicarán los detalles de los procedimientos que han de seguirse si alguna persona rechaza ser sometida a las medidas de seguridad, o a la que se niega el embarque por cualquier motivo. Se debe indicar el tratamiento de las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado.
- (B) Procedimiento de actuación en el puesto de inspección de pasajeros en acuerdo a los diferentes niveles de amenaza decretados por la Autoridad Aeronáutica.
- (C) **Documentos de viaje.** Se describirán dónde, cuándo y cómo se verifican los documentos de identidad de pasajeros y de viaje, incluidos los pasajeros de origen, los pasajeros en trasbordo y los pasajeros en tránsito.
- (D) **Procedimientos de registro de pasajeros y su equipaje de mano.** Se describirán los procedimientos y medidas para la inspección, incluidos:
- (AA) Los porcentajes mínimos de registro manual de aquellos equipajes y pasajeros que pasen por un sistema de inspección,
- (BB) La identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas,
- (CC) Las medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos,
- (DD) Los procedimientos para la inspección de: personas con necesidades especiales o físicamente incapacitados; objetos de gran valor; pasajeros con marca pasos; coches de bebés; embarazadas; transexuales; pasajeros VIP; pasajeros que por motivos religiosos requieran una inspección en privado; miembros de la tripulación; artículos médicos, de salvamento o valor científico; urnas cinerarias; etc.
- (EE) Los arreglos de inspección privada,
- (FF) Las medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos, de sabotaje o prohibido,
- (GG) Procedimiento y actuación ante comportamientos sospechosos,
- (HH) Procedimiento de inspección de pasajeros y su equipaje de mano en operaciones de tránsito y
- (II) Procedimiento para manipulación, registro y disposición de los artículos retenidos o decomisados en el punto de inspección, incluyendo el uso de contenedores para depositar dichos artículos y el procedimiento para el uso y/o destrucción de estos artículos retenidos,
- (E) **Equipo de seguridad e instalaciones en punto inspección de pasajeros.** Se prepararán una lista del equipo disponible en cada puesto de inspección, haciendo referencia a:
- (AA) Las pruebas ordinarias requeridas previas a su puesta en operación, y las evidencias que estas pruebas son realizadas,
- (BB) Los procedimientos de operación de los diferentes equipos de seguridad utilizados en el punto de inspección, Los procedimientos a seguir cuando falla el equipo, o cuando, por cualquier otro motivo, están fuera de servicio,

- (CC) La disposición de carteles de información al pasajeros sobre las medidas de inspección a las que será sometido para permitirle el acceso a las ZSR y aquellos artículos prohibidos y restringidos a portar en dichas zonas, y
- (DD) La disposición y utilización de los sistemas de comunicación ordinario o alarmas requeridos en el puesto de inspección.
- (F) **Personal de seguridad.** Se describirán los niveles del personal, sus cargos, la disponibilidad de personal de ambos sexos y los turnos de rotación en servicio en cada puesto de inspección. Además se indicará la instrucción requerida para el referido puesto de trabajo.
- (G) **Segregación y control.** Se indicarán si se separan las personas inspeccionadas de las no inspeccionadas en el edificio terminal después del puesto de inspección. Si no se logra esta separación, describanse los procedimientos suplementarios tales como una inspección secundaria en la zona de embarque. Describanse los procedimientos realizados para asegurar el control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves. Así mismo se establecerán los procedimientos para garantizar, que después de utilizadas las instalaciones de operaciones de tránsito o trasbordo internacionales se realicen verificaciones para constatar que después del último pasajero, no exista la posibilidad que los mismos dejen objetos en las instalaciones del aeropuerto.
- (H) **Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo.** Se indicarán si las medidas de seguridad se aplican a todo el personal del aeródromo, tripulaciones de vuelo, policía y personal de otros organismos gubernamentales. Explíquense los procedimientos por adoptar y manifieste claramente las medidas particulares para evitar una falsa interpretación y asegurar una aplicación uniforme de las medidas de seguridad.
- (I) **Valija diplomática y mensajerías del gobierno.** Se indicarán los procedimientos por aplicar a las valijas diplomáticas y mensajerías del gobierno. Manifiéstense los procedimientos para el correo diplomático en valijas oficiales y la correspondencia de las embajadas que no se incluya en la valija diplomática.
- (J) **Facilidades para dignatarios.** Se describirán el emplazamiento de las facilidades para dignatarios y los procedimientos de control para procesamiento de dignatarios. Indíquese claramente la existencia de cualesquiera arreglos previos para el despacho privado de pasajeros que sean dignatarios y las medidas para limitar las excepciones respecto a las vías de inspección normales de los pasajeros reduciéndolas a un mínimo.
- (K) **Pasajeros de categoría especial.** Se describirán los procedimientos por seguir para:
- (AA) Pasajeros diplomáticos.
 - (BB) Pasajeros posiblemente perturbadores.
 - (CC) Personas en custodia.
 - (DD) Presos peligrosos.
 - (EE) Deportados.
 - (FF) Personas que sufren de enfermedades mentales.
- Nota. Se indicarán claramente las diversas tareas de los organismos implicados. Hágase referencia concreta a la notificación de los explotadores y al piloto al mando de la aeronave que transportara este tipo de personas.
- (vi) **Aviación general.** Se mencionarán las medidas concretas para controles de seguridad respecto a los pasajeros de aeronaves y a la tripulación de la aviación general, en particular durante situaciones de elevada amenaza.
- (vii) **Seguridad del Equipaje de Bodega o Facturado:**
- (A) **Presentación y facturación.** Se describirán los procedimientos para:
 - (AA) La presentación y facturación respecto al equipaje de bodega y el lugar en el que se realiza y cualesquiera arreglos especiales,
 - (BB) Las medidas o instalaciones para viajes en grupo o de pasajeros de elevado riesgo que sean distintos de los procedimientos normales.
 - (CC) Indíquense claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manipulación de la carga de conformidad con las disposiciones de la regulación aplicable vigente.
 - (B) **Presentación fuera del aeródromo.** Si se autoriza la presentación y facturación fuera del aeródromo, describanse las medidas de protección contra actos de interferencia ilícita hasta que el equipaje se carga en la aeronave.
 - (C) **Procedimientos de inspección.** Se describirán los procedimientos y medidas para:
 - (AA) Inspección del equipaje, así como las medias de seguridad que deben ser aplicadas a todos los equipajes facturados.
 - (BB) Mencionar las medidas al momento de la identificación de artículos prohibidos durante la inspección del equipaje facturado y las medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos, así como el procedimiento de los artículos confiscados, incluyendo su debido inventario y posterior tratamiento de estos artículos.
 - (CC) Las actuaciones en el puesto de inspección de equipaje facturado en acuerdo a los diferentes niveles de amenaza decretados por la Autoridad Aeronáutica.
 - (DD) Tratamiento de las valijas diplomáticas debidamente identificadas como tal.
 - (EE) Procedimientos para que el pasajero propietario de un equipaje facturado que deba ser registrado manualmente, este presente durante el registro, u otros métodos alternativos aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
 - (FF) Tratamiento especial que debe darse al traslado de equipaje facturado sin el correspondiente propietario a bordo de la aeronave.
 - (GG) Disposiciones para los equipajes no retenidos, mal encaminados o extraviados que deban ser depositados en el aeropuerto.
 - (D) **Equipo de seguridad e instalaciones.** Se preparará una lista del equipo disponible en cada puesto de registro y los procedimientos ordinarios requeridos para:
 - (AA) Prueba y mantenimiento, a fin de asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisfice las normas requeridas antes de ser utilizado, y
 - (BB) los procedimientos a seguir cuando falla el equipo o, por cualquier motivo, está fuera de servicio.
 - (E) **Personal de seguridad.** Se describirán los niveles de personal, sus cargos y los turnos de rotación en servicio en cada puesto de inspección del equipaje facturado. Además, indíquese la instrucción requerida.
 - (F) **Cotejo de los pasajeros y del equipaje facturado.** Se describirán los principios a desarrollar por los explotadores de aeronaves, para asegurarse que solamente se carga en la aeronave el equipaje facturado que pertenece a los pasajeros del vuelo pertinente que realmente han embarcado en la aeronave y que el equipaje de bodega se ha sometido a los controles necesarios de seguridad y está autorizada su carga en ese vuelo. Hágase una referencia concreta a las diversas categorías de pasajeros (de origen, de transferencia en la línea aérea y entre líneas aéreas, de pasajeros en tránsito que desembarcan).
 - (G) **Procedimientos para el equipaje de las tripulaciones de vuelo.** Se indicarán las medidas de seguridad que se aplicarán a todos los miembros de la tripulación de vuelo. Explíquense los procedimientos por adoptar e indíquense claramente las medidas particulares para evitar una interpretación errónea y asegurar la aplicación uniforme de las medidas de seguridad.
 - (H) **Equipaje no acompañado.** Se describirán los procedimientos respecto al equipaje que se ha separado de su propietario durante una interrupción del sistema de manipulación del equipaje, indíquese los controles adicionales de seguridad a los que está sometido el equipaje antes de ser cargado a una aeronave.
 - (I) **Zona de recogida de equipaje.** Se describirán las medidas aplicadas al equipaje facturado que no haya sido reclamado por un pasajero, incluyendo los detalles de la inspección o registro y el almacenamiento en condiciones

de seguridad. Descríbanse también las medidas para impedir que los pasajeros retiren artículos prohibidos escondidos en el equipaje facturado en la zona de recogida de equipajes que pudieran subsiguientemente ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita en la terminal del aeródromo de llegada.

(viii) **Seguridad de la carga aérea y el correo:**

(A) **Procedimientos de seguridad.** Se describirán los principios y responsabilidades a ser seguidos por los agentes acreditados, expedidores conocidos y el explotador de servicios aéreos, en la verificación, registros documentales, control del acceso almacenamiento y transporte de la carga y el correo destinada al transporte aéreo. Igualmente deberá hacerse mención a los principios de seguridad que deben desarrollar los explotadores de aeronaves para el control del material y correo propiedad de los propios explotadores de aeronaves

(ix) **Seguridad de las provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronave:**

(A) **Procedimientos de seguridad.** Se describirán los procedimientos seguidos y las responsabilidades por referencia a provisiones y suministros, considerando:

- (AA) Los medio materiales de seguridad de las instalaciones donde se preparan las provisiones y suministros,
- (BB) Las medidas de control de acceso a las instalaciones,
- (CC) Características de seguridad de las zonas de almacenaje,
- (DD) Los controles de seguridad sobre las mercancías,
- (EE) Transporte de los envíos hacia las zonas de seguridad restringida, y
- (FF) Las medidas de seguridad de los explotadores de aeronaves.

(B) **Control de armas de fuego y de otras armas:**

(AA) **Transporte de armas de fuego.** Se describirán el procedimiento para la manipulación y el transporte de armas de fuego en lugares inaccesibles a ninguna persona durante el vuelo, o como carga, incluyendo: la función del explotador de servicios aéreos, de los organismos de seguridad de estado y de funcionarios de seguridad del aeródromo o aeropuerto; los arreglos especiales por aplicar en las zonas de facturación y de recogida del equipaje; Coordinaciones con los organismos de seguridad de estado y seguridad del aeródromo o aeropuerto; Documentación requerida para el transporte de armas; área especial acondicionada para descargar y cargar las municiones en las armas de fuego; y traslado de manera segura del arma de la parte pública, la parte aeronáutica y vice versa.

(BB) **Tenencia de armas de fuego.** Se describirán la política nacional y los procedimientos respecto a: La tenencia autorizada de armas de fuego, en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política; las tareas de los organismos implicados y las de los explotadores de aeronaves; Indíquese claramente la autoridad para tenencia de armas concedida al personal de escoltas de presos o deportados; los procedimientos pertinentes, incluida la notificación al explotador de servicios aéreos y al piloto al mando; y Procedimiento para el transporte de armas de fuego en aeronaves por parte de Oficiales de Seguridad del Vuelo.

(x) **Seguridad de la aeronave:** La responsabilidad básica para la seguridad de la aeronave incumbe al explotador, en cuyos planes debe tenerse en cuenta el programa de seguridad del aeródromo de forma que puedan coordinarse las medidas de seguridad.

(A) **Control de acceso a la aeronave.** Se describirán las medidas de protección, que deben desarrollar los explotadores de aeronaves, con relación a las aeronaves en tierra, incluyendo las obligaciones de la tripulación y el personal de mantenimiento que presta servicios a la aeronave para identificar a las personas que se acercan o embarcan, igualmente deben establecerse procedimientos para comprobar que las aeronaves que no están en servicio, tengan todos los puntos de acceso asegurados y retiradas las escaleras de acceso o las pasarelas de embarque de los pasajeros.

(B) **Patrullas de seguridad.** Se describirán las patrullas de seguridad que se realizan en la parte aeronáutica, con los detalles de las comunicaciones con el control del tránsito aéreo en el aeródromo al momento de desplazarse en la parte aeronáutica.

(C) **Precauciones previas al vuelo.** Se describirán las precauciones previas al vuelo que se adoptan regularmente durante situaciones de gran amenaza o a solicitud. Indíquese claramente los organismos implicados y sus respectivas tareas.

(D) **Notificación de amenazas.** Se describirán los procedimientos para reaccionar cuando se tiene información indicando que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quién es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Se definirán las responsabilidades en cuanto a informar a la autoridad competente en materia de seguridad si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.

(E) **Vuelos bajo creciente amenaza.** Se describirán los procedimientos para determinados vuelos sometidos a creciente amenaza, incluidas las zonas aisladas de estacionamiento, la guarda particular de aeronaves, la escolta, a las aeronaves en rodaje y la inspección de las trayectorias de aproximación y despegue de los vuelos, inclúyase un plano de los lugares de estacionamiento.

(F) **Registro de aeronaves.** Se describirán las responsabilidades para la inspección y registro de aeronaves tanto en operaciones ordinarias como cuando una aeronave pueda ser objeto de gran amenaza. Determine cuáles son los organismos que serán responsables de realizar el registro, la necesidad de listas de verificación para evitar duplicación de esfuerzos, la buena iluminación y el personal bien entrenado con la ayuda de la tripulación de vuelo o el personal auxiliar técnico de la aeronave. Indíquese las medidas por adoptar si se descubren artefactos explosivos sospechosos y quien asume la responsabilidad de adoptar la decisión de trasladar o evacuar la aeronave y la de continuar las operaciones del aeródromo.

(xi) **Equipo de seguridad:**

(A) **Operaciones.** Se describirán a asignación de responsabilidades del explotador del aeródromo en la adquisición, instalación, funcionamiento y mantenimiento del equipo de seguridad. Prepárese una lista de todo el equipo de seguridad en el aeródromo utilizado en apoyo a la seguridad de la aviación civil, incluido el número, emplazamiento, responsabilidades de su operación. Inclúyase el equipo de rayos X, el equipo de detección de explosivos, los detectores de metales manuales y de pórtico, las cámaras de simulación, los perros para detección de explosivos y el equipo para eliminación de explosivos, circuito cerrado de televisión, entre otros. Deberán establecerse procedimientos sobre la calibración y puesta en operación de los equipos de seguridad. Adjúntese un plano como apéndice indicando la distribución del equipo en el aeródromo.

(B) **Mantenimiento de los equipos de seguridad.** Todo explotador que posea y opere equipos de seguridad, deberá:

- (AA) Establecer y aplicar un programa de mantenimiento adecuado, para garantizar la efectividad de los equipos en las labores de seguridad de la aviación civil.
- (BB) Definir que el mantenimiento de los equipos de seguridad, será realizado por personal técnico calificado por el fabricante o representante de los mismos,
- (CC) Si opera equipos de rayos X, procedimientos para implementar un programa de protección radiológica para los operadores de estos equipos, según lo establecido por el organismo nacional competente en la materia.
- (DD) Política para aplicar estudios de radiación recientes, llevados a cabo a los equipos de Rayos-X, por un ente competente reconocido.
- (EE) Si dispone de equipos de circuitos cerrados de televisión para labores de vigilancia y control, establecer políticas para el mantenimiento de estos sistemas.

(xii) **Medidas de seguridad en la parte pública.** Se indicarán las medidas de seguridad que se aplican en la parte pública, incluyendo la detección de comportamientos sospechosos, el patrullaje, entre otras, incluyendo las medidas en caso de determinarse a través de una evaluación de riesgo, la posibilidad de ataques con MANPADS.

(A) Medios materiales de seguridad y medidas activas que se aplican a la seguridad de:

(AA) Las zonas públicas del edificio terminal y a los miradores de observación,

(BB) Estacionamiento de automóviles,

(CC) Zonas de posibles lanzamientos de MANPADS

(xiii) **Medidas de seguridad en los servicios esenciales y puntos vulnerables:** Se indicarán las medidas de seguridad que se aplicaran en las áreas del aeródromo o aeropuerto que representen puntos vulnerables y donde se dispongan de servicios esenciales como suministro eléctrico, agua potable, suministros de combustible, comunicaciones, servicios de tránsitos aéreo, ayudas a la navegación aérea, etc.

(n) **Capítulo 8 Respuesta a actos de interferencia ilícita:**

(i) Los planes de contingencia de aeródromo deberán estar en consonancia con el Programa de Seguridad Local del aeródromo, así como con el Plan Nacional de Contingencias. Cada plan deberá incluir la información relativa a las responsabilidades para el mando, procedimiento de control y comunicaciones, lugares designados para estacionamiento de aeronaves, acceso y control de emplazamientos en los que han ocurrido incidentes, equipo de comunicaciones, directrices sobre el modo de atender a los medios de prensa y al público en general.

(ii) En este capítulo deberán hacerse referencia general al Plan de Contingencias del Aeródromo o aeropuerto e indicar que el mismo se presentara en un documento separado del Programa de Seguridad Local.

(iii) Para más información al respecto deberá revisarse el Plan nacional de Contingencias.

Incluir como políticas para la gestión de contingencias los aspectos de planificación, ejecución y evaluación de simulacros de los planes de contingencia en acuerdo a los parámetros indicados en el Plan Nacional de Contingencias.

(o) **Capítulo 9 Instrucción sobre Seguridad de la aviación:**

(i) Se describirán los principios generales y la necesidad de un programa de capacitación en seguridad de la aviación, el cual será impartido al personal de seguridad en el aeródromo y a todas las demás personas que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación.

(ii) En este capítulo deberá hacerse referencia general al Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación del Aeródromo, e indicar que el mismo se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad Local.

(p) **Capítulo 10 Control de la calidad en seguridad de la aviación:**

(i) En este capítulo deberán mencionarse de manera general las políticas a desarrollar por el aeródromo en lo relacionado con el control de calidad de los servicios de seguridad que se prestan en el aeródromo o aeropuerto. Asimismo, se deberá hacer mención que el Programa de Control de Calidad se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad Local.

(q) **Apéndices.**

(i) Organigramas de la estructura de administración del aeródromo o aeropuerto y de la oficina de seguridad.

(ii) Mapa a escala del aeródromo o aeropuerto y de las zonas periféricas.

(iii) Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública, las zonas de seguridad restringidas, así como los puntos de control de acceso.

(iv) Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación de los equipos de seguridad.

(v) Información para ponerse en contacto con los explotadores de las aeronaves.

(vi) Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeródromo.

(vii) Relación de terceros a quienes se les haga llegar información confidencial o las partes pertinentes del Programa

de Seguridad Local, entre los que se deben encontrar los explotadores de aeronaves que operen en el aeródromo.

(4) Textos de referencia para el desarrollo del PSL, podrán ser encontrados en:

(a) El Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil,

(b) Las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas RAV 107, 108, 109 y 112,

(c) Las normas complementarias y circulares de seguridad emitidas por la Autoridad Aeronáutica, y

(d) El documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

(5) El explotador del aeródromo o aeropuerto deberá mantener una copia completa de su PSL en sus instalaciones de operaciones. Todo lo relacionado con el PSL y otros documentos conexos deberán estar bajo una distribución restringida sólo al grupo de personas estrictamente necesarias para la correcta ejecución de las operaciones de seguridad del aeródromo o aeropuerto.

APÉNDICE B

DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA AERÓDROMOS O AEROPUERTOS

(1) **Propósito:** Este Apéndice tiene como propósito suministrar a todos los Explotadores de Aeródromos o Aeropuertos, información completa y detallada sobre el contenido que debe presentar el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA), especificando todos los pasos para la preparación y entrega del referido Programa, conforme con lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables.

(2) **Objetivo del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación:** El objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil es capacitar al personal del administrado para alcanzar un nivel de aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas. Dicha instrucción debe llegar a todos los elementos que participan directa o indirectamente en la actividad aeronáutica.

(3) **Consideraciones Generales:**

(a) Todo Explotador de aeródromo o aeropuerto debe elaborar y mantener actualizado un Programa de Instrucción (PISA) que debe ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica Civil, para uso y guía del personal de instrucción y el personal administrativo en el cumplimiento de sus funciones.

(b) Los explotadores deben asegurar que el personal que desempeña funciones de seguridad obtenga la instrucción inicial y recurrente así como su instrucción práctica en el puesto de trabajo y no permitirá bajo ninguna circunstancia que los empleados efectúen labores de seguridad, sin que hayan completado satisfactoriamente los entrenamientos citados anteriormente.

(c) Todo explotador debe consignar a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, la programación anual del entrenamiento, de acuerdo a cada función que desempeñe el personal que participa en las operaciones diarias del administrado; a fin que los inspectores puedan verificar y evaluar dichos entrenamientos.

(d) Todo explotador debe notificar a la Autoridad por escrito con no menos de diez (10) días hábiles de antelación, la intención de realizar un curso inicial u otra actividad de instrucción señalando: fecha, duración, categoría del entrenamiento, nombre del instructor y anexar el horario de clases establecido donde se indique la materia a ser impartida.

(e) Las instalaciones como aulas u otros espacios utilizados para la instrucción, deben poseer condiciones ambientales adecuadas, suficiente espacio, iluminación y ventilación para la instrucción. Cada curso de capacitación debe contar con un máximo de veinticinco (25) alumnos.

(a) **Estructura y Contenido de un Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA):**

(b) **Título.** En la portada debe contener la identificación del documento como título "Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación" (PISA), nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.

(c) **Índice.** Debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

- (d) **Registro de Revisiones.** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.
- (e) **Lista de Páginas Efectivas.** Esta sección deberá indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conforman el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Un nuevo listado de páginas efectivas debe ser publicado con cada revisión para poder verificar la actualización del programa. Cada página del Programa deberá señalar en el encabezado, la identificación del explotador, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido deberá mostrarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. En cada página deberá haber un espacio reservado para identificar el número de la página y la fecha de la enmienda.
- (f) **Control y Distribución del Programa.** Esta sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.
- (g) **Introducción.** Preséntese una abreviada introducción del contenido y propósito del PISA.
- (h) **Capítulo 1. Objetivos del PISA.** Identificar el objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad del administrado, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable.
- (i) **Capítulo 2. Definiciones.** En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el PISA y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de instrucción y la Seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.
- (j) **Capítulo 3. Responsabilidades:** El PISA debe establecer claramente la potestad y las responsabilidades en materia de instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. Dentro de estas responsabilidades se deben destacar:
- (i) La descripción general de la estructura dentro del administrado que será responsable de la capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
 - (ii) Las responsabilidades del jefe o responsable por el área de seguridad del administrado, en todo lo relacionado con la supervisión y control de la capacitación de Seguridad de la Aviación.
 - (iii) Las responsabilidades de los niveles de coordinación o planificación de la capacitación dentro de la empresa (si aplica este cargo).
 - (iv) Las responsabilidades de los instructores de seguridad (propios o contratados).
 - (v) Las responsabilidades asignadas a los mentores responsables de la capacitación en el puesto de trabajo.
 - (vi) Las responsabilidades asignadas a los alumnos.
 - (vii) Otras responsabilidades del personal o dependencias del administrado que participen o colaboren con la capacitación en seguridad.
- (k) **Capítulo 4. Principios Administrativos de Capacitación:** En este capítulo el administrado debe presentar todos aquellos principios y políticas en materia de instrucción que se encuentren relacionados con aspectos administrativos y de coordinación, que garanticen el adecuado desarrollo de los períodos de instrucción solicitados para todo el personal. Los principios que deben desarrollarse en este capítulo son:
- (i) Descripción de la población a la cual está dirigida la capacitación en Seguridad de la Aviación (agentes de seguridad, coordinadores, supervisiones, entre otros).
 - (ii) Resumen de las estrategias de capacitación que propone el administrado se utilicen para desarrollar los períodos de instrucción.
 - (iii) Los principios del nivel evaluativo que debe implementarse para cada curso (notas mínimas aprobatorias, condición de alumnos reprobados, entre otros).
 - (iv) Requisitos relativos al control de la asistencia.
 - (v) Consideraciones sobre los locales utilizados para impartir la capacitación y las ayudas audiovisuales más adecuadas para el logro de los objetivos.
 - (vi) Información relacionada con la certificación de culminación de cada curso y los registros que deben guardarse como evidencia de esta capacitación.
 - (vii) Principios relativos a los horarios de clases, duración de las sesiones de capacitación y la cantidad máxima permitida por curso.
 - (viii) Tipos de cursos a ser impartidos, de acuerdo al tipo de empresa (explotador de aeródromos o aeropuerto.) y la categoría del entrenamiento (inicial y recurrente cada 12 meses).
 - (ix) Principios relativos al desarrollo de planes de lección.
 - (x) Manejo adecuado de los textos y material confidencial utilizado para la capacitación.
 - (xi) Perfil de los alumnos, requisitos para el ingreso (verificación de antecedentes, condiciones psicofísicas, entre otros) y procedimientos de selección.
 - (xii) Políticas y procedimientos para el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
 - (xiii) Principios relacionados con la certificación del personal de seguridad por parte de la Autoridad Aeronáutica.
 - (xiv) Políticas y requisitos para la contratación de instructores en seguridad.
 - (xv) Requisitos y procedimientos para la contratación de centros de instrucción (si aplica este caso).
 - (xvi) Requisitos de la preparación de planes anuales de capacitación del personal en materia de seguridad de la aviación.
 - (xvii) Planificación de capacitación en materia de seguridad y otros temas complementarios (cursos, talleres, seminarios, charlas, entre otros) fuera de los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción y en el presente Apéndice.
 - (xviii) Requisitos de notificación a la autoridad aeronáutica sobre la realización de cursos en materia de seguridad y el suministrar el plan anual de capacitación a dicha autoridad.
 - (xix) Política de evolución permanente del PISA por parte del administrado, con el propósito de mantenerlo actualizado en los últimos requerimientos en materia de seguridad de la aviación.
- (l) **Capítulo 5. Control de Calidad de la Instrucción:** El administrado, debe desarrollar un sistema de control de la calidad aceptable por la Autoridad Aeronáutica, el cual debe ser incluido en el Programa de Control de Calidad del administrado, que garantice las condiciones de instrucción requeridas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Apéndice C de la presente Regulación, son efectivos y se logran los objetivos establecidos en su Programa de Instrucción, así como lo solicitado en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación.
- (i) El Control de calidad sobre la instrucción debe considerar:
- (A) Auditorías independientes de calidad realizadas anualmente, para monitorear el cumplimiento con los objetivos y resultados de la instrucción.
 - (B) La integridad de las evaluaciones teóricas y prácticas como sea aplicable, así como el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos.
 - (C) La adopción de medidas correctivas y preventivas apropiadas en respuesta a los informes resultantes de las auditorías efectuadas.
- (m) **Capítulo 6. Programa de Instrucción:** En este capítulo desarrollarán los detalles de cada programa de instrucción a ser desarrollado por el administrado. Los programas de instrucción serán desarrollados de acuerdo al tipo de administrado y según lo establecido en las currículas de entrenamiento establecidas en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación. Cada programa de instrucción debe señalar:
- (i) El título del curso de acuerdo a la categoría de entrenamiento.

- (ii) Los objetivos generales del curso y los específicos de la instrucción por cada módulo, que proporcionen al alumno información sobre actuación y destrezas a ser obtenido, una vez culminado cada curso.
- (iii) Las horas programadas de entrenamiento (totales y por módulo).
- (iv) El tipo de personal al que está dirigida la instrucción.
- (v) Los detalles del contenido de cada módulo de acuerdo a lo establecido en las currículas de entrenamiento del presente Apéndice, señalando los títulos de los módulos y el contenido de cada módulo.
- (n) **Apéndices:** Esta sección debe incluir cada uno de los formatos utilizados que sirven de soporte para el cumplimiento de las actividades descritas en el Programa de Instrucción del administrado.
- (o) **Currículas de Entrenamiento:** Las currículas de entrenamiento (inicial y recurrente) a desarrollar por el explotador de aeródromo o aeropuertos debe estar dirigido al personal que a continuación se menciona:
 - (i) Agente de seguridad,
 - (ii) Supervisores,
 - (iii) Concienciación en seguridad al resto del personal que labora en el aeródromo.
- (p) **Instructores en Seguridad de la Aviación.**
 - (i) El administrado no podrá designar a una persona como instructor en materia de Seguridad de la Aviación a menos que haya sido certificado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) para cumplir las funciones de instructor en materia de seguridad de la aviación civil.
 - (ii) Corresponde a los administrados suministrar la información necesaria a los instructores, antes de ejercer sus funciones, con el propósito de familiarizarse con el Programa de Instrucción del Administrado y los objetivos establecidos para el curso a impartir.
 - (iii) Para alcanzar la aprobación por parte del INAC como instructor en materia de seguridad de la aviación, los interesados deben cumplir con lo establecido en la Norma Complementaria referente al proceso de certificación de los instructores en seguridad de la aviación.
- (q) **Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT).**
 - (i) Todo administrado debe asegurar que el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de seguridad debe recibir entrenamiento práctico en el puesto de trabajo antes de ser aceptado para desarrollar sus funciones y deberes requeridos, el cual estará bajo la supervisión de un mentor.
 - (ii) Los mentores asignados para la ejecución del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben:
 - (A) Tener experiencia en el área de Seguridad de la Aviación Civil,
 - (B) Desempeñarse como supervisores, coordinadores de seguridad, o cargos similares, y
 - (C) Haber recibido una inducción relacionada con los procesos de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
 - (iii) El objeto del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, es proporcionar al personal de seguridad una instrucción práctica continua que corresponda a las necesidades locales y se presente mediante diversas técnicas de trabajo.
 - (iv) Para el desarrollo del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben cumplirse las siguientes fases:
 - (A) Introducción y discusión: En esta fase se realiza una exposición en el lugar de trabajo, relativa a las áreas de responsabilidad y funciones específicas del cargo con descripción detallada de los conocimientos, habilidades y destrezas requeridas para adecuarse a las exigencias ocupacionales. Para el caso solo corresponderá a un repaso de lo visto en la sesión teórica de la capacitación.
 - (B) Observación: En esta fase del entrenamiento el mentor debe realizar las tareas rutinarias mientras el empleado observa como realiza cada una de las tareas. En esta etapa el mentor podrá realizar

explicaciones al alumno a fin de ampliar el entrenamiento dado.

- (C) Asistencia: Después de la fase anterior el alumno realizará las tareas mencionadas en el Programa de Instrucción, siempre con la asistencia y apoyo del mentor. Esta etapa será supervisada por el mentor asignado. Dependiendo de la agilidad y confianza que el alumno tome en esta etapa del entrenamiento, el mentor decidirá si el participante puede pasar a la etapa siguiente, o, si por el contrario, requiere que se profundice en esta fase por más tiempo.
- (D) Observación y evaluación: En esta etapa, el alumno es sometido a un proceso de evaluación y observación por parte del mentor, en cuyo caso las tareas deben ser realizadas íntegramente por el alumno sin la asistencia del mentor, a fin de evaluar las destrezas y habilidades adquiridas durante el entrenamiento en el trabajo. En caso que el alumno no logre superar satisfactoriamente esta etapa, debe ser remitido ante el Jefe de Seguridad de la empresa, quienes tomarán las decisiones pertinentes, considerando:
 - (AA) Ordenar la repetición de la capacitación teórica necesaria a fin de completar las habilidades y destrezas faltantes para continuar con el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, o
 - (BB) prescindir de la contratación del funcionario.
- (E) Para desarrollar los períodos de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, debe preverse el cumplimiento de las siguientes condiciones básicas:
 - (AA) Los mentores tendrán a su cargo un grupo no mayor de cinco (5) alumnos al mismo tiempo para cumplir los períodos de entrenamiento práctico en el trabajo.
 - (BB) Durante el entrenamiento en el trabajo el mentor debe completar el formato designado a tal efecto donde se registre el desarrollo y cierre de cada tarea incluida dentro del entrenamiento en el trabajo y que sea solicitada como tal en el formato antes mencionado.
 - (CC) Finalizada la capacitación práctica el mentor completará la documentación que certifica el entrenamiento en el trabajo con sus observaciones finales sobre esta etapa de la capacitación y entregar esta documentación a la dependencia responsable de la capacitación del administrado.
- (r) **Evaluación de los Resultados de la Instrucción.**
 - (i) El propósito de la evaluación es confirmar que tanto los objetivos generales así como los objetivos específicos de instrucción han sido alcanzados, es decir, que la capacitación ha sido eficiente y eficaz. El Programa de Instrucción en materia de Seguridad, debe establecer en detalle los procesos de evaluación del personal instruido, a efecto de obtener los resultados de las evaluaciones teóricas y/o prácticas, el instructor o mentor de cada área debe asegurarse de que la evaluación del personal se lleve a cabo a fin de determinar el nivel de competencia alcanzado.
 - (ii) En el caso que se haya detectado no conformidades, los encargados de la instrucción deben proponer las acciones correctivas tendientes a mejorar los resultados de la capacitación. Para esto se deben considerar evaluaciones en las cuales se apliquen instrumentos tales como la observación de la actuación del alumno, trabajos de investigación, exposiciones, trabajos prácticos, informes, entrevistas, pruebas escritas, orales y prácticas o la combinación de varias de estas.
 - (iii) La calificación mínima establecida para aprobar es de 70% sobre 100 %. En el caso que un participante no apruebe una evaluación, de un determinado módulo se acordará con el instructor una nueva evaluación, como reparación de una(s) evaluación(es) del curso. Si después de la evaluación de reparación el participante no aprueba el curso, el instructor debe elaborar un informe indicando las razones por las cuales no se cumplió el objetivo previsto.
 - (iv) En el caso que el participante no apruebe el entrenamiento práctico en el puesto del trabajo, el instructor y el mentor

decidirá si se requiere algún entrenamiento adicional, ya sea teórico o práctico y debe establecer el tiempo de repetición necesario para completar el entrenamiento.

(s) Registros del Personal.

- (i) Todo administrado debe establecer un sistema de registro y archivo de su personal, para guardar información respecto a lista de asistencia, calificaciones, exámenes, constancia de capacitación, certificación de fin de curso, así como las evaluaciones de los cursos recurrentes del personal.
- (ii) Los administrados podrán utilizar los formatos descritos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación, o generar sus propios registros de capacitación con el objeto de proveer una evidencia documentada del proceso de la instrucción que se imparte en la empresa.
- (iii) Todo archivo o registro debe mantener un expediente por cada uno de los alumnos con constancia de Certificación de Fin de curso, donde se detalle:
 - (A) Nombre de la empresa.
 - (B) Nombre y apellidos completo del estudiante.
 - (C) Nombre de la categoría del entrenamiento impartido.
 - (D) Horas totales del entrenamiento.
 - (E) Fechas de inicio y finalización.
 - (F) Sello y firma del instructor y/o encargado de la instrucción autorizado.

(t) Cursos para el Personal de Seguridad de Aeródromos o Aeropuertos.

A continuación se desarrollarán los diferentes cursos a impartirse por los explotadores de aeródromo en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo a la estructura de los administrados; estos deben contener los módulos con su respectiva horas promedio de duración en seguimiento de los requisitos mínimos presentados en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, tanto para los cursos iniciales, recurrentes y concienciación al personal en materia de seguridad de la aviación.

- (i) Agentes de seguridad
 - (A) Curso inicial de seguridad (teórico y entrenamiento práctico en el puesto de trabajo).
 - (B) Curso recurrente en seguridad de la aviación (cada 12 meses).
- (ii) Supervisores de Seguridad:
 - (A) Curso inicial para Supervisores de seguridad (teórico y entrenamiento práctico en el puesto de trabajo).
 - (B) Curso recurrente para Supervisores de seguridad (cada 12 meses).
- (iii) Concienciación en Seguridad de la Aviación Civil (dictado al personal que se le otorga una tarjeta de identificación por parte del aeropuerto, tanto de forma inicial como cada vez que se renueve dicha tarjeta de identificación).

APÉNDICE C

DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA AERÓDROMOS O AEROPUERTOS

(1) Propósito

Suministrar a los Explotadores de Aeródromos o Aeropuertos, información y orientación de cómo desarrollar la estructura y contenido un Programa de Control de la Calidad (PCC) en Seguridad de la Aviación, con la finalidad de asegurar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad contra actos de interferencia ilícita de la organización.

(2) Estructura y contenido del Programa de Control de la Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.

El programa debe diseñarse de acuerdo al criterio de contenido general, presentación y contenido específico.

a) Criterios de contenido general:

- (i) **Título:** En la portada debe contener el logotipo y nombre de la empresa; asimismo, debe colocarse el título de "Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación (AVSEC)".
- (ii) **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de

revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción, nombre y firma de quien lo inserta.

- (iii) **Índice:** Debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

- (iv) **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.

- (v) **Lista de Páginas Efectivas:** Esta sección deberá indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conforman el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Un nuevo listado de páginas efectivas debe ser publicado con cada revisión para poder verificar la actualización del programa. Cada página del Programa deberá señalar en el encabezado, la identificación del explotador, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido deberá mostrarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. Cada página deberá haber un espacio reservado para identificar el número de la página y el número y la fecha de la enmienda.

- (vi) **Control y Distribución del Programa:** Esta sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa

b) Presentación del Programa de Control de Calidad (PCC):

- (i) La presentación debe realizarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o política a aplicar.
- (ii) De acuerdo con lo establecido en el presente Apéndice, "Principios y Procedimientos", se refiere a que se deben establecer las políticas y lineamientos generales sobre un tema en particular (Principios), así como referenciar los procedimientos diseñados por la empresa para cumplir con las prácticas establecidas.

c) Contenido del Programa de Control de la Calidad:

(i) Capítulo 1. Objetivos del Programa de Calidad AVSEC.

El objetivo del Programa de Control de la Calidad, debe enfocarse en promover y establecer un entorno y una cultura de mejoramiento y fortalecimiento continuo de la seguridad de la aviación civil de la organización, de acuerdo a los principios establecidos en la sección 6 de la presente Regulación.

(ii) Capítulo 2. Definiciones.

Las definiciones y acrónimos de aquellos términos incluidos en el PCC que requieran de una interpretación especial para el ámbito de control de calidad y la seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben concordar con las indicadas en el Programa Nacional de Control de la Calidad y en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107, 108, 109 y 112 (RAV 107, 108, 109 y 112).

(iii) Capítulo 3. Responsabilidades.

- (AA) En este capítulo debe presentarse la estructura organizativa (organigrama), identificando el área o dependencia, que cumple con la función de ejecutar y controlar el Programa de Control de la Calidad.
- (BB) Describir las responsabilidades de la Alta Gerencia en materia de control de la calidad.
- (CC) Describir las responsabilidades de la persona designada para gestionar la administración del Programa de Control de la Calidad.
- (DD) Describir las responsabilidades del personal responsable del Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación.

(iv) Capítulo 4. Políticas de personal.

(A) Este capítulo debe presentar las políticas relativas al personal designado para el aseguramiento la calidad, las políticas deben incluir:

- (AA) **Criterios de selección y contratación del personal de Aseguramiento de la Calidad.**
- (BB) Perfil del cargo.

(CC) **Determinación del número de auditores y su condición (interno y/o externo) de acuerdo con sus operaciones.**

Describir el mecanismo utilizado para determinar el número de auditores y especificar la condición de Auditor interno o externo.

(DD) **Designación de Auditores.**

(AAA) La designación de los auditores para ejecutar las actividades de control de la calidad debe ser formal, por escrito, especificar el código de conducta, su facultad para efectuar el seguimiento y control del Programa de Control de la Calidad de la Organización, así como el acceso a los registros, equipos y áreas restringidas.

(BBB) Describir la competencia de los auditores para realizar las actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación:

(AA1) Inspeccionar cualquier dependencia administrativa o área de la organización;

(AA2) Inspeccionar toda aeronave propiedad de la organización, que preste servicios a la aviación civil, con el fin de evaluar los procedimientos de seguridad. (si aplica);

(AA3) Entrevistar a cualquier persona de la organización, para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de procedimientos de seguridad;

(AA4) Recomendar la aplicación de medidas correctivas.

(AA5) Acceder a los documentos y registros de seguridad pertinentes.

(AA6) Auditar los procesos y determinar el nivel de cumplimiento, según del criterio y alcance de la auditoría.

(EE) **Capacitación**

(AAA) Especificar el compromiso de capacitar al personal de Control de Calidad.

(BBB) Describir la capacitación inicial y recurrente que debe recibir el personal interno designado para ejercer funciones de Auditor AVSEC.

(CCC) La capacitación debe proporcionar las competencias en control de calidad: principios, procedimientos y técnicas relacionados con la recopilación de información, técnicas de observación y capacidad de examinar documentación, así como preparar informes.

(v) **Capítulo 5. Actividades de Control de Calidad (Instrumentos para el control de la calidad).**

(A) **Política y Programación anual.**

(AA) Presentar la política que rige las actividades de Control de Calidad que se implementará, específicamente la programación anual de Control de Calidad en materia AVSEC, enmarcadas dentro de los principios y políticas establecidas en el Programa de Control de la Calidad de la organización.

(BB) La programación anual debe especificar el tipo de actividad y su frecuencia, distribuidas a lo largo del año.

(CC) La programación anual debe considerar la necesidad de realizar actividades de control de la calidad no planificadas o no programadas, incluidas las actividades y funciones de tipo específico.

(DD) Para preparar la programación anual debe verificarse:

(AAA) Disponibilidad de personal

(BBB) Disponibilidad presupuestaria

(CCC) Dependencias y procesos a auditar, inspeccionar, investigar o estudiar

(DDD) Disponibilidad de la documentación previa a la auditoría

(EEE) Cronograma de eventos del plan de auditoría

(FFF) Informes de Inspecciones, Auditorías, Investigaciones y Estudios de Seguridad previos

(GGG) Planes de acciones correctivas

(B) **Procedimientos destinados a la vigilancia y verificación de las normas en materia de seguridad de la Aviación Civil.**

En este apartado se referencian los procedimientos que la organización documentó, están aprobados, disponibles y controlados:

(AA) Inspección de seguridad: Consiste en un examen de la aplicación de uno o más aspectos de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes de la organización, para determinar si se realizan con eficacia. En consecuencia, las inspecciones se realizarán a corto plazo, es decir, dependiendo de la inspección esta podría durar ciertas horas o un día.

(BB) Auditoría de seguridad: Conformar una verificación exhaustiva de cada aspecto del Programa de seguridad, para determinar el grado de cumplimiento de la organización.

(CC) Investigación en seguridad: Permite evaluar y formular una opinión sustentada de las no conformidades, discrepancias y denuncias presentadas por los usuarios y los trabajadores de la organización, en la cual se notifique el incumplimiento de la normativa nacional o los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad, así como en los casos de las investigaciones de actos de interferencia ilícita ocurridos.

(DD) **Estudio de seguridad:** Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

(vi) **Capítulo 6. Sistema de Gestión del Riesgo en Seguridad de la Aviación (SGR).**

En este capítulo se establecen y describen los principios y procedimientos sobre el Sistema de Gestión del Riesgo (SGR) que debe desarrollar la organización, basado en un enfoque sobre las amenazas y los riesgos, según el cual la empresa puede evaluarlos y manejarlos con respecto a la seguridad de la aviación y las repercusiones de los mismos.

(A) **Sistema de Gestión de Riesgo.** Se deben identificar y notificar los riesgos:

(AA) Los problemas de Seguridad de la Aviación, incluidos los asociados con factores humanos, terceros y cambios importantes en las operaciones, el equipo, la estructura de la organización, la tecnología, los proveedores o los contratistas;

(BB) los procedimientos para evaluar y clasificar las amenazas, los riesgos y las repercusiones;

(CC) las amenazas formales y la probabilidad de que ocurran, la vulnerabilidad y los aspectos críticos del personal, los bienes, el medio ambiente y la organización propiamente dicha.

(B) **Etapas para la implantación de un Sistema de Gestión de Riesgos.**

(AA) Establecer un marco de gestión de riesgos. La alta gerencia debe respaldar el enfoque de gestión integrada de riesgos y designar un comité de gestión de riesgos para establecer el nivel general de tolerancia del riesgo y el nivel específico de cada sección basado en la estrategia general de la organización;

(BB) Determinar la exposición a los riesgos. La identificación de los riesgos debe señalar dónde y cómo pueden ocurrir los incidentes de seguridad. El objetivo de la identificación de los riesgos es tratar la causalidad examinando las causas inmediatas, y la

causa raíz. Por ejemplo, en caso de que se introduzca un cuchillo en la cabina de pasajeros, el error en la inspección podría considerarse como la causa inmediata, pero la causa raíz puede ser la instrucción inadecuada en materia de identificación de imágenes de amenaza obtenidas mediante rayos X. En todo caso, la única forma de reducir la probabilidad de que se repita un incidente es remediando la causa raíz;

(CC) Realizar una evaluación de riesgos. Evaluar cada exposición a los riesgos con respecto a la frecuencia, es decir, la probabilidad de que ocurra, y el carácter crítico, o lo que es igual a la repercusión probable. Esa evaluación conducirá a una cuantificación de riesgos.

(DD) Determinar las prioridades. Después de la cuantificación de riesgos, identificar qué exposiciones a los riesgos son las más críticas. Este proceso ayuda a considerar los riesgos por orden de importancia asegurando la aplicación de los medios apropiados para los casos clave de exposición a los riesgos;

(EE) Analizar los controles. Determinar qué controles existen o se han aplicado y, especialmente, establecer un sistema capaz de medir si los procedimientos empleados reducen realmente los riesgos;

(FF) Elaborar un plan de acción. Para cada exposición a los riesgos, el área operativa de seguridad de la aviación de la empresa debe elaborar un plan de acción que señale con precisión lo siguiente:

(AAA) área de exposición;

(BBB) descripción del problema;

(CCC) medida correctiva sugerida;

(DDD) identidad del ejecutivo o de la entidad que promoverá la actividad de la administración; y

(EEE) plazos;

(GG) Informar. Es importante informar periódicamente sobre el progreso realizado y evaluar si se han aplicado o no las medidas apropiadas. Si es evidente que existen problemas, deberían aplicarse inmediatamente medidas correctivas o un plan de acción revisado; y

(HH) Supervisar. La gestión general de la exposición a los riesgos y los esfuerzos para reducirlos deben ser supervisados de cerca. La gestión de riesgos debe ser una cuestión permanente del orden del día, tratado en todas las reuniones de la administración superior de la empresa.

(vii) **Capítulo 7. Documentación de control de la calidad:**

(A) **Estructura y jerarquía de la documentación del Sistema de Control de la Calidad AVSEC.**

(AA) Exponer la declaración de la Política de Control de Documentos como base del manejo, clasificación, resguardo, uso y distribución de la documentación.

(BB) El Programa de Control de Calidad debe referenciar los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Ordenamiento Jurídico vigente.

Nivel I Política de Control de Calidad. Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel II Procedimientos. Manual de Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel III Registros. Comprende toda aquella documentación resultante de hacer cumplir un procedimiento o una instrucción de trabajo. Informes.

(CC) La organización debe contar con un procedimiento aprobado de Control de documentos y evidenciar su cumplimiento.

(B) **Informe de auditoría, estudio, inspección e investigación en materia de seguridad de la aviación.**

(AA) Se declara que la Dependencia de Seguridad de la Aviación debe mantener los informes de Inspección, Auditoría, Prueba, Estudio o Investigación, en físico y digital, cumpliendo los

criterios de integridad, seguridad y disponibilidad. Toda documentación emanada de las actividades de control de la calidad relacionada con la protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, debe clasificarse Confidencial.

(BB) Las políticas y normas relacionadas con la distribución de los informes emanados de las actividades de control de la calidad;

(CC) Los informes de auditoría, inspecciones e investigaciones, así como los soportes de las acciones correctivas y otros Apéndices, deben mantenerse en los archivos de la organización, por un lapso mínimo de tres (3) años después de la fecha de su realización.

(C) **Manejo de la información estadística que se origine de las actividades de control de calidad.**

Debe establecerse la fuente certificada de los datos y describir el mecanismo de procesamiento, para determinar el historial de los patrones de cumplimiento.

(viii) **Capítulo 8 – Medidas correctivas:** En este capítulo deben referenciarse los procedimientos aprobados que mantiene la organización para que los auditores internos y/o externos, después de identificada una no conformidad, establezcan los plazos para la implementación de las medidas correctivas necesarias, e iniciar los seguimientos apropiados para determinar su eficacia.

(A) Las acciones correctivas, sus plazos y el resultado de su seguimiento, deberá ser documentado para complementar el expediente que se inicie a raíz del informe de auditoría, inspección o investigación.

(B) Las recomendaciones emitidas en las inspecciones, auditorías e investigaciones, destinadas a corregir deficiencias, deberán subdividirse en categorías de cumplimiento. Esta categorización deberá diferenciar entre aquellas que tengan inmediata prioridad, las que requieran medidas complementarias, y las que requieran un plan de acción a largo plazo para corregirlas.

(C) Las clasificaciones que se deben incluir en el Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación para identificar el nivel de cumplimiento son las que se describen a continuación:

(AA) **Categoría 1:** Cumple los requisitos;

(BB) **Categoría 2:** No cumple los requisitos y presenta deficiencias de menor importancia que necesitan mejoras.

(CC) **Categoría 3:** No cumple los requisitos y presenta graves deficiencias que necesitan mejoras.

(DD) **Categoría 4:** No aplicable. Medida o procedimiento que no existe en la organización o no está disponible.

(EE) **Categoría 5:** No auditada o inspeccionada. Medida que no ha sido verificada o no ha sido observada debido a ciertas circunstancias.

(D) También deben indicarse las medidas administrativas, operativas, preventivas o aquellas que la empresa considere pertinentes, para evitar la recurrencia de las no conformidades detectadas, o la posibilidad de la ejecución de un acto de interferencia ilícita.

(ix) **Capítulo 9. Informe anual de verificación de Aseguramiento de la Calidad. Resumen Ejecutivo:**

(A) En este capítulo se establece el método, contenido y tramitación del Informe ejecutivo anual, producto de las actividades de control de calidad de la empresa.

(B) El Informe anual debe presentar la declaración del año que resume el número de actividades llevadas a cabo por el área responsable de ejecutar las funciones de control de la calidad, se debe incluir:

(AA) Estado general de las deficiencias identificadas;

(BB) Estado actual de las medidas correctivas;

(CC) Mejoras realizadas al Programa de Control de la Calidad (si las hubiera) y;

(DD) Estado de los recursos humanos y financieros aplicables a las actividades de seguridad de la aviación de la organización.

(C) El resumen ejecutivo de fin de año debe presentarse a la Alta Gerencia de la organización y a la Autoridad Aeronáutica. De igual forma, debe utilizarse como referencia para preparar el Programa Anual de

actividades de Control de la Calidad en materia AVSEC que serán ejecutadas por la organización el año próximo.

- (x) **Apéndices:** Los apéndices al Programa de Control de Calidad, son los siguientes:

- (A) Estructura organizativa encargada de implementar el sistema de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación;
- (B) Modelo de la programación anual de actividades;
- (C) Formatos de guías de inspección, informe de auditoría, así como otros formatos de trabajo que forman parte de los procedimientos incluidos en el Programa de Control de la Calidad.

APÉNDICE D

DISPOSICIONES PARA LA CREACIÓN DE UN COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD EN LOS AERÓDROMOS O AEROPUERTOS

(1) Objeto.

Este Apéndice tiene como objeto establecer las especificaciones para la creación, organización y funcionamiento de los Comités Locales de Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos ubicados en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

(2) Atribuciones del Comité Local de Seguridad.

De acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, corresponde a los Comités Locales de Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos las siguientes atribuciones:

- (a) Coordinar la aplicación de los principios y velar por el cumplimiento de las normas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, a través del Plan de Seguridad Local del aeródromo, los Planes de Seguridad de los Explotadores de Servicios Aéreos, demás planes y procedimientos de seguridad;
- (b) Constatar que las medidas y los procedimientos de seguridad contenidas en el Plan de Seguridad Local sean los adecuados para afrontar las amenazas, sobre las cuales el Comité hará una valoración periódica sugiriendo las contramedidas específicas para contrarrestarlas;
- (c) Sugerir al Explotador del Aeródromo y a la Autoridad Aeronáutica, los ajustes requeridos al Plan de Seguridad Local y a los Planes de Seguridad de los Explotadores de Servicios Aéreos con el fin de que cumplan con las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;
- (d) Coordinar con las autoridades Municipales, Estadales y Nacionales, las acciones tendientes a solucionar cualquier problema relacionado con la protección de las personas, instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas y las aeronaves;
- (e) Garantizar que los procedimientos que se incorporen a los controles de seguridad sean ágiles y efectivos y estén acordes con el principio de facilitación que orienta la actividad aérea;
- (f) Formular propuestas para la formación e instrucción del personal de seguridad del aeródromo así como también para la incorporación de tecnología y automatización de los procesos de seguridad aeroportuaria;
- (g) Acatar y ejecutar los requerimientos formulados por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y por la Autoridad Aeronáutica, así como remitir a ésta última informes periódicos sobre las actividades desarrolladas;
- (h) Mantener estrecha relación y coordinación con el Comité de Facilitación del aeródromo.

(3) Conformación del Comité Local de Seguridad.

Cada Comité Local de Seguridad de un aeródromo debe estar conformado por el siguiente personal:

- (a) El Responsable de la seguridad en el aeródromo, quien lo presidirá.
- (b) Un Representante en la especialidad de seguridad de la aviación de la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil,
- (c) Representantes de los Explotadores de Servicios Aéreos que operan en el aeródromo.
- (d) Representantes de los Organismos Oficiales en materia de identificación y aduanas destacados en el aeródromo.

- (e) Representantes de los Organismos de Seguridad de Estado y Defensa destacados en el aeródromo.
- (f) El Representante de los Servicios a la Navegación Aérea,
- (g) El Representante de los Servicios de Emergencia y Extinción de Incendios,
- (h) Un Representante del Comité de Facilitación del aeródromo,
- (i) Cualquier otra persona que la Autoridad Aeronáutica designe.

De acuerdo con las características del aeródromo, es posible que alguno de los representantes anteriormente mencionados no apliquen; en tal sentido, la integración del Comité Local de Seguridad estará formada por los representantes que existan en el aeródromo.

(4) Funciones de los Miembros del Comité Local de Seguridad.

- (a) El Presidente del Comité Local de Seguridad tiene como funciones:
 - (i) Convocar a las reuniones del Comité Local.
 - (ii) Establecer el orden del día de las reuniones.
 - (iii) Dirigir los debates en su totalidad y, en general, ejercitar las facultades precisas para el adecuado desarrollo de las sesiones, contándose en los temas objeto de discusión.
 - (iv) Conformar junto con el resto de los miembros las actas de las sesiones del Comité.
- (b) Funciones del Vicepresidente del Comité Local de Seguridad:
 - (i) Sustituir al Presidente del Comité Local de Seguridad en caso de ausencia de este, ejerciendo las funciones del mismo.
- (c) Funciones de los miembros del Comité Local de Seguridad:
 - (i) Asistir y participar en las reuniones del Comité.
 - (ii) Aportar datos e informaciones que faciliten acuerdos.
 - (iii) Aprobar los análisis y estudios que les sean solicitados en el tiempo y forma que establezca el Comité para cada caso.
 - (iv) Adoptar las medidas oportunas para el desarrollo de los acuerdos tomados en las sesiones del Comité, así como de las instrucciones emanadas por parte de la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Funciones del Secretario del Comité Local de Seguridad:
 - (i) Citar por indicaciones del Presidente del Comité Local de Seguridad a los miembros del mismo con la emisión del orden del día y la documentación que proceda.
 - (ii) Comunicar al pleno del Comité las gestiones administrativas realizadas para la resolución de los asuntos en trámite.
 - (iii) Elaborar las Actas de las reuniones, y llevar el control de firmas de los miembros del Comité, así como del Presidente, y emisión de copia a cada uno de los integrantes del Comité y al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
 - (iv) Garantizar la remisión al pleno del Comité Local para su aprobación, en caso que proceda, propuestas de resolución de asuntos y trámites dentro de su competencia, previamente recopilados y estudiados.
 - (v) Mantener informado a los miembros del Comité, en cuanto a la documentación pertinente, en el que se planteen los temas a debatir.
 - (vi) Incluir la documentación que sea presentada fuera de los plazos acordados, en el último punto del orden del día.
 - (vii) Registrar, controlar y archivar la correspondencia referente a todos los asuntos de competencia del Comité y la organización de un Centro de Documentos para consultas.
 - (viii) Aportar a los miembros antecedentes sobre los temas ya tratados.
 - (ix) Garantizar el oportuno envío de respuesta a las consultas sobre acuerdos adoptados.
 - (x) Elaborar informe anual de los temas tratados y acuerdos adoptados.

(5) Tipos y Periodicidad de las Reuniones del Comité Local de Seguridad.

- (a) Las reuniones del Comité Local de Seguridad del aeródromo, deben ser de dos clases: Ordinarias, que habrán de celebrarse cada tres (03) meses y Extraordinarias, que podrán celebrarse siempre que las convoque su Presidente, por libre iniciativa o a petición de, como mínimo, dos tercios de alguna de las representaciones, previa justificación del orden del día. En estas reuniones solo podrá debatirse los asuntos que la motivaron.

(6) Convocatoria del Comité Local de Seguridad.

- (a) La convocatoria debe ser realizada por el Presidente, con el período de antelación que se determine y en cualquier caso con un mínimo de 8 días para las sesiones ordinarias.
- (b) En la convocatoria debe determinarse el lugar, día, y hora fijados por el Presidente, así como la indicación del orden del día.

(7) Actas del Comité Local de Seguridad.

- (a) El contenido de las Actas que se levanten en evidencia de las reuniones del Comité Local de Seguridad, debe incluir:
 - (i) Relación de asistentes.
 - (ii) Circunstancias de lugar, fecha y tiempo
 - (iii) Puntos principales a tratar
 - (iv) Forma, contenido y resultado de los acuerdos.
 - (v) Apéndices: Informes y escritos finales que han determinado los acuerdos adoptados.
- (b) El Acta debe expresar, de forma sucinta, los argumentos empleados por los miembros del Comité en sus debates. No obstante, cualquier miembro del Comité tiene derecho a que sus argumentos consten textualmente en el Acta, en cuyo caso, debe hacer entrega al Secretario del Comité de un escrito que contenga su intervención.
- (c) El Acta de cada sesión debe ser aprobada al cierre de la reunión, procediéndose a su correspondiente firma. Una vez aprobada, se debe entregar copia de la misma a los miembros del Comité, incluyendo una copia que debe ser remitida a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(8) Responsabilidades y Obligaciones

- (a) Los componentes y asistentes a las sesiones del Comité Local de Seguridad deben guardar el correspondiente sigilo profesional de las informaciones a que tuviese acceso. De igual forma se comprometen a mantener asistencia y puntualidad en las reuniones del Comité.

APÉNDICE E**TRATAMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN SENSITIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

- (1) **Propósito:** Establecer lineamientos para el manejo y distribución de documentos que contengan información sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, a fin de garantizar la protección de la misma para evitar que personas no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica conozcan y puedan manipular su contenido, en cumplimiento de lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107, 108, 109 y 112.
- (2) **Documentación sensitiva de seguridad.** Los documentos que se mencionan a continuación, son susceptibles de contener información sensitiva de seguridad de la aviación civil:
 - (a) Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
 - (b) Plan Nacional de Contingencias.
 - (c) Circulares de Seguridad de la Aviación Civil.
 - (d) Documentos previamente declarados como CLASIFICADOS por la naturaleza de su contenido concerniente a la seguridad y defensa de la Nación, por parte de la Autoridad Aeronáutica.
- (3) **Manejo y distribución de documentos con información sensitiva.** El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a través de la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, emitirá y distribuirá, entre otras, documentación con información sensitiva de seguridad entre aquellas dependencias públicas y privadas que ameriten tal información para operar satisfactoriamente de acuerdo a lo que se establezca en la misma. Ante esta situación los explotadores de aeródromos, explotadores de aeronaves, agentes acreditados en el manejo de la carga y el correo aéreo, empresas de servicios de seguridad, organismos de seguridad de Estado, y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, deberán cumplir con lo siguiente:
 - (a) Al recibir documentación de naturaleza sensitiva, debe confirmar su recepción ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo al modo seleccionado por la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil para distribuir la documentación. De ser por vía electrónica, a través del Sistema

de Distribución de Información Confidencial, debe emitir un correo electrónico dirigido a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, como conformidad de recepción. De ser por entrega personal en Sobre cerrado, debe firmar y sellar la copia del Oficio de envío, en señal de acuse de recibo.

- (b) Después de recibido el documento, deberá estudiar su contenido y aplicar las medidas solicitadas en el mismo, debiendo dar respuesta a la Autoridad Aeronáutica sobre el método de implementación de las mismas. En caso que no esté en condiciones de aplicar dichas medidas, deberá exponer sus motivos por escrito indicando la forma como cumplirá con las medidas y su tiempo de implementación.
- (c) Los explotadores de aeródromos, explotadores de aeronaves, agentes acreditados en el manejo de la carga y el correo aéreo, empresas de servicios de seguridad, organismos de seguridad de Estado, y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, que reciba un documento contentivo de información sensitiva, deberá restringir el acceso a la información contenida en las mismas solo a aquellas personas que, por la naturaleza de su trabajo, tenga la necesidad de acceder al contenido total o parcial de estos documentos.
- (d) Está prohibido proporcionar información de naturaleza sensitiva sin autorización expresa del Gerente General de Seguridad Aeronáutica del INAC.
- (e) Todo documento contentivo de información sensitiva de seguridad debe estar bajo custodia del responsable de seguridad de la organización o de la persona a la cual se remitió la documentación. Para los fines de la custodia debe utilizarse archivos bajo cerradura que impida su acceso y mantenerse un estricto control de las llaves o claves de combinaciones utilizadas para el acceso a los documentos.
- (f) En el caso de sospecha de violación al acceso de la documentación contentiva de información sensitiva de seguridad de la aviación, los explotadores de aeródromos, explotadores de aeronaves, agentes acreditados en el manejo de la carga y el correo aéreo, empresas de servicios de seguridad, organismos de seguridad de Estado, y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, deberán notificar la novedad de manera inmediata a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil del INAC.

APÉNDICE F**FORMATO DE REPORTE DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**

		REPORTE DE ACTO DE INTERFERENCIA ILÍCITA	
La información que se proporciona en este informe es restringida y no se revela a personas no autorizadas			
Número de Expediente (solo para ser llenado por el personal del INAC)	Fecha del Informe:	Administrado que reporta:	
Cada administrado que disponga de información pertinente debe completar este formulario y remitirlo a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, en un plazo no mayor de cinco (05) días a partir del suceso			
Tipo de Acto de Interferencia Ilícita			
A. Apoderamiento ilícito de aeronaves B. Destrucción de una aeronave en servicio C. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos o aeropuertos D. Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica E. Introducción de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales a bordo de una aeronave o en un aeropuerto F. Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente G. Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.			
Circunstancia del Suceso			
Información General			
Nombre quien presenta el Informe:	Cargo que Desempeña:	Fecha del Suceso: (dd/mm/aaaa)	
Hora del Suceso: (Hora Local / Reloj 24 horas)		Duración del Suceso:	

Información del Acto de Interferencia Ilícita			
Información sobre la Aeronave afectada (si aplica)			
Estado de Matricula:	Nº de Matricula:	Tipo de Aeronave:	Explotador de Servicio Aéreo:
Indique la ubicación al momento del suceso:		En Tierra: En Servicio: Fuera de Servicio:	En Vuelo:
Información sobre el Vuelo (Llenar esta sección solo si los actos son cometidos a bordo de aeronaves en vuelo)			
Fecha de Salida del Vuelo: (dd/mm/aaaa)		Identificación del Vuelo:	Nº de Pasajeros:
Nº de Tripulantes:		Cantidad de Agentes de Seguridad a bordo. (si aplica)	
Tipo de Operación: Vuelo Regular: Vuelo Charter: Vuelo Privado: Otros: Especifique en el caso de Otros:			
Aeropuerto de salida:		Estado:	
Aeropuerto de destino:		Estado:	
¿Entraron el(los) autor(es) al puesto del pilotaje? (En caso afirmativo, explique la forma como ingresaron):		Si ☐ No ☐	
Indíquese si el(los) autor(es) tenía(n):			
¿Conocimientos técnicos y del funcionamiento de la aeronave?		Si ☐ No ☐	
¿Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación?		Si ☐ No ☐	
En caso afirmativo, explique:			
Información sobre edificios o instalaciones del aeropuerto (Llene esta sección en caso que el suceso ocurrió en las instalaciones aeroportuarias)			
Nombre del Aeródromo o Aeropuerto:		Especifique el área donde ocurrió el suceso: Parte Pública: Parte Aeronáutica:	
Especifique las instalaciones afectadas del aeródromo o aeropuerto: (Ejemplo: Terminal Nacional, Plataformas, Estacionamientos, etc.)			

Armas y/o artefactos de sabotaje			
En caso que el acto involucre y/o artefactos describa:			
Armas:	Explosivos:	Incendarios:	Otros (describanse)
Real ☐	Real ☐	Real ☐	
Simulado ☐	Simulado ☐	Simulado ☐	
Tipo/modelo:	Tipo/modelo:	Tipo/modelo:	Tipo/modelo:
Cantidad:	Cantidad:	Cantidad:	Cantidad:
Comunicaciones (Describa en esta sección como recibió información de la amenaza / evento)			
Origen sobre la amenaza:			
Mensaje Escrito ☐	Llamada Telefónica ☐	Otros ☐	
Describase Otros:			
¿Quién recibió la amenaza?:			
Personal de Tierra de la Línea Aérea ☐ Pasajeros ☐ Auxiliar de Cabina ☐			
Miembro de la Tripulación ☐ Otras Personas ☐			
Describanse otras Personas:			
Desvío de la Aeronave (si aplica)			
Indique los aeropuertos en orden cronológico involucrados en el desvío de la aeronave			
Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida
a.			Si ☐ No ☐
b.			Si ☐ No ☐
c.			Si ☐ No ☐
d.			Si ☐ No ☐
e.			Si ☐ No ☐
f.			Si ☐ No ☐
Autores (Si son más de tres utilícense hojas adicionales)			
Nº Total:	Nombre del Autor:		Sexo: M ☐ F ☐
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:	
Aeropuerto de Embarque:	Estado:		
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:			
Nombre del Autor:		Sexo: M ☐ F ☐	

Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		
Nombre del Autor:		Sexo: M ☐ F ☐
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		
Seguridad del Aeropuerto		
¿Existe un programa de seguridad del aeropuerto en el cual el (los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	Si ☐ No ☐	
El programa está Aprobado por la Autoridad Aeronáutica	Si ☐ No ☐	
Indique la fecha de su última aprobación:		
Tiene el aeródromo o aeropuerto procedimientos para la inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano	Si ☐ No ☐	
En el caso de tratarse de un acto de interferencia ilícita donde los autores ingresaron a una zona de seguridad restringida, indique los sistemas de control de seguridad utilizados:		
Detectores de metales pórtico: Si ☐ No ☐ Rayos X: Si ☐ No ☐		
Detectores de metales manuales: Si ☐ No ☐ Registro Físico: Si ☐ No ☐		
Otros: Si ☐ No ☐		
Especifique:		
¿Existe un programa de instrucción en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	Si ☐ No ☐	
Indique la fecha del último curso recurrente de seguridad impartido al personal del aeropuerto:		
¿Existe un plan de contingencia de aeropuerto en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	Si ☐ No ☐	
En el caso de sabotaje de aeronaves, mencione si el explotador de la aeronave afectada:		
¿Aplica una adecuada conciliación del pasajero a bordo de la aeronave y su equipaje facturado?	Si ☐ No ☐	
¿Aplica la conciliación de pasajeros con equipaje facturado a los pasajeros en tránsito?	Si ☐ No ☐	
¿El(los) autor(es) eludieron las medidas de seguridad existentes? La Fuerza ☐		
Otros Medios ☐		
Describase en el caso de otros medios:		

Terminación del Suceso			
Indique el número de personas afectadas en el suceso	Ilesos	Muertos	Lesionados
Tripulantes:			
Pasajeros:			
Autor(es):			
Otros:			
Indique las circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones:			
Medidas para contrarrestar el hecho			
¿Se intentó de algún modo poner fin a las actividades de(los) autor(es)? Si ☐ No ☐			
En caso afirmativo, indique por qué medio: Negociación ☐ Fuerza ☐ Otros medios ☐			
Resultado Obtenido: Éxito ☐ Fracaso ☐			
En caso de amenaza de bomba a bordo de aeronaves; la(s) tripulación(es) disponía(n) de:			
¿Una lista de lugares que debían inspeccionar en caso de amenaza de bomba?			
Si ☐ No ☐			
¿Lugares en los que una bomba es menos peligrosa?			
Si ☐ No ☐			
En caso negativo, explíquese:			
Información relativa a las medidas adoptadas, en relación con el (los) autor(es) y otras medidas de prevención			
Medidas adoptadas por las autoridades competentes para proceder a la detención del autor o autores para asegurarse que no se evadan:			
¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptados o se prevén adoptar para evitar que el hecho se repita?			
Otra información pertinente			
Nombre quien presente el informe:	Cargo:	Firma y sello húmedo:	

FORMATO PARA REPORTE DE NOVEDADES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

		Reporte de Novedades en Seguridad de la Aviación Civil	
Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Empresa:	Fecha del reporte:	Mes del reporte:
Nombre y Apellido del responsable del reporte:	Cargo:	Firma y Sello:	
Instrucciones generales			
1. La información que se proporcione en este formato es restringida y no se revelará a personas no autorizadas. 2. El presente formulario consiste en que los administrados, reporten a la Autoridad Aeronáutica ciertos actos, exigidos en las regulaciones Aeronáuticas Venezolanas. 3. El formulario se divide en secciones y podrán ser enviadas solo las que tengan incidencias en el mes del reporte. 4. Rellene el círculo el actos a reportar: ☐ Sección A "Artículos prohibidos detectados y retenidos". ☐ Sección B "Detención y disposiciones inmediata de toda persona a los organismos de Seguridad de Estado". ☐ Sección C "Denuncias o reclamos relacionados con AVSEC". ☐ Sección D "Reporte de permisos de identificación extraviados". ☐ Sección E "Todas las faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras e permisos de acceso". 5. Los reportes podrán ser enviados de las formas siguientes: a) Correo electrónico: b) Oficio dirigido a: c) Fax: 6. En caso de no tener ningún evento a reportar en el mes, marque con una "X" en la siguiente casilla y envíe solo esta hoja: ☐ No se reportan eventos en este mes.			
7. Observaciones:			

Sección A	Reporte de artículos prohibidos detectados y retenidos		
Detección de artículos prohibidos mediante el proceso de Inspección de pasajeros, tripulaciones y empleados.			
Artículos Prohibidos	Cantidad	Proceso donde fue detectado el artículo (*)	Observaciones (detalle el artículo)
Armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles y escopetas)			
Réplicas e imitaciones de armas de fuego			
Piezas de armas de fuego (excluidas las miras telescópicas)			
Armas de aire comprimido o CO2, incluidas armas de perdigones, balines, arpones, entre otras.			
Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.			
Hachas, hachuelas, Cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, tijeras con hojas de más de 4cm a partir del eje, escalpelos y bisturí quirúrgicos o similares			
Equipos de artes marciales puntiagudos o con bordes filosos			
Agujas de tejer y de coser con más de 4cm de largo			
Destornilladores con más de 4cm de largo			
Corta cutículas y cortaúñas con navaja de hojas mayores a 4cm			
Hojillas para afeitar (excluidas maquinas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuestos)			
Punzones y sacacorchos			
Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas (especifique)			
Equipos de artes marciales Ej: puños americanos (manoplas) mazas			

garrotes			
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavos de malabarismo			
Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros			
Palancas de hierro			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes (especifique)			
Municiones			
Detonadores y mechas			
Minas, granadas y demás artículos militares explosivos			
Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales			
Dinamita, pólvoras y explosivos plásticos			
Combustibles, líquidos inflamables de cualquier tipo, por Ej: gasolina, diésel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros			
Réplicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos			
Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes			
Dispositivos para paralizar o matar animales			
Sustancias químicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como pimienta gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales			

[illegible]

(*) Utilice un código por línea

A= Robos

B= Hurtos

C= Agresiones físicas

D= Huelgas de cualquier tipo

E= Estafas y

F= Otros eventos similares

Pax =Pasajeros

Empl= Empleados

Pub= Público

Sección D	Reporte de permiso de Identificación extraviados	
	Empresa	Cantidad de tarjetas reportadas
Ej:	ABC Airlines	22

[illegible]

(*) Código de faltas:

A = Portar la tarjeta de identificación vencida.
B = Encontrarse en una zona de seguridad restringida (ZSR) sin la tarjeta visible.
C = Encontrarse en ZSR sin la autorización al área correspondiente donde se encuentre.
D = Portar una tarjeta diferente a la del titular.
E = Negarse a presentar la cuando sea requerida para su revisión.
F = Prestar o transferir su tarjeta cuando sea requerida para su revisión.
G = Ingresar armas, artículos prohibidos o sustancias peligrosas sin autorización.
H = Otros que considere cada explotador.

CAPÍTULO N

DISPOSICIÓN TRANSITORIA, DEROGATORIA Y FINALES

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

ÚNICA: Todo explotador de aeronaves, dispondrán de un lapso de ciento ochenta (180) días hábiles siguientes a la publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela de la presente Regulación, para la adecuación y aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica de los Manuales, Programas y Procedimientos cuya modificación sea necesaria en cumplimiento de lo establecido en esta Regulación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

PRIMERA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-343-16, de fecha 31 de marzo de 2016, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.228 Extraordinaria, de fecha 18 de mayo de 2016, que contiene la Regulación Aeronáutica Venezolana 107 (RAV 107) titulada "Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos y Aeropuertos", así como todas aquellas normas e instrumentos que coliden con la presente Providencia Administrativa.

DISPOSICIONES FINALES.

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con la seguridad de la Aviación Civil, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, conforme con lo previsto en la legislación nacional vigente.

SEGUNDA: La presente Providencia entrará en vigencia en la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-172-19
CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con los numerales 1, 3 y 15 literal “c” del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA,

La siguiente:

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 112
(RAV 112)
CERTIFICACIÓN Y OPERACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

CAPÍTULO A

NORMAS Y GENERALIDADES

SECCIÓN 112.1 ÁMBITO DE APLICACIÓN.

La presente Regulación Aeronáutica Venezolana, de conformidad con lo establecido en el Artículo 54 de la Ley de Aeronáutica Civil, dispone los principios de seguridad de la aviación civil y se aplicará a todas las personas jurídicas que realicen o se propongan prestar servicios privados de seguridad de la aviación civil, a fin de evitar actos de interferencia ilícita, a los explotadores de aeronaves, a los explotadores de aeródromos y de aeropuertos, así como a los agentes acreditados para el manejo de la carga aérea.

SECCIÓN 112.2 OBJETO.

El propósito del proceso de certificación es asegurar que las empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil acrediten ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil su capacidad legal y técnica, de acuerdo con lo estipulado en la Ley de Aeronáutica Civil y en la presente Regulación.

SECCIÓN 112.3 DEFINICIONES.

A los efectos de la presente Regulación Aeronáutica aplican las siguientes definiciones:

Acto de Interferencia Ilícita: Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- (a) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- (b) Destrucción de una Aeronave en servicio.
- (c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
- (d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- (e) Introducción de armas, de artefactos o sustancias peligrosas con fines criminales a bordo de una aeronave o en un aeropuerto.
- (f) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- (g) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

Actuación Humana: Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeroportuarias.

Administrado: Persona, organismo o empresa que tiene relaciones con la Autoridad Aeronáutica, y se encuentra bajo su supervisión y/o control. En este Programa se refieren específicamente a los explotadores de aeródromos, de aeronaves, los agentes acreditados para el manejo de la carga aérea y las empresas de servicios especializados de seguridad a la aviación civil.

Aeronave: Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra, y que sea apta para transportar personas o cosas.

Comuníquese y Publíquese.


ALM. CARLOS JOSÉ VIEIRA ACEVEDO
Presidente (E) del Instituto Nacional de
Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 3771 de fecha 19/02/2019
Publicado en Gaceta Oficial N° 41.589 de fecha 19/02/2019

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto: Todo aeródromo de uso público que cuenta con los servicios o intensidad de movimiento de modo habitual, para despachar o recibir pasajeros, carga o correo, declarado como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Aeropuerto Internacional: Todo aeropuerto designado por la República Bolivariana de Venezuela, cuyo territorio está situado como puerta de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se lleva a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria así como procedimiento similares, y en el que estén de manera permanente los servicios indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Aeropuerto Nacional: Todo aeródromo destinado a la operación de vuelos dentro del territorio venezolano.

Agente Acreditado: Todo expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la Autoridad Aeronáutica, en relación con la carga, las encomiendas de mensajería, por expreso o correo.

Alerta de Bomba: Estado de alerta implantado por las Autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinados a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospecho en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

Área Exclusiva: Es aquella porción del área de movimiento de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo, concesionario o arrendatario ha acordado por escrito con el operador del aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado.

Área de Movimiento: Parte del aeródromo o aeropuerto designado para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, la cual se encuentra integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Armas: Es un instrumento o herramienta que se utiliza para atacar o defenderse, que puede ocasionar un daño a un individuo causando la muerte, heridas, inmovilizarlo o incapacitarlo.

Auditor / Inspector: Persona encargada de planificar, supervisar, verificar y coordinar con los recursos disponibles las auditorías, inspecciones, estudios e investigaciones llevadas a cabo en una área determinada.

Auditoría de Seguridad: Examen en profundidad que se realiza sobre el cumplimiento de todos los aspectos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

Autoridad de Seguridad Competente: La Autoridad designada para la seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela es la Autoridad Aeronáutica.

Aviación Corporativa: La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

Aviación General: Se consideran todas las actividades aeronáuticas civiles no comerciales en cualquiera de sus modalidades.

AVSEC: Expresión anglosajona que significa Seguridad de la Aviación.

Aviso de Bomba: Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, aeródromo, aeropuerto o una instalación de aeronáutica civil, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro tipo de artefacto.

Carga: Es el conjunto de bienes que se transportan en una aeronave excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga o Correo de Alto Riesgo: La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple con uno de los criterios siguientes:

- (a) Hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil;
- (b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o

- (c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Carga y Correo de Transbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

Centro de Operaciones de Emergencia o Centro de Manejo de Crisis: Lugar donde se establece el centro de Operaciones de Emergencia o el Centro de Manejo de Crisis en caso de una interferencia ilícita contra la aviación civil.

Certificación de Personal: Evaluación formal y confirmación otorgada por la Autoridad Aeronáutica de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen en materia de seguridad de la aviación civil.

Certificado de Operaciones de Seguridad: Certificado expedido por la Autoridad Aeronáutica, según lo dispuesto en la presente regulación, que acredita a las empresas de servicios de seguridad de la aviación civil para la efectiva y eficiente prestación del servicio que se le autoriza.

Circular de Asesoramiento: Documento emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de cumplimiento obligatorio, que contiene procedimientos aceptables para el cumplimiento de procesos, normas y disposiciones emanadas de la Autoridad Aeronáutica.

Circular de Seguridad de la Aviación (CSA): Documento emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de carácter clasificado y de cumplimiento obligatorio, que contiene procedimientos para el cumplimiento de procesos, normas y disposiciones emanadas de la Autoridad Aeronáutica.

Control de Calidad: La estructura, los procesos y procedimientos así como las funciones y responsabilidades establecidas por la organización del Explotador de Aeródromo o Aeropuerto, Explotador de Aeronave, Agente Acreditado y empresas de Servicios de Seguridad para verificar y fomentar un nivel de rendimiento sostenible y una cultura de perfeccionamiento continuo.

Correo: Es todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores de aeronaves con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.

Control de Seguridad: Medidas adoptadas para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Curso: Una agenda completa de instrucción específica para un tipo de actividad a ser desempeñada por un personal en específico. Ejemplos: "Curso inicial para personal de agente de seguridad" o "Curso recurrente para agentes de seguridad", etc. Cada curso contiene varios módulos de instrucción.

Detección de comportamiento: En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

Enmienda: Es la adecuación del Programa de Seguridad basada en las solicitudes realizadas por la Autoridad Aeronáutica o los Explotadores de Aeródromos y Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, empresa de servicios de seguridad y Agentes Acreditados, en función a lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y otras disposiciones dictadas por la Autoridad Aeronáutica.

Empresas de Servicio de Seguridad de la Aviación Civil: Persona jurídica que brinde servicios privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados y sus instalaciones, de acuerdo con lo establecido en la presente Regulación.

Entrenamiento Recurrente: Es todo aquel entrenamiento que se repite cada período de tiempo con el propósito de actualizar los conocimientos del personal. Dicho entrenamiento es mandatorio recibirlo para que el personal en materia de seguridad continuara con sus funciones.

Entrenamiento en el Puesto de Trabajo: Tiene la finalidad de que el estudiante demuestre su destreza y aplique los conocimientos obtenidos del entrenamiento Teórico; por lo que este tipo de entrenamiento es un complemento importante al momento de desarrollar un tema. Es requisito de todo entrenamiento el haber recibido la parte "Teórica" previo al desarrollo del entrenamiento en el puesto de trabajo.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que

podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Equipaje de Mano: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se transportan en la cabina de pasajeros mediante convenio con el explotador.

Equipaje Facturado o de Bodega: Es el conjunto de artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se transportan en la bodega o zona de carga de las aeronaves mediante acuerdo con cada explotador de aeronaves.

Equipaje de Transferencia entre Líneas Aéreas: Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

Equipaje Extraviado: Equipaje que involuntaria o inadvertidamente es separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipos de Seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, en sus instalaciones y servicios.

Escortar: Significa el acompañar o supervisar a una persona o cosa que no tiene acceso libre a las áreas restringidas por razones de seguridad, como se establece en el programa de seguridad local del aeródromo o aeropuerto, de manera suficiente para tomar acción inmediata si se involucra en otras actividades diferentes para las cuales fue autorizado.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Evaluación: Una apreciación de los procedimientos u operaciones que se basa en gran parte en la experiencia y el juicio de profesionales.

Evidencia: Registros, declaraciones de hechos o cualquier otra información que es pertinente para los criterios de las actividades de Control de Calidad y que es verificable. La evidencia puede ser cualitativa o cuantitativa.

Expedidor Reconocido: Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Explotador de Aeródromos y Aeropuertos: Persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado o está autorizado por la Autoridad Aeronáutica para explotar un aeródromo o aeropuerto.

Explotador de Aeronaves: Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que se dedica a la explotación de aeronaves.

Hallazgos: Resultados de la evaluación de la evidencia de las actividades de control de calidad recopilada frente a los criterios establecidos. Los hallazgos pueden indicar conformidad (cumplimiento) o no conformidad (no cumplimiento).

Horas de Entrenamiento: Tiempo total necesario para completar el entrenamiento requerido para cada módulo de entrenamiento. Este lapso debe permitir la instrucción, demostración, prácticas y pruebas que se estimen necesarias. Este lapso debe expresarse en horas en el esquema del módulo.

Informe de auditoría: Medios normalizados de notificación a las autoridades del administrado sobre los resultados de la auditoría.

Imprevisibilidad: La aplicación de medidas de seguridad con frecuencia irregular en distintos lugares y utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Inspección: La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Inspección de Seguridad: Es la actividad realizada por la Autoridad Aeronáutica, y corresponde a un examen de las medidas y procedimientos establecidos en los programas de seguridad aprobados para verificar que los términos y disposiciones se apliquen correctamente y en caso que no lo sean, se establezcan las correcciones o sanciones correspondiente.

Inspección de Seguridad de la Aeronave: Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Materiales: Se refiere al material de instrucción desarrollado para cada curso es decir, la información para la programación de las lecciones, guías para el instructor, programas de software de computadora, programas audiovisuales, libros de trabajo, manuales y demás material necesario. Todo el material debe reflejar con precisión los requerimientos de los cursos, debe estar organizado de forma eficaz y deben estar adecuadamente integrados en los métodos didácticos de instrucción.

Medida Correctiva: Toda acción establecida para corregir deficiencias que atenten contra la seguridad de la aviación civil.

Mentor: Es la persona designada por el administrado responsable de impartir y evaluar el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (EPPT).

Mercancías Peligrosas: Todo objeto, o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o este clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Miembro de la Tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que debe cumplir a bordo de la aeronave, durante el período de servicio de vuelo.

Módulo: Subdivisión de un curso, conteniendo temas y actividades ampliamente relacionadas. Los módulos son subdivisiones lógicas de un curso las cuales pueden ser evaluadas separadamente y aprobadas individualmente pero que en sí mismas no sirven para calificar a una persona.

No Conformidad: Incumplimiento de un requisito.

Norma Complementaria: Instrumento que regula aspectos no previstos o insuficientemente desarrollados en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas. Nunca podrán modificar ni alterar las previas determinaciones del planteamiento general al que complementan.

Objetivo: Es lo que se espera que un alumno pueda cumplir al final de la instrucción

Objetivos Específicos: Establece la ejecución que se espera alcanzar para cada tema contemplado en la estructura de los contenidos.

Objeto de Prueba: Elemento o dispositivo utilizado para llevar a cabo una prueba de carácter técnico.

Oficial de Seguridad de a Bordo: Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Parte Aeronáutica: El área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte pública: Las áreas de un aeropuerto, el terreno adyacente y los edificios o partes de los mismos que no son parte aeronáutica, identificada como tal por el Estado y las entidades pertinentes en sus programas de seguridad.

Pasajeros en Tránsito: Toda persona que arriba a un aeropuerto en un vuelo internacional, para continuar su viaje en otro vuelo de conexión internacional, sin necesidad de salir del área estéril.

Pasajero Perturbador: Toda persona que no cumpla con las normas de conducta en un aeropuerto, a bordo de una aeronave, o que no respete las instrucciones del personal del aeropuerto o de los miembros de la tripulación y por consiguiente, perturbe el orden y la disciplina.

Pasajeros y Equipajes de Tránsito: Pasajeros y equipajes que efectúan enlace entre dos vuelos diferentes.

Permiso o tarjetas de identificación: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos o aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los mismos, a la parte aeronáutica o a cualquier otra zona de seguridad restringida, este permiso incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares. El objeto del permiso, las tarjetas de identificación o pase de aeródromo o aeropuerto es facilitar el acceso e identificar al individuo o vehículo.

Personal de Seguridad: Persona que reúne los requisitos establecidos en la Sección 112.31 de la presente regulación.

Plan de acciones correctivas: Un plan de acción presentado al ente auditor por parte de un administrado auditado, indicándose los detalles de las medidas que dicho administrado se propone adoptar, en base a las recomendaciones presentadas por un equipo de auditoría. La realización del plan de medidas correctivas debe servir para que el administrado cumpla plenamente con las disposiciones de la normativa legal vigente.

Plan de Contingencia: Procedimientos alternativos aplicados en caso de realización de actos de interferencia ilícita, cuyo fin es permitir el normal funcionamiento de la aviación civil a través del empleo eficiente de medidas técnicas, humanas y organizativas.

Plan de Instrucción: Programación periódica de actividades, académicas, destinadas tanto a brindar capacitación como mantener y actualizar los conocimientos y habilidades adquiridas

Plataforma: Área definida en un aeródromo o aeropuerto, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Principios Relativos a Factores Humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de Instrucción: Se refiere a un documento escrito que incluye cursos, descripción de instalaciones, equipos, instructores, materiales, métodos didácticos de instrucción y procedimientos de examen y prueba. Este sistema debe satisfacer los requerimientos de la respectiva regulación y asegurar que cada persona de los administrados se mantenga adecuadamente capacitada para cada tipo de actividad desde el punto de vista de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Presentación: El trámite que realiza un pasajero ante un explotador de aeronaves para ser aceptado en un determinado vuelo.

Programa anual de actividades de Control de Calidad: Detalles acordados para un conjunto de actividades de Control de Calidad planificadas para un período de un año y dirigidas hacia un propósito específico.

Programa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil: Documento instrumento que contiene el conjunto de actividades, acciones y medidas activas y pasivas que adoptarán las empresas de servicio de seguridad para garantizar la protección de la aviación civil nacional e internacional contra actos de interferencia ilícita.

Prórroga: Prolongación de un plazo, bien sea por decisión de la autoridad competente para ello, o bien porque la Ley así lo estipule.

Prueba de Seguridad: Medida de seguridad de la aviación en la que se intenta cometer un acto de interferencia ilícita. Se utiliza para determinar la eficacia de un procedimiento y el rendimiento de una persona u objeto. La prueba puede ser anunciada con anticipación o no (Secreta o Pública).

Puesto de Estacionamiento Aislado para Aeronaves: Área designada en un aeródromo o aeropuerto adecuada para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita.

Puesto de Inspección: Lugar mediante el cual se aplican los medios técnicos o de otro tipo, destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Puesto de Presentación: Lugar donde se encuentra el mostrador en el cual el pasajero realiza la presentación.

Punto Vulnerable: Toda instalación en un aeródromo o aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría el funcionamiento normal de un aeródromo o aeropuerto.

Renovación del Certificado: Acto mediante el cual, la Gerencia de Seguridad de la aviación, previo cumplimiento de requisitos, le otorga al titular de un certificado para desempeñar las atribuciones propias de ella, por un nuevo período.

Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir o inhabilitar maliciosa o injustamente un bien, que ponga en peligro la Aviación Civil, sus instalaciones y servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Sanción: Pena contemplada en la ley para las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones contempladas en los Instrumentos Jurídicos Venezolanos.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

Servicios de Seguridad a la Aviación Civil: Son todas aquellas actividades ejecutadas por una empresa de servicio de seguridad de la aviación civil, para ejercer el correspondiente control y protección de los pasajeros, equipaje, carga, correo, encomiendas, aeronaves y las instalaciones aeroportuarias destinadas a la aviación civil nacional e internacional. Se excluyen de esta definición los servicios prestados por las empresas de vigilancia a instalaciones y/o comercios ubicados en los aeropuertos y las empresas transportistas de valores.

Suministros: Artículos de naturaleza fungible que son utilizados o vendidos a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.

Técnicas de Instrucción: Es la metodología utilizada para presentar la información al estudiante. Por ejemplo, pueden incluir conferencias, demostraciones, simulaciones, presentaciones audiovisuales, tareas para la casa, talleres y prácticas. Los dispositivos de entrenamiento de nueva tecnología están también incluidos entre los métodos didácticos de instrucción.

Trabajos Aéreos: Es todo servicios especializados distinto al transporte aéreo comercial efectuado mediante la utilización de una aeronave tripulada o no, puede ser remunerado o gratuito y requiere del certificado emitido conforme a las normas técnicas.

Valija Diplomática: Cartera o envío embalado, cerrado y precintado que contiene la correspondencia oficial entre un Gobierno y sus agentes diplomáticos en el extranjero; esta valija goza de inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación.

Verificación de Antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de Seguridad de la Aeronave: Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos o sustancias peligrosas.

Zona de Clasificación de Equipajes: Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo o aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.

Zona Estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección de personas y pertenencias y las aeronaves, y cuyo acceso se encuentra estrictamente controlado.

Zona sin restricciones: Zona de un aeródromo o aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

CAPÍTULO B CERTIFICACIÓN DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

SECCIÓN 112.4 OBJETO

El presente capítulo tiene como objeto, detallar el proceso y establecer los requerimientos para la obtención del Certificado de Operaciones de Seguridad, con el propósito de prestar Servicios de Seguridad de la Aviación Civil a los explotadores de aeródromos o aeropuertos, explotadores de aeronaves, y agentes acreditados. La certificación de operaciones de seguridad corresponde a la autorización que es otorgada mediante acto administrativo dictado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a una empresa para su funcionamiento y operación como prestador del servicio de seguridad de la aviación civil, una vez cumplidos todos los requisitos exigidos en el Proceso de Certificación establecido en este Capítulo.

SECCIÓN 112.5 PROCESO DE CERTIFICACIÓN

- (a) Toda empresa para prestar servicios de seguridad a la aviación civil, deberá completar satisfactoriamente, en forma sucesiva y en los tiempos establecidos para cada una de las seis (06) fases que comprenden el Proceso de Certificación, que incluye:
- (1) Primera Fase: Pre-aplicación
 - (2) Segunda Fase: Aplicación formal, en el lapso de diez (10) días hábiles.
 - (3) Tercera Fase: Conformidad de la documentación, en el lapso de treinta y cinco (35) días hábiles.
 - (4) Cuarta Fase: Inspección y Demostración, en el lapso de sesenta (60) días hábiles.
 - (5) Quinta Fase: Operación Supervisada, en el lapso de setenta y cinco (75) días hábiles.
 - (6) Sexta Fase: Emisión del Certificado de Operación, en el lapso de diez (10) días hábiles.
- (b) De ser requerido, se dispondrá de treinta (30) días hábiles adicionales por una sola vez, los cuales pueden ser utilizados para complementar actividades pendientes en algunas de las fases del proceso. Este lapso adicional, puede ser adjudicado en su totalidad a una fase o distribuido en las diferentes fases, dependiendo de las necesidades del administrado.
- (c) Este proceso está diseñado para asegurar que los programas, sistemas y métodos de cumplimiento propuestos por los solicitantes hayan sido revisados, evaluados y aprobados en su totalidad. Una vez completado este proceso, se asegura que la estructura operacional de la empresa, permitirá mantener los estándares requeridos en forma continua, después de la certificación.

SECCIÓN 112.6 FASE I – PRE-APLICACIÓN

- (a) En esta fase el solicitante debe presentar ante la Autoridad Aeronáutica una Carta de Solicitud de Pre-aplicación para la Certificación de Operaciones de Seguridad, junto con el certificado de depósito bancario correspondiente a los Derechos Aeronáuticos establecidos por este concepto.
- (b) La Autoridad Aeronáutica informará a la empresa solicitante que debe consignar, en la Fase de Solicitud Formal, los siguientes documentos:
- (1) Certificado de depósito bancario;
 - (2) Oficio de "Solicitud Formal de Certificación" (Ver Apéndice A de la presente Regulación);
 - (3) Aprobación del Estudio Económico Financiero de la empresa solicitante (Aprobado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del INAC);
 - (4) Fotocopia del Documento Constitutivo y Estatutos Sociales de la empresa, así como todas las actas de asamblea de accionistas, ordinarias o extraordinarias de la sociedad mercantil.
 - (5) Propuesta del Cronograma de Eventos de la empresa solicitante. (Ver Apéndice B de la presente Regulación);
 - (6) Declaración de cumplimiento de todas las Secciones de la presente Regulación;
 - (7) Programa de Servicios de Seguridad;
 - (8) Programa de Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación;
 - (9) Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil;
 - (10) Manuales de operación de equipos (si aplica);
 - (11) Modelo de contrato de servicios de seguridad;
 - (12) Síntesis curricular con los respectivos soportes de la persona postulada como Director de Operaciones de la empresa que avalen la experiencia en el área de seguridad de la aviación,

- (13) Contrato de fianza laboral, debidamente autenticado acompañado de un anexo contentivo del listado del personal que labora en la empresa.
- (14) Fotocopia de última declaración de Impuesto Sobre la Renta, Solvencia Aeroportuaria o Solvencia Municipal, solo en caso de personas jurídicas que ejerzan actividades aeronáuticas y no generen pagos por conceptos de Servicios a la Navegación Aérea.

SECCIÓN 112.7 FASE II – SOLICITUD FORMAL

- (a) En esta fase, el solicitante debe presentar, en la fecha previamente acordada con la Autoridad Aeronáutica, original y duplicado de la "Carta de Solicitud Formal"; y la totalidad de la documentación mencionada en la fase de Pre-aplicación. La aceptación de la solicitud formal solo podrá iniciarse con la presentación de los documentos requeridos.
- (b) En esta fase se inicia el análisis y evaluación preliminar de todos los documentos y programas consignados por la empresa solicitante.
- (c) La revisión de los programas y documentos incluirá lo siguiente:
- (1) Documentación Legal. La documentación sobre la constitución legal de la empresa que se encuentra disponible y se hace referencia al tipo de operación de servicios de seguridad a la aviación civil. Asimismo, deberá anexarse el modelo de los contratos de servicios que pretende prestar, las tres (3) últimas Actas de Asambleas de Accionistas Ordinarias o Extraordinarias celebradas por la empresa, solvencias relacionadas con las obligaciones formales que se mantengan con diversas dependencias públicas o privadas cuando aplique, tales como: la última declaración de Impuesto Sobre la Renta, Solvencia Aeroportuaria o Solvencia Municipal, antes señaladas.
 - (2) Credencial del Director de Operaciones de Seguridad (currículum vitae acompañado de sus respectivos soportes).
 - (3) Documentos de Seguridad. El Programa de Servicios de Seguridad, Programa de Control de la Calidad en materia de seguridad de la aviación y Programa de Instrucción en seguridad de la aviación, los cuales deben ser presentados respetando el contenido y la forma planteada en los Apéndices D, E y F de la presente Regulación.
 - (4) Manuales de Operación de equipos. Deberán anexarse un ejemplo de (los) manual(es) de funcionamiento y manejo del(los) equipo(s) de seguridad que la empresa está presentando para efectuar sus labores (si aplica).
 - (5) Cronograma de Evento. Presentación del modelo de cronograma de eventos, debidamente completado por el solicitante.
 - (6) Carta de Declaración de cumplimiento. Presentación del modelo donde se declare la forma de cumplir con las diferentes partes y Secciones de la presente Regulación. (Ver Apéndice C).

SECCIÓN 112.8 FASE III – CONFORMACION DE DOCUMENTACION

- (a) Esta fase comprenderá el análisis y evaluación de todos los documentos y programas consignados por el solicitante en la fase de solicitud formal.
- (b) La revisión de los Documentos y Programas evaluados en esta fase, corresponden a:
- (1) Evaluación del Cronograma de eventos. Este documento determina el cumplimiento de cada una de las fases del proceso, y cualquier variación al mismo, deberá ser comunicado a la otra parte por escrito, acordando mutuamente una extensión de los lapsos.
 - (2) Evaluación de Declaración de Cumplimiento. En este documento se describe toda la Información de los servicios de operación que se propone realizar el solicitante, de acuerdo con los requerimientos de la presente Regulación, garantizando sistemáticamente su cumplimiento, a fin de poder determinar dónde están los requisitos señalados en los programas y procedimientos del solicitante. (Ver Apéndice C, ejemplo de una Declaración de Cumplimiento).
 - (3) Evaluación de la documentación. A través de la misma, se determina si los documentos en materia de seguridad de la

aviación consignados, se ajustan a los requisitos exigidos por la presente Regulación. Estos documentos son:

- (i) Programa de Servicios de Seguridad (PSS).
 - (ii) Programa de Instrucción en AVSEC (PISA).
 - (iii) Programa de Control de la Calidad en AVSEC (PCC).
 - (iv) Declaración de Cumplimiento.
- (c) Una vez culminada toda la revisión, e incluidas las modificaciones en la documentación, la Autoridad Aeronáutica emitirá un oficio en el que le informará al solicitante, la culminación de esta fase.

SECCIÓN 112.9 FASE IV – INSPECCIÓN Y DEMOSTRACIÓN

- (a) Esta fase tiene como finalidad verificar la capacidad del solicitante de cumplir con las normas y procedimientos, presentados en los programas y documentos aprobados en la fase anterior.
- (b) Antes del inicio de esta fase, la empresa deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica carta de compromiso con el explotador de aeródromos o aeropuertos, explotador de aeronaves, o agente acreditado (según sea el tipo de servicios propuestos a prestar y mencionados en su Programa de Servicios de Seguridad), a los cuales se le prestará el servicio, donde dan su autorización para que el solicitante a certificarse demuestre con su personal, la capacidad operativa necesaria. Así mismo, se deberá realizar acuerdos similares, entre los explotadores y el solicitante, para cumplir con las etapas del Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT) requeridas en el proceso de instrucción del personal de seguridad de la aviación de la empresa solicitante.
- (c) Esta fase culmina cuando todos los eventos que la comprenden resulten aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Una vez cumplido con los segmentos establecidos para esta fase, la Autoridad Aeronáutica procederá a emitir un oficio en el cual le informa al solicitante sobre la culminación de la misma.

SECCIÓN 112.10 FASE V – OPERACIÓN SUPERVISADA

- (a) Una vez completado todos los requisitos, la Autoridad Aeronáutica procederá a emitir a la empresa solicitante, el Certificado Provisional de Operaciones, por un lapso máximo de tres (3) meses, con la finalidad de que la sociedad mercantil preste los Servicios de Seguridad a la Aviación Civil.
- (b) La Autoridad Aeronáutica, desarrollará un plan de vigilancia permanente durante la vigencia del certificado provisional de operaciones, con el fin de constatar el cumplimiento de la normativa dictada al efecto, por parte de la empresa, en la ejecución real de sus operaciones. En caso de existir discrepancias, la Autoridad Aeronáutica notificará al titular del Certificado Provisional de Operaciones, el tiempo necesario para superar la(s) no conformidad(es).
- (c) Una vez culminadas todas las inspecciones y realizadas las modificaciones y correcciones solicitadas, la Autoridad Aeronáutica emitirá un oficio en el que le informa al solicitante la culminación de esta fase.

SECCIÓN 112.11 FASE VI – CERTIFICACION

- (a) Una vez concluido satisfactoriamente la fase anterior se procederá a emitir el Certificado de Operaciones de Seguridad de Aviación Civil, las Especificaciones de Operaciones de Seguridad, que corresponde al instrumento donde se describen las condiciones, autorizaciones, limitaciones y alcance de las futuras operaciones de seguridad de la empresa solicitante, e igualmente se procede a emitir el permiso operacional a través de una Providencia Administrativa, en la cual se autorice a la empresa solicitante, a prestar sus servicios en materia de seguridad de la aviación.

SECCIÓN 112.12 SUSPENSIÓN DEL PROCESO DE CERTIFICACION

- (a) La Autoridad Aeronáutica podrá suspender el Proceso de Certificación, por las siguientes causales:
- (1) Incumplimiento de los lapsos establecidos en el cronograma de eventos, por parte de la empresa solicitante.

- (2) Inobservancia de las no conformidades detectadas durante cualquiera de las fases del Proceso de Certificación.
 - (3) A solicitud de la empresa solicitante, ante la Autoridad Aeronáutica.
 - (4) Falsificación o alteración los documentos oficiales o requisitos técnicos a los que se hace referencia en la presente Regulación.
- (b) La empresa cuyo proceso de certificación haya sido suspendido de acuerdo a las causales establecidas en el párrafo anterior, no podrá continuar dicho proceso, debiendo formalizar ante la Autoridad Aeronáutica la solicitud de inicio de un nuevo Proceso de Certificación, conforme con lo previsto en la presente Regulación.

SECCIÓN 112.13 EMISIÓN Y VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE SEGURIDAD.

- (a) El Certificado de Operaciones de Seguridad emitido por la Autoridad Aeronáutica conforme a esta regulación, a nombre de una empresa de Servicios de Seguridad que haya completado satisfactoriamente el Proceso de Certificación, tendrá una vigencia de cinco (5) años, y comenzará a surtir efectos a partir de la fecha de su expedición.
- (b) El Certificado de Operaciones de Seguridad de la empresa deberá contener:
- (1) El nombre del titular del certificado.
 - (2) La ubicación de la base principal administrativa del titular del certificado.
 - (3) El número del certificado.
 - (4) La fecha de vigencia del certificado; y
 - (5) Firma del Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

SECCIÓN 112.14 RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) El Certificado de Operaciones de Seguridad emitido por la Autoridad Aeronáutica conforme a esta regulación, podrá ser renovado por un período de cinco (5) años, si la empresa demuestra lo siguiente:
- (1) Haber cumplido satisfactoriamente con la prestación de servicios para el cual fue certificada, de conformidad con las Especificaciones de Operaciones de Seguridad correspondientes.
 - (2) Haber optimizado la calidad de los servicios prestados.
- (b) Haber solicitado ante la Autoridad Aeronáutica, la renovación con por lo menos sesenta (60) días de antelación al vencimiento del Certificado de Operaciones de Seguridad.
- (c) El Proceso de renovación de la certificación está dividido en cuatro (04) fases:
- (1) Fase I: Solicitud formal de Renovación del Certificado de Operaciones de Seguridad, comprende un lapso de diez (10) días hábiles.
 - (2) Fase II: Conformidad de la documentación, comprende un lapso de quince (15) días hábiles.
 - (3) Fase III: Inspección y Demostración, comprende un lapso de quince (15) días hábiles.
 - (4) Fase IV: Emisión del Certificado Renovado de Operaciones, comprende un lapso de diez (10) días hábiles.

SECCIÓN 112.15 FASE I DEL PROCESO DE RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) La empresa de Servicio de Seguridad de la Aviación Civil debe presentar ante la Autoridad Aeronáutica mediante un oficio de solicitud formal (ver Apéndice A), la siguiente documentación: actualización del Estudio Económico Financiero aprobado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, o en su defecto, constancia de consignación del mismo, propuesta de cronograma de eventos (Ver Apéndice B) y certificado de depósito correspondiente al pago de derechos aeronáuticos para este trámite.

- (b) De existir modificaciones sobre los documentos de Seguridad de la Aviación Civil de la empresa (Programa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Control de Calidad en AVSEC), presentar las mismas para su evaluación y aprobación.
- (c) Declaración de Cumplimiento sobre la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 112.
- (d) Cambios en los documentos constitutivos de la empresa, cambio del responsable de las operaciones de seguridad de la empresa, cambios en los manuales de operación de los equipos de seguridad (si aplica), o si se dispone de nuevos manuales de operación por la adquisición de nuevos equipos de seguridad, todos estos nuevos documentos deben ser anexados al oficio de solicitud formal para la renovación del Certificado de Operaciones de Servicios de Seguridad de Aviación Civil.

SECCIÓN 112.16 FASE II DEL PROCESO DE RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) Esta Fase comprenderá el análisis y evaluación de todos los documentos, programas y registros de la empresa, a fin de asegurar que los mismos cumplan con los requisitos exigidos en la normativa técnica vigente.
- (b) La revisión de los Programas, registros y documentos evaluados en esta fase se realiza a fin de determinar el nivel de cumplimiento de los requisitos exigidos en la presente Regulación, estos documentos son:
 - (1) Programa de Servicios de Seguridad (PSS).
 - (2) Programa de Instrucción en AVSEC (PISA).
 - (3) Programa de Control de la Calidad en AVSEC (PCC).
 - (4) Declaración de Cumplimiento.
 - (5) Especificaciones de Operaciones de Seguridad.
 - (6) Documentos constitutivos de la empresa (si aplica).
 - (7) Currículum vitae del Director de Operaciones de Seguridad de la empresa (si aplica).
 - (8) Cronograma de eventos propuesto por la empresa.
- (c) Una vez culminada toda la revisión e incluidas todas las modificaciones en la documentación y/o registros, la Autoridad Aeronáutica emitirá un oficio en el que le informa al solicitante la culminación de esta fase.

SECCIÓN 112.17 FASE III DEL PROCESO DE RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) Esta fase tiene como finalidad verificar que subsisten las condiciones que dieron mérito al otorgamiento del Certificado de Operaciones de Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil, que solicita la renovación del Certificado.
- (b) Serán evaluados e inspeccionados durante esta fase, los segmentos que se describen a continuación:
 - (1) Verificación del nivel de cumplimiento del Programa de Servicios de Seguridad.
 - (2) Verificación del cumplimiento del Programa de instrucción.
 - (3) Demostración de las facilidades de la base principal de operaciones.
 - (4) Demostración de las facilidades de seguridad de la empresa.
 - (5) Demostración de los procedimientos de archivo (personal y operaciones).
 - (6) Controles de mantenimiento de equipos de seguridad (si aplica).
 - (7) Certificación de Competencias del Personal de Seguridad AVSEC.

- (8) Inspección de todas las zonas de operación, aprobadas en las Especificaciones de Operaciones de Seguridad y operativas para el momento de la inspección.

- (9) Otras demostraciones requeridas por la Autoridad Aeronáutica.

- (c) Esta fase culmina cuando todos los eventos que la comprenden se encuentran aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

- (d) Una vez cumplido con los segmentos establecidos para esta fase, la Autoridad Aeronáutica emitirá un oficio en el que le informa al solicitante la culminación de esta fase.

SECCIÓN 112.18 FASE IV DEL PROCESO DE RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) Una vez concluidas satisfactoriamente las fases del proceso de renovación, se emitirá el Certificado de Operaciones de Seguridad de la Aviación Civil, las Especificaciones de Operaciones de Seguridad actualizadas, donde se describirán las condiciones, autorizaciones, limitaciones y alcance de las futuras operaciones de seguridad de la empresa solicitante, e igualmente se procede a emitir el permiso operacional a través de una Providencia Administrativa, en la cual se autorice a la empresa, la renovación del correspondiente certificado para la prestación de sus servicios, en materia de seguridad de la aviación.

SECCIÓN 112.19 SUSPENSION Y REVOCATORIA DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) La Autoridad Aeronáutica podrá acordar la suspensión o revocatoria del Certificado de Operaciones de Seguridad, en los casos en que su titular incurra en alguna de las siguientes causales:
 - (1) Incumplimiento de los servicios cuya prestación le fue acordada a través del otorgamiento de un Certificado de Operaciones de Seguridad, o que los servicios no se cumplan conforme a los términos y condiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica.
 - (2) Incumplimiento de los programas aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
 - (3) Incumplimiento del marco normativo que regula la materia aeronáutica.
 - (4) Suspender los servicios que se derivan del otorgamiento del Certificado de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil sin la debida autorización de la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) Falsifique o altere los documentos oficiales o requisitos técnicos que señalan la presente Regulación, sin perjuicio de las demás acciones civiles, penales o administrativas que puedan generarse en su contra.
 - (6) Presten servicios diferentes a los expresamente autorizados por la Autoridad Aeronáutica, en las Especificaciones Operacionales de Seguridad.
 - (7) Incumplir una medida cautelar dictada por la Autoridad Aeronáutica de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.
 - (8) Cuando la empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil de forma dolosa, suministre información a la Autoridad Aeronáutica.
 - (9) Cuando la empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil suministre información fundada en documentos declarados falsos por sentencia definitivamente firme.
 - (10) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución conforme a la ley y no ofrece, a criterio del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, las garantías suficientes que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
 - (11) Cuando el poseedor del Certificado de Operaciones de Seguridad, por razones financieras no es capaz de realizar una operación de forma: eficiente, segura y adecuada.
 - (12) Incumplir cualquiera de las obligaciones establecidas en esta Regulación y demás leyes que regulen la materia.

- (13) Si fuera este el caso, se notificara al solicitante mediante acto motivado las razones de tal decisión, de conformidad con lo previsto en la Ley de Aeronáutica Civil y en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.

SECCIÓN 112.20 ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES DE SEGURIDAD:

- (a) Las Especificaciones de Operaciones de Seguridad serán emitidas por la Autoridad Aeronáutica y en ellas se establecerán las autorizaciones, condiciones, limitaciones y alcance del servicio a ser prestado por dicha empresa, éstas se encuentran asociadas al Certificado de Operaciones de Servicios de Seguridad otorgado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y proporcionan detalles sobre lo autorizado.
- (b) Las Especificaciones de Operaciones de Seguridad estarán conformadas por:
- (1) Índice general.
 - (2) Sección A1 promulgación y aplicabilidad.
 - (3) Sección A2 definiciones.
 - (4) Sección A3 sumario de autorizaciones.
 - (5) Sección A4 personal directivo y otro personal.
 - (6) Sección A5 zonas de operación.
 - (7) Sección A6 equipos de seguridad.
 - (8) Sección B1 servicios de seguridad aplicados a aeródromos y aeropuertos.
 - (9) Sección C1 servicios de seguridad aplicados a explotador de aeronaves.
 - (10) Sección D1 servicios de seguridad aplicados a agentes acreditados y empresas conexas.
- (c) Para que la empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil pueda mantener los privilegios de una operación autorizada en sus Especificaciones de Operaciones de Seguridad según esta regulación, no debe suspender la prestación de sus servicios por más de noventa (90) días continuos.
- (d) Si una empresa de Servicios de Seguridad deja de prestar los servicios para los cuales está autorizada en las Especificaciones de Operaciones de Seguridad, más allá del período establecido en el párrafo (c) de esta Sección, no puede continuar operando a menos que:
- (1) Notifique a la Autoridad Aeronáutica por lo menos treinta (30) días calendario antes de reanudar esa operación.
 - (2) Esté disponible y accesible durante el período indicado en el párrafo anterior, a fin de que la Autoridad Aeronáutica efectúe una auditoría y pueda determinar que la empresa se mantiene adecuadamente equipada y se encuentra en condiciones para continuar sus operaciones de manera segura y eficiente de acuerdo con lo señalado en la presente Regulación Aeronáutica Venezolana.

SECCIÓN 112.21 APROBACION Y ENMIENDA DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) Las Especificaciones de Operaciones de Seguridad serán dictadas y aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, y deberán estar firmadas por el representante de la empresa, en aceptación del contenido de las mismas.
- (b) La empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil, podrá presentar una solicitud ante la Autoridad Aeronáutica para enmendar sus Especificaciones de Operaciones de Seguridad, en un período de treinta (30) días hábiles previos a la fecha en que se propone la efectividad de la modificación solicitada.
- (c) En un plazo no mayor a treinta (30) días luego de recibir una propuesta de modificación, la Autoridad Aeronáutica tendrá la potestad para aprobar o denegar la solicitud. En caso de negación de la solicitud de enmienda de las Especificaciones de Operaciones de Seguridad, el administrado podrá dentro de los quince (15) días

siguientes ejercer el correspondiente Recurso de Reconsideración, por ante la Autoridad Aeronáutica.

- (d) La Autoridad Aeronáutica podrá ordenar la enmienda de las Especificaciones de Operaciones de Seguridad, si se determina que la seguridad y el interés público demanda dicha modificación, de la siguiente manera:

- (1) La Autoridad Aeronáutica, notificará por escrito a la empresa de Servicio de Seguridad, sobre la enmienda a realizar, fijando un período de quince (15) días hábiles dentro del cual se puede presentar información u observaciones por escrito y argumentos sobre la conveniencia o no de la enmienda.
- (2) Tras considerar toda la información, las observaciones y argumentos propuestos por la empresa, la Autoridad Aeronáutica, notificará al administrado sobre las disposiciones o enmienda adoptada o suspender la notificación de la enmienda propuesta.
- (3) Si la Autoridad Aeronáutica determina la existencia de una emergencia que demanda acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo o del comercio aéreo, la Autoridad Aeronáutica podrá emitir una enmienda, con efectividad en la fecha en que el administrado recibe aviso de ésta, sin dilación ninguna.

SECCIÓN 112.22 DISPONIBILIDAD DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD Y ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) Toda empresa de Servicios de Seguridad certificada deberá contar con el Certificado de Operaciones de Seguridad de la Aviación Civil y las Especificaciones de Operaciones de Seguridad correspondientes, y los deberá tener disponibles a solicitud de la Autoridad Aeronáutica en cada una de sus bases de operaciones.
- (b) La empresa de servicios de seguridad certificada, en caso de que lo considere necesario, podrá no continuar prestando sus servicios, lo cual será notificado a la Autoridad Aeronáutica mediante escrito fundamentado, debiendo la sociedad mercantil entregar el Certificado de Operaciones de Seguridad de la Aviación Civil, supuesto en el cual no podrán continuar prestando servicios como empresa de seguridad certificada y quedará sin efecto el Certificado y el permiso operacional otorgado por la Autoridad Aeronáutica a través de Providencia Administrativa.

CAPÍTULO C PROGRAMA DE SERVICIOS DE SEGURIDAD

SECCIÓN 112.23 CONTENIDO DEL PROGRAMA DE SERVICIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.

- (a) Toda empresa de Servicio de Seguridad de la Aviación Civil, elaborará y aplicará un Programa de Servicios de Seguridad que cumpla con lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación, y los siguientes requerimientos:
- (1) Escrito en idioma español y firmado por el representante de la empresa de servicio de seguridad al cual se le haya delegado la competencia al respecto.
 - (2) Sea redactado en forma sencilla y clara para facilitar su comprensión, interpretación, implementación y revisión.
 - (3) Describa la estructura y organización de seguridad dentro de la empresa, indicando las funciones, competencias y responsabilidades del personal involucrado.
 - (4) Establezcan procedimientos para evitar e impedir el ingreso no autorizado de cualquier tipo de explosivo, dispositivo incendiario, peligroso o sustancias prohibidas a las zonas restringidas o a bordo de las aeronaves de acuerdo a los servicios que se presten.
 - (5) Describa los procedimientos de seguridad de aquellos servicios que la empresa prestará.
 - (6) Establezcan los procedimientos y una descripción de las instalaciones y equipos utilizados, para el buen desarrollo de las funciones que permitan garantizar la ejecución de los procedimientos.
 - (7) Describa las medidas para adaptarse a los planes de contingencia de los administrados que contraten sus servicios, para enfrentar posibles actos de interferencia ilícita.

- (8) Presente un modelo de contrato de servicios de seguridad de la aviación, a ser utilizado en sus operaciones.
- (9) Describa la política en caso de solicitudes de los explotadores que presenten variaciones sobre los procedimientos aprobados en su Programa de Servicios de Seguridad. Los procedimientos para cumplir con estas solicitudes serán incluidos como Apéndice al Programa de Servicios de Seguridad.
- (10) Mencione los procedimientos para abordar a los posibles pasajeros perturbadores o insubordinados.
- (11) Cualquier otro requisito establecido por la Autoridad Aeronáutica.
- (12) Haya sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Toda empresa de Servicio de Seguridad, tendrá que mantener una copia actualizada de su Programa de Servicios de Seguridad en la base principal de operaciones, asimismo, una copia actualizada o las partes pertinentes de su Programa de Servicios de Seguridad o las instrucciones respectivas de implementación en toda dependencia u oficina en que se preste servicios de seguridad.
- (c) Toda empresa de servicios de seguridad tiene que:
 - (1) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de información de Seguridad de la Aviación a las personas estrictamente necesarias y ejercer control sobre la información distribuida y divulgada.
 - (2) Derivar las solicitudes de información de seguridad efectuadas por otras personas a la dependencia que al efecto se designe por la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Toda empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil, debe presentar en su Programa de Servicios de Seguridad, las políticas para implementar las medidas de seguridad de manera aleatoria e imprevisible, a fin de contribuir con un efecto disuasivo en las medidas de seguridad establecidas.

SECCIÓN 112.24 PROCESO PARA LA APROBACIÓN DE PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

- (a) Toda empresa de Servicios de Seguridad que pretende la aprobación de un Programa de Servicios de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación y Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, sujeto a la presente regulación, presentará sus proyectos ante la Autoridad Aeronáutica, con noventa (90) días hábiles de antelación al inicio estimado de cualquier tipo de operación.
- (b) La Autoridad Aeronáutica, dentro de treinta (30) hábiles, posterior a la recepción del proyecto de alguno de los documentos mencionados en el párrafo (a) de esta Sección, podrá aprobar el mismo o enviará al solicitante una comunicación a través de la cual, se exhortará a la empresa, que realice las correcciones necesarias para que dicho documento se ajuste a los requerimientos exigidos en la presente Regulación.
- (c) Tras recibir una notificación de modificación, el administrado presentará el programa, modificado o solicitará a la Autoridad Aeronáutica la reconsideración de la notificación dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de la comunicación. La petición de reconsideración debe ser presentada ante la Autoridad Aeronáutica.
- (d) Al recibo de una solicitud de reconsideración, la Autoridad Aeronáutica, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes se pronunciará sobre la rectificación o modificación de la misma.

SECCIÓN 112.25 MODIFICACIÓN DE PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN POR PARTE DEL ADMINISTRADO.

- (a) Toda empresa de Servicios de Seguridad que solicite la aprobación de una modificación propuesta al Programa de Servicios de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación y Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, sujeto a la presente regulación, presentará la solicitud dirigida a la Autoridad Aeronáutica en un lapso de quince (15) días hábiles antes de la implementación del mismo.

- (b) Dentro de los quince (15) días hábiles tras el recibo de una modificación propuesta, la Autoridad Aeronáutica emitirá a favor de la empresa de servicios de seguridad, por escrito, una aprobación de la solicitud o una negativa de la misma.
- (c) Se aprueba una modificación a un programa de servicios de seguridad si la Autoridad Aeronáutica, determina que:
 - (1) La seguridad de la Aviación y el interés público lo requieren.
 - (2) La modificación propuesta brinda el nivel de seguridad prescrito.
- (d) Tras la negativa de una solicitud de modificación, la empresa de servicios de seguridad podrá ejercer el Recurso de Reconsideración ante la Autoridad Aeronáutica, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de la comunicación.
- (e) Al recibo de una solicitud de reconsideración, la Autoridad Aeronáutica podrá reconsiderar la negativa y aprobar la modificación propuesta siempre y cuando cumpla lo establecido en esta Regulación.

SECCIÓN 112.26 MODIFICACIÓN PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN POR PARTE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

- (a) La Autoridad Aeronáutica, tiene la potestad de modificar los Programas en materia de Seguridad de la Aviación, aprobado a una empresa de servicios de seguridad, si se determina que la seguridad y el interés público requieren tal modificación.
- (b) Emitida una notificación por escrito de la modificación propuesta la empresa de Servicios de Seguridad tendrá un lapso de quince (15) días hábiles para presentar una solicitud de reconsideración sustentándola con las consideraciones y elementos que motiven dicha solicitud. Una vez evaluada la solicitud de reconsideración, la Autoridad Aeronáutica, podrá anular la notificación o ratificar la misma, especificando a partir de qué fecha el administrado debe dar cumplimiento a lo solicitado.
- (c) Si la Autoridad Aeronáutica, determina que existe una emergencia que demande una acción inmediata y sin demoras, se emitirá un oficio modificando una parte o todo el Programa de Servicios de Seguridad, en forma permanente o momentánea, que será cumplida en la fecha en que se determine en el documento. En dicho caso, la Autoridad Aeronáutica, acompañará una breve explicación de los motivos de la emergencia y la necesidad de una acción de este tipo.
- (d) Una vez transcurrida la emergencia, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil puede cancelar la enmienda de emergencia o la empresa solicitar su cancelación.

CAPÍTULO D RESPONSABILIDADES DE LA EMPRESA Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

SECCIÓN 112.27 FUNCIONES DE LAS EMPRESAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD

- (a) Toda empresa que sea contratada para prestar Servicios de Seguridad a un explotador de aeronave, explotador de aeródromos y aeropuertos, agente acreditado u otras empresas del sector aeronáutico, deberá:
 - (1) Cumplir con los servicios de seguridad acordados en el contrato que al efecto se celebre entre las partes.
 - (2) Mantener una constante vigilancia sobre el cumplimiento de los procedimientos de seguridad ofrecidos.
 - (3) Coordinar con el contratante los detalles necesarios a fin de garantizar la efectividad del servicio prestado.
 - (4) Notificar al contratante y a la Autoridad Aeronáutica de cualquier incidente o anomalía detectada en el cumplimiento del servicio prestado.
 - (5) Establecer procedimientos, instruir y capacitar a su personal a fin de que logren detectar comportamientos e identificar y resuelvan cualquier condición potencialmente sospechosa, que puedan constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en sus operaciones.
 - (6) Implementar procesos y procedimientos innovadores que permitan la diferenciación entre las actividades operacionales de

inspección y el resto de los controles de seguridad, a fin de garantizar la efectividad de estos procesos y procedimientos.

- (7) Designar personal AVSEC, capacitado y certificado que se encargue de aplicar los procedimientos de seguridad, en cantidad suficiente para cumplir de forma eficaz las disposiciones contratadas en materia de seguridad de la aviación.
- (8) Asegurar que se defina y asigne el presupuesto necesario para cumplir con las responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil de los servicios prestados.
- (9) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial o sensible, referida a sus operaciones de seguridad, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice I de la presente Regulación
- (10) En materia de control de la calidad en seguridad de la aviación:
 - (i) Designar la dependencia dentro de la organización (independiente de la dependencia de Seguridad de la Aviación Civil) que gestione y lleve a cabo las actividades establecidas en el Programa de Control de Calidad.
 - (ii) Designar formalmente a un responsable de gestionar el cumplimiento del Programa de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
 - (iii) Designar al personal responsable de aplicar las actividades del control de calidad de seguridad de la aviación, para que evalúen regularmente la eficacia de sus servicios de seguridad.
 - (iv) Revisar y aprobar la programación anual de las actividades propuestas en materia de control de calidad.
 - (v) Asumir el compromiso de hacer cumplir las actividades de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
 - (vi) Proveer de los recursos (financieros, materiales, personal, equipos, infraestructura) necesarios para que se cumpla el Programa de Control de Calidad.

SECCIÓN 112.28 HISTORIAL DE LOS EMPLEADOS, VERIFICACIÓN Y CHEQUEO DE ANTECEDENTES LABORALES Y BUENA CONDUCTA CIUDADANA.

- (a) Toda empresa de servicios de seguridad, antes de seleccionar a un empleado con responsabilidades en el área de seguridad de la aviación civil, o solicitar al explotador del aeródromo o aeropuerto, que se le entregue una autorización de acceso a las zonas de seguridad restringidas, a este personal de seguridad o a cualquier otro empleado de la empresa que requiera acceder a las mismas sin escolta, deberá constatar que:
 - (1) El individuo haya sido objeto de una revisión de verificación de antecedente laboral y de buena conducta ciudadana que incluya los últimos cinco (5) años anteriores a la fecha en que se inicia la investigación para otorgar el acceso.
 - (2) Para el caso de solicitudes de acceso al aeropuerto, incluir en el formato de solicitud:
 - (i) Una notificación de que el individuo fue sometido a una verificación de antecedente laboral y de buena conducta ciudadana.
 - (ii) La Certificación de Competencias otorgada por el INAC para el personal de Seguridad de la Aviación Civil.
- (b) La empresa de Servicios de Seguridad designará a un funcionario a fin que se haga cargo de verificar y controlar los resultados de la investigación sobre los antecedentes del personal.
- (c) Debe conservarse un registro por escrito de todo individuo por un período de veinticuatro (24) meses posteriores al término de la autorización de acceso.
- (d) Como requisito de ingreso las empresas de Servicios de Seguridad, deberán solicitar que todos los candidatos que aspiren realizar una actividad de seguridad u otros empleados con necesidad de ingresar en las zonas de seguridad restringida y partes aeronáutica, llenen un formulario de solicitud, que incluyan los siguientes detalles:
 - (1) Todos los datos personales.
 - (2) Empleos anteriores indicando ubicación, dirección y teléfonos.
 - (3) Datos personales y teléfonos de su supervisor inmediato de la empresa.

- (4) Presentación de una carta de buena conducta ciudadana, expedida por la autoridad local donde reside o Junta de Vecinos.
- (5) Declaración del aspirante, de que la información suministrada es precisa y completa.
- (6) Declaración de aceptación, por cuanto en caso de que se corrobore que la información es falsa o equivoca, esto bastará para rechazar la solicitud.
- (7) Autorización para consultar a los patronos anteriores u organismos del gobierno y sus referencias personales.
- (8) Firma del solicitante.
- (9) Otra información pertinente que se considere necesaria para facilitar la verificación de antecedentes laborales y buena conducta.
- (e) La empresa de servicios de seguridad debe solicitar y mantener registros, sobre la presentación y actualización cada doce (12) meses, de la constancia de buena conducta ciudadana, de cada empleado del administrado, que tenga autorización de acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

SECCIÓN 112.29 USO, CALIBRACIÓN Y MANTENIMIENTO DE EQUIPOS DE SEGURIDAD.

- (a) Queda bajo la responsabilidad de la empresa de Servicio de Seguridad, la operación, calibración y mantenimiento de todos sus equipos que sean utilizados para cumplir con los procedimientos de seguridad aprobados en su Programa de Servicios de Seguridad, de acuerdo a lo estipulado por la Autoridad Aeronáutica y en cumplimiento de los principios establecidos para el uso de los equipos de rayos X (X) y detectores de metales que se mencionan en la normativa técnica aplicable, considerando:
 - (1) Se describa de manera específica en su programa de seguridad aprobado, el funcionamiento, características y operación de estos equipos.
 - (2) El personal que opere estos equipos cumpla las limitaciones de tiempo de servicio (cuando corresponda), señaladas en su programa de seguridad aprobado.
 - (3) Para los equipos de Rayos X, se mantenga una copia impresa de los resultados del estudio de radiación más reciente llevados a cabo por el ente competente reconocido, y deberá ponerlo a disposición de los inspectores de la Autoridad Aeronáutica en cada puesto donde se utilice este tipo de equipos y en la oficina del encargado de la seguridad del administrado.
 - (4) Establecer y poner en práctica un programa de entrenamiento inicial y recurrente de los operadores del sistema, el cual incluye entrenamiento en el uso eficiente del sistema de Rayos X y en la interpretación de imágenes para la identificación de armas y otros artículos o mercancías peligrosas o prohibidas, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación.
 - (5) Si aplica, establecer y poner en práctica un programa de mantenimiento de los equipos de seguridad según las recomendaciones del fabricante, este mantenimiento será realizado por personal técnico calificado por el fabricante o representante de los equipos en el país.
 - (6) El equipo de Rayos X cumpla con los requisitos mínimos de inspección y reglajes mínimos de detección que establezca la Autoridad Aeronáutica, mediante pruebas de rendimiento diarias, o antes de su puesta en uso, a través de la utilización de piezas de ensayo especificadas en la Circular de Seguridad de la Aviación correspondiente.
 - (7) Para las operaciones de equipos de Rayos X, se cumplan con todos los requisitos de protección radiológica, establecidos por el organismo nacional competente en la materia.
- (b) La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar a los administrados el uso de otros sistemas de detección para la inspección de la carga y el correo, tales como detectores de vapores y trazas de explosivos y otros agentes o sustancias químicas, sistemas de detección de explosivos líquidos, perros detectores de explosivos, previa evaluación de dichos equipos o recursos, así como el cumplimiento de los principios de capacitación y mantenimiento señalados en la correspondiente circular de seguridad de la aviación.

SECCIÓN 112.30 DIRECTOR DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

- (a) Toda empresa de Servicios de Seguridad debe designar ante la Autoridad Aeronáutica a una persona que ejerza las funciones de Director de Operaciones de Seguridad, que cumpla con lo establecido en la presente Sección, con poder de decisión y quien será el responsable de los servicios de seguridad prestados por la empresa. La designación debe incluir el nombre de la persona, así como una descripción de la manera en la cual se contactará en cualquier momento durante las 24 horas del día. Asimismo, señalará la persona que cubrirá sus funciones a falta de éste, quien debe ostentar como mínimo el cargo de supervisor de seguridad.
- (b) El Director de Operaciones de Seguridad deberá servir como contacto principal de la empresa de servicios de seguridad para efectos de las actividades inherentes a la seguridad de la aviación civil y a las comunicaciones con la Autoridad Aeronáutica.
- (c) Toda persona que se desempeñe como Director de Operaciones de Seguridad, debe cumplir con lo siguiente:
- (1) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad contra los actos de interferencia lícita en el ámbito de la aviación civil.
 - (2) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
 - (3) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la seguridad de la aviación.
 - (4) Este familiarizado con las operaciones de los servicios a prestar.
 - (5) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Servicios de Seguridad, el Programa de Control de la Calidad y Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación de la empresa.
 - (6) Este familiarizado con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de seguridad de la aviación civil.
 - (7) Haber realizado el pago correspondiente a los Derechos Aeronáuticos.
- (d) Corresponde al Director de Operación de Seguridad, las siguientes responsabilidades:
- (1) Llevar a cabo un primer estudio general de seguridad, así como inspecciones periódicas de las operaciones del servicio prestado.
 - (2) Notificar las fallas graves para que se adopten las medidas apropiadas.
 - (3) Realizar un estudio, y mantenerlo actualizado, donde se evidencie la necesidad de personal para atender de forma eficaz y eficiente el volumen de las operaciones de seguridad que desarrolle la empresa, de acuerdo a lo establecido en su Programa, y teniendo en cuenta las necesidades de administración del recurso humano.
 - (4) Asegurar que el Programa de Servicios de Seguridad, el Programa de Control de la Calidad en Seguridad y el Programa de Instrucción en Seguridad, estén actualizados y aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) Ampliar o modificar, en caso de ser necesario, el Programa de Servicios de Seguridad y el Programa de Instrucción en Seguridad, para corregir las deficiencias y cubrir las necesidades en materia de seguridad.
 - (6) Supervisar y vigilar el cumplimiento de los servicios prestados.
 - (7) Estimular el conocimiento del concepto de Seguridad y la Vigilancia por parte de todas las personas involucradas en las operaciones de la empresa.
 - (8) Asegurar que reciben la formación adecuada, las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en las operaciones de la empresa.
 - (9) Llevar un registro de todos los sucesos o tentativas de actos de interferencia ilícita que afecten a las operaciones de la empresa de Servicios de Seguridad, incluidas las amenazas de bomba, y

de todas las armas y artefactos peligrosos hallados durante la inspección de los pasajeros, y remitirlos al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

- (e) La persona designada como Director de Seguridad de la Aviación por una empresa de servicios de seguridad, no podrá ser designada para ejercer tal responsabilidad en otro tipo de explotador o empresa del ámbito aeronáutico.

SECCIÓN 112.31 AGENTES DE SEGURIDAD.

- (a) Toda empresa de Servicios de Seguridad que pretenda emplear a cualquier persona o disponer que la misma actúe como agente de seguridad para efectuar su servicio en la empresa, velará para que éstas:
- (1) Se sometan a un proceso de selección.
 - (2) Cumplan con la capacitación teórica y de entrenamiento práctico en el trabajo, establecido en su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (3) Obtengan la correspondiente certificación de competencia emitida por la Autoridad Aeronáutica.
 - (4) Demuestren que tiene el perfil requerido para cumplir con las tareas del cargo, de acuerdo a lo descrito dentro de su programa de servicios de seguridad.
 - (5) Sean fácilmente identificable por el uniforme y exhiba o porte una identificación u otro signo de autoridad.
- (b) El perfil del personal de seguridad de la empresa de servicios de seguridad, deber cumplir por lo menos con las siguientes condiciones:
- (1) Ser mayor de veintiún (21) años de edad.
 - (2) Ser venezolano.
 - (3) Ser bachiller.
 - (4) Sea evaluado por un psicólogo, a través de la aplicación de pruebas psicológicas, quien determinará la aptitud de este personal para ejercer satisfactoriamente las funciones de seguridad y cumplir con los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) Poseer buenas condiciones físicas, compatible con las funciones de seguridad de la aviación, de acuerdo a los parámetros exigidos por la Autoridad Aeronáutica.
 - (6) Debe cumplir con la normativa técnica vigente que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
 - (7) Debe cumplir con lo prescrito en la Sección 112.28 de la presente Regulación.
- (c) Toda empresa de Servicios de Seguridad mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente Sección.
- (d) Ninguna empresa de Servicios de Seguridad puede asignar otras tareas a un personal de seguridad en el cumplimiento de sus funciones, que pudiesen afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

SECCIÓN 112.32 SUPERVISOR DE SEGURIDAD

- (a) Toda empresa de Servicios de Seguridad, al momento de designar a una persona como supervisor de seguridad, debe:
- (1) Designar por escrito los supervisores de seguridad, para cuyo cargo deberán demostrar una experiencia no menor de tres (03) años en el área de seguridad de la aviación.
 - (2) Cumplir con los requisitos establecidos en los párrafos (a) y (b) de la Sección 112.31.
 - (3) Disponer de una cantidad suficiente de supervisores de seguridad, que permitan asignar como mínimo uno (1) por cada operación para la coordinación y supervisión del volumen total de las operaciones de seguridad para las cuales preste servicios la empresa, considerando los aspectos de administración del recurso humano.

(b) Las empresas de Servicios de Seguridad deben establecer dentro de su Programa de Servicios de Seguridad las responsabilidades y funciones atribuidas a los supervisores de seguridad, dentro de las cuales se mencionan:

- (1) Supervisar el adecuado desarrollo de los servicios de seguridad prestados, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Servicios de Seguridad.
- (2) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los agentes de seguridad utilizados en las labores de seguridad.
- (3) Tomar las decisiones necesarias, a fin de solventar las posibles deficiencias de los controles y medidas de seguridad encontradas durante los servicios prestados.
- (4) Reportar al Director de Operaciones de Seguridad las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas.

(c) Ninguna empresa de Servicios de Seguridad puede asignar otras actividades a un supervisor de seguridad durante el cumplimiento de sus funciones, que pudiesen afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

(d) Toda persona designada para desarrollar labores de supervisor de seguridad debe cumplir con lo establecido en la sección 112.28.

(e) Toda empresa de Servicios de Seguridad mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente Sección.

SECCIÓN 112.33 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

(a) El administrado debe desarrollar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Instrucción en materia de seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice F de la presente Regulación.

(b) Dentro del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil de la empresa de servicios de seguridad se especificará en detalle el contenido, duración y el mantenimiento de los registros de instrucción, así como el responsable del programa de instrucción.

(c) El Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil será presentado, en un ejemplar separado del Programa de Seguridad, a la Autoridad Aeronáutica para la correspondiente evaluación y aprobación.

(d) El Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil en materia de seguridad de la aviación debe cumplir con lo establecido en el Apéndice F de la presente Regulación.

(e) El Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil contendrá:

- (1) Instrucciones e información necesaria que permita al personal docente realizar sus deberes y responsabilidades en la planificación y dirección del personal.
- (2) Las categorías de entrenamiento en acuerdo a lo indicado por la Autoridad Aeronáutica.
- (3) Las responsabilidades del instructor, metodología para la evaluación y certificación de los entrenamientos, condiciones básicas en las instalaciones utilizadas para la capacitación, archivos y registros.
- (4) Los cursos de entrenamiento especificarán sus objetivos generales, así mismo estarán divididos en módulos con sus respectivos objetivos por módulo y cada módulo debe identificar su correspondiente contenido.
- (5) Cualquier otro requisito establecido por la Autoridad Aeronáutica en el Programa Nacional de Instrucción y en el Apéndice F de la presente Regulación.

(f) Todo instructor en materia de seguridad de la aviación civil, empleado por la empresa de Servicios de Seguridad para impartir capacitación de acuerdo a su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, deberá contar con la correspondiente certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(g) Toda empresa de Servicios de Seguridad debe notificar por escrito en un lapso no menor a diez (10) días hábiles, la ejecución de un curso de instrucción en materia de seguridad de la aviación, a la Gerencia de Seguridad de la Aviación adscrita a la Gerencia General de Seguridad Aeronáutica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, junto con los detalles y requisitos exigidos para tales casos.

(h) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las Secciones: 112.24, 112.25 y 112.26.

SECCIÓN 112.34 PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(a) Toda empresa de Servicios de Seguridad debe desarrollar, implementar y presentar ante la Autoridad Aeronáutica, un Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica en el Apéndice E de la presente Regulación, para su evaluación y aprobación.

(b) Todo Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación incluirá una estructura, responsabilidades, procesos y procedimientos que promuevan una cultura de mejoramiento y perfeccionamiento continuo de la seguridad de la aviación. El programa debe estar aprobado por el máximo nivel de ejecutivos de la empresa.

(c) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, se aplicaran los procedimientos y lapsos establecidos en las Secciones: 112.24, 112.25 y 112.26, de la presente Regulación.

(d) La persona designada como responsable de gestionar el Control de la Calidad debe:

(1) Cumplir con el siguiente perfil:

- (i) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad, contra los actos de interferencia ilícita en el ámbito de la Aviación Civil.
- (ii) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y control de calidad, de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
- (iii) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.

(2) Asegurar la implementación y la actualización del Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación Civil;

(3) Elaborar la programación anual de actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación.

(4) Mantener informada a la alta gerencia, del rendimiento del Programa de control de calidad.

(5) Implementar medidas que brinden un ambiente seguro para el desarrollo de las operaciones, de acuerdo con lo establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC);

(6) Planificar la verificación periódica de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos (empresas de servicios de seguridad de la aviación, entre otros), cumplan con los principios establecidos en el Programa de seguridad de la organización, el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la normativa técnica vigente.

(7) Realizar el seguimiento de la aplicación del plan de acciones preventivas y correctivas derivadas de la aplicación de cualquier instrumento de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.

(8) Elaborar el informe ejecutivo de fin de año y otros informes requeridos, en relación con las actividades realizadas en materia de control de la calidad en seguridad de la aviación.

(e) El personal responsable del control de la calidad en seguridad de la aviación (auditores o similares), debe:

(1) Cumplir con el siguiente perfil:

- (i) Experiencia comprobada de por lo menos tres (03) años en materia de Seguridad de la Aviación.

- (ii) Formación específica en materia de Seguridad de la Aviación y Control de Calidad.
 - (iii) Conocimiento de los reglamentos internacionales y manejo amplio de los reglamentos nacionales en materia de seguridad de la aviación.
 - (iv) Estar familiarizado con las políticas y procedimientos en materia AVSEC de la organización.
 - (v) Habilidad para expresarse de forma oral y escrita.
- (2) Evaluar el grado de cumplimiento de los Programas y responsabilidades en seguridad de la aviación del explotador de aeronaves.
 - (3) Coordinar las auditorías e inspecciones a las estructuras físicas, así como los procedimientos de seguridad desarrollados por el personal de las empresas contratistas que presten servicios al administrado, de acuerdo con la programación establecida.
 - (4) Verificar las operaciones, procedimientos e instalaciones destinadas a las labores de seguridad de la organización, a través de la vigilancia continua (Inspecciones, auditorías, estudios e investigaciones) para determinar su nivel de cumplimiento.
 - (5) Elaborar los informes de auditorías, inspección, estudios e investigaciones.
 - (6) Evaluar el grado de cumplimiento de la organización respecto a sus indicadores.

SECCIÓN 112.35 RESTRICCIÓN DE OPERACIÓN.

- (a) Ningún explotador de aeródromo y aeropuerto, explotador de aeronaves, agente acreditado o empresas del sector aeronáutico podrá contratar servicios de seguridad, si la empresa prestadora de estos servicios no cuenta con una Certificación de Operación de Seguridad otorgada por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) En aquellas zonas de operación en las cuales no operen empresas de seguridad de la aviación civil, la Autoridad Aeronáutica podrá excepcionalmente, a fin de garantizar la seguridad de la aviación civil, autorizar temporalmente a una empresa certificada para que preste sus servicios en dicha zona.

SECCIÓN 112.36 CIRCULARES Y OTROS DOCUMENTOS INFORMATIVOS.

- (a) Toda empresa de Servicios de Seguridad debe cumplir con toda circular, notificaciones o cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica dentro del período de cumplimiento que dicte expresamente dicho documento.
- (b) Toda empresa de Servicios de Seguridad que recibe una circular o cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica debe:
 - (1) Cumplida las primeras veinticuatro (24) horas a la entrega o dentro del lapso previsto en la Circular o cualquier otro documento, acusar recibo ante la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
 - (2) Dentro de las siguientes setenta y dos (72) horas a la entrega o en el lapso previsto en el contenido en la Circular o cualquier otro documento, señalar el método por el cual la empresa de Servicios de Seguridad, implementará las medidas contenidas en dicha circular o en cualquier otro documento.
 - (3) Cerciorarse que la información con respecto a la Circular o cualquier otro documento y medidas a ser implementadas es distribuida al personal señalado en ella misma, así como a otro personal que requieran estrictamente conocer el contenido del documento.
- (c) Si la empresa de Servicios de Seguridad no está en capacidad para implementar las medidas consignadas en la Circular o cualquier otro documento, presentará a la Autoridad Aeronáutica las medidas alternativas propuestas, además de la razón que justifique su modificación. La empresa de Servicios de Seguridad presentará medidas alternativas dentro del período señalado en la Circular o cualquier otro documento.

SECCIÓN 112.37 REGISTRO DE NOVEDADES.

- (a) Toda empresa de Servicios de Seguridad deberá garantizar que:

- (1) Se mantenga el registro de novedades por un mínimo de doce (12) meses al registro de los mismos.
 - (2) A solicitud de la Autoridad Aeronáutica, se ponga a su disposición el registro de novedades.
 - (3) Se notifique de manera, inmediata y por el medio más expedito, a los Inspectores de Seguridad de la Aviación (AVSEC) asignados a cada administrado, o a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, aquellos eventos descritos en el párrafo (b) de esta Sección y dentro de los primeros cinco (05) días a partir del suceso, remitiendo debidamente completado, el formulario "Reporte de Actos de Interferencia Ilícita", establecido en el Apéndice G de la presente Regulación.
 - (4) Se envíe mensualmente a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los primeros cinco (05) días del mes, mediante el formulario "Reporte de Novedades", aquellos eventos descritos en el párrafo (c) de esta Sección, conforme al Apéndice H de la presente Regulación.
- (b) Los datos elaborados en respuesta al párrafo (a) subpárrafo (3) de la presente Sección deberán incluir como mínimo lo siguiente incidentes de interferencia ilícita o de sus actos preparatorios, de que se tenga conocimiento:
 - (1) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
 - (2) Destrucción de una aeronave en servicio.
 - (3) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos o aeropuertos.
 - (4) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
 - (5) Introducción de armas, artefactos o sustancias peligrosas con fines criminales, a bordo de una aeronave o en un aeropuerto.
 - (6) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
 - (7) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
 - (8) Amenazas de bombas en aeronaves o instalaciones aeroportuarias.
 - (9) Incidentes de ciberseguridad.
 - (10) Nuevos métodos para ocultar ingeniosamente amenazas.
 - (11) Incursiones ilícitas en las zonas de seguridad restringidas.
 - (c) Los datos elaborados en respuesta al párrafo (a) subpárrafo (4) de la presente Sección deberán incluir como mínimo lo siguiente:
 - (1) Cantidad y tipo de armas, explosivos u otros artículos prohibidos hallados durante los procesos de inspección en el aeródromo o aeropuerto y el método de detección utilizado para cada uno de ellos.
 - (2) Cantidad de retenciones preventivas y la disposición inmediata de toda persona al organismo de seguridad respectivo.
 - (3) Cantidad de denuncias por delitos comunes tales como: robos, hurtos, estafas, agresiones físicas, entre otros, además de eventos como huelgas de cualquier tipo u otros eventos similares.
 - (4) Cantidad de extravíos, robos o hurtos de tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos.
 - (5) Cantidad de reportes de faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de tarjetas de identificación emitidas por el aeródromo o aeropuerto, indicando la empresa a la cual pertenece la persona.
 - (6) Todo incidente con entidades del Estado y otras organizaciones.
 - (7) Cualquier otro evento que establezca la Autoridad Aeronáutica.

- (d) La persona que realice los trámites de remisión del reporte de novedades por parte del explotador de aeronaves, debe prever que esta información llegue adecuadamente a la Gerencia de Seguridad de la Aviación, manteniendo la misma bajo una distribución limitada y que ésta no se distribuya a personas que no tengan la imperiosa necesidad de conocerla.

SECCIÓN 112.38 CLÁUSULA DE INCUMPLIMIENTO.

Cualquier empresa, empleado o persona que incumpla con la presente Regulación, o con alguna otra regulación aplicable, con el Programa de Servicios de Seguridad aprobado o cometa cualquier acto que atente contra la Seguridad de la Aviación Civil, será sometido al régimen sancionatorio establecido en la Ley, sin menoscabo de las demás acciones penales, civiles y administrativas correspondientes que se puedan generarse, lo cual podría implicar la suspensión, revocatoria o cancelación de la Certificación de Operación de Seguridad otorgada por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 112.39 ACCESO DE INSPECTORES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

Los Inspectores de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica tienen la facultad de ingresar portando cámara filmadora, cámara fotográfica u otro artículo necesario en cumplimiento de sus funciones, a todas las zonas de los aeródromos y aeropuertos, así como, a todas las instalaciones de las empresas de servicios de seguridad de la aviación civil, que operan bajo las normas establecidas por la presente Regulación Aeronáutica.

SECCIÓN 112.40 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.

Todas las empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil proporcionarán la documentación que evidencie el cumplimiento de la presente Regulación, su Programa de Seguridad aprobado y cualquier otro documento solicitado por la Autoridad Aeronáutica.

APÉNDICE A

MODELO DE OFICIO DE SOLICITUD FORMAL

Lugar y Fecha

Ciudadano
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
PRESIDENTE
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Su despacho.-

(Nombre, denominación o razón social del solicitante)....., con domicilio legal en (domicilio del solicitante dentro de Venezuela).....; registrada en (N° de inscripción mercantil de la empresa).....; representada por (nombres, nacionalidad, cedula de identidad)....., domiciliado en (domicilio completo del representante en Venezuela)....., a Usted solicitamos:

Que de conformidad y cumpliendo con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y lo prescrito en la Regulación Aeronáutica Venezolana 112; solicitamos acceder al proceso de Certificado de Operaciones de Seguridad para empresas de Servicios de Seguridad dentro de la República Bolivariana de Venezuela, por lo que agradeceré se sirva disponer a quien corresponda, iniciar el trámite de Proceso de Certificación y aceptar nuestra solicitud formal con la documentación adjunta.

Sin otro particular, y agradeciendo su atención a la presente, quedamos de Ud,

Atentamente,

Firmado: (Firma del Representante)
Por: (Nombre del Solicitante)

APÉNDICE B

CRONOGRAMA DE EVENTOS DE CERTIFICACIÓN EMPRESAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD				
EMPRESA		DIRECCIÓN		
Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la empresa solicitante	FASE SOLICITUD FORMAL (10 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado/ Aceptado
A) REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN SOMETIDA POR EL SOLICITANTE				
	Carta de Solicitud Formal.			
	Certificado de depósito			
	Programa de Servicios de Seguridad			
	Programa de Instrucción en seguridad			
	Carta de Aprobación del Estudio Económico-Financiero (GGTA)			
	Programa de Control de la Calidad en Seguridad			
	Resumen de la calificación del Director de Operaciones de Seguridad			
	Propuesta del cronograma de eventos			
	Manual de uso del fabricante de los equipos de seguridad utilizados por la empresa (si aplica)			
	Modelo de contrato de servicio de seguridad			
	Guía referencial de Cumplimiento de la RAV 112			
B) REUNIÓN DE SOLICITUD FORMAL				
	Discusión de cada documento sometido			
	Solución de discrepancias y puntos pendientes			
	Revisión Proceso de Certificación			
	Análisis del impacto a causa del incumplimiento del cronograma de eventos			
C) EMISIÓN DE LA CARTA DE ACEPTACIÓN O RECHAZO DE LA SOLICITUD FORMAL				
Observaciones:				

Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la empresa solicitante	FASE CONFORMIDAD DE DOCUMENTACIÓN (35 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado/ Aceptado
	Evaluación de Programa de Servicios de Seguridad			
	Evaluación del Programa de Instrucción en Seguridad			
	Evaluación del Programa de Control de Calidad en Seguridad			
	Evaluación del Cronograma de Eventos			
	Evaluación Modelo de Contrato de Servicios de Seguridad			
	Evaluación de la Declaración de Cumplimiento Seguridad			
Observaciones:				

Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la empresa solicitante	FASE INSPECCIÓN Y DEMOSTRACIÓN (60 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado/ Aceptado
	a) Administración: Inspección dependencia administradora del Programa de Servicios de Seguridad y Control de la Calidad			
	b) Operaciones de Seguridad Inspección Base Principal de Operaciones			
	Inspección de Operaciones de Seguridad prestadas:			
	1) Aeropuerto..... (*)			
	2) Aeropuerto..... (*)			
	3) Aeropuerto..... (*)			
	c) Entrenamiento Inspección del Curso Inicial de Agentes de Seguridad			
	Inspección del Curso Inicial de Supervisores de Seguridad			
	Otros Cursos de Seguridad			
Observaciones:				

(*) Mencione en cada casilla el nombre de los aeropuertos en que se prestan servicios de seguridad

Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la empresa solicitante	FASE OPERACIÓN SUPERVISADA (75 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado/ Aceptado
Completado por el INAC	a) Plan de Vigilancia			
	Desarrollo de plan de vigilancia			
	b) Ejecución de las Inspecciones			
Completado por la empresa	El plan de vigilancia se desarrollara de manera continua sobre las operaciones de la empresa			
	c) Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)			
	Desarrollo del Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)			
Observaciones:				

Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la empresa solicitante	FASE CERTIFICACIÓN (10 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado/ Aceptado
Completado por el INAC	a) Redacción y firma del Certificado de Operaciones de Seguridad y Especificaciones Operacionales de Seguridad			
Completado por el INAC	b) Entrega del Certificado de Operaciones de Seguridad			
Observaciones:				
Completado por el INAC	a) Presentación del Reporte de Certificación			
Completado por el INAC	b) Elaboración del Programa de Vigilancia Inicial			
Observaciones:				

APÉNDICE C

MODELO GUIA DE REFERENCIA DE DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO SOBRE LAS DISPOSICIONES DE LA RAV 112

Este documento debe constituir una relación completa de todas las regulaciones correspondientes a la operación propuesta de la empresa de Servicios de Seguridad en acuerdo a lo indicado en la RAV 112.

Cada Sección referente a las regulaciones deberá ser identificada y acompañada por una referencia específica a un manual u otro documento. La referencia debe señalar el método de cumplimiento de cada Regulación que haya sido consignada en la relación antes mencionada. Si al momento de la solicitud formal, no se hubiera elaborado el método preciso de cumplimiento, bastará una indicación de la fecha en que se proporcionará dicha Información, en caso de que la fecha sea razonable y aceptable para el INAC.

El ejemplo a continuación muestra cómo presentar las Secciones referentes de las regulaciones en una Declaración de Cumplimiento:

RAV 112

Sección 112.9 – Calibración y mantenimiento de equipos
Programa de servicios de Seguridad (PSS)

Página	Párrafo / Sección	Observaciones
34	3.5.7.44	

Sección 112.10 – Personal de Seguridad
Programa de servicios de Seguridad (PSS)

Página	Párrafo / Sección	Observaciones
86	12.3.56 12.3.57	

Sección 112.11 – Restricciones de operación
Programa de servicios de Seguridad (PSS)

Página	Párrafo / Sección	Observaciones
21	5.8.12 5.12.34	

Programa de Instrucción y Entrenamiento

Página	Párrafo / Sección	Observaciones
18	5.2.22	

APÉNDICE D

IMPLEMENTACIÓN Y DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE SERVICIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

(1) Propósito

- (a) Este apéndice tiene como propósito suministrar información detallada sobre los procedimientos para desarrollar e implementar el Programa de Servicios de Seguridad de empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación, contra actos de interferencia ilícita, de acuerdo con lo establecido en la presente Regulación.

(2) Objetivo del Programa de Servicios de Seguridad

- (a) El Programa de Servicios de Seguridad (PSS), tiene como objetivo establecer los procedimientos y principios de actuación de la empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación, en los servicios prestados a sus contratados en materia de protección contra actos de interferencia ilícita. Se pretende proteger los bienes, instalaciones y operaciones del administrado contratante, para salvaguardar la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el resto de las compañías, y el público en general.

(3) Estructura y Contenido de un Programa de Servicio de Seguridad

Todo Programa de Servicios de Seguridad debe contener:

- (a) **Título:** En la portada debe contener la identificación del documento como "Programa de Servicios de Seguridad" (PSS) contra actos de interferencia ilícita, nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.
- (b) **Índice:** Debe mostrar un índice general, y de acuerdo con la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.
- (c) **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.
- (d) **Lista de Páginas Efectivas:** Esta Sección deberá indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conforman el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Un nuevo listado de páginas efectivas debe ser publicado con cada revisión para poder verificar la actualización del programa. Cada página del Programa deberá señalar en el encabezado, la identificación del explotador, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido deberá mostrarse en Capítulos, Secciones, Títulos y Subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. Cada página deberá haber un espacio reservado para identificar el número de la página y el número y la fecha de la enmienda.
- (e) **Control y Distribución del Programa:** Esta Sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.
- (f) **Introducción:** Preséntese una breve introducción al contenido y propósito del PSS.
- (g) **Capítulo 1 - Objetivos del Programa de Servicios de Seguridad PSS:** Identificar el objetivo principal del Programa de Servicios de Seguridad, de acuerdo con los principios establecidos en la presente Regulación.
- (h) **Capítulo 2 - Definiciones:** En este Capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el Programa de Servicios de Seguridad y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la seguridad de la aviación civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.
- (i) **Capítulo 3 - Fuente Reglamentaria:** Indíquense los detalles de la legislación (leyes, reglamentos, decretos, regulación aeronáutica aplicable, entre otros) que dan forma al programa de servicios de seguridad.

(j) **Capítulo 4 – Organización, Responsabilidades y Manejo de la Información:**

(i) **Autoridad Aeronáutica:** El Programa debe establecer claramente la potestad y responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica en todo lo relacionado con la supervisión y fiscalización de la actividad aeronáutica en el territorio nacional.

(ii) **Estructura Organizativa de seguridad:** Indíquense en este Capítulo:

- (A) Descripción general de la organización de la empresa (organigrama).
- (B) Las responsabilidades del Director de Operaciones de seguridad o cargo similar.
- (C) Las responsabilidades de los Supervisores de Seguridad o cargo similar, y de los agentes de seguridad, o cargo similar, de la empresa, incluyendo la designación en dichos cargos.
- (D) Otras responsabilidades del personal con relación a la seguridad de la aviación (técnicos, especialistas, operadores de equipos, entre otros).
- (E) Descripción general de la estructura de Control de la Calidad en AVSEC de la empresa, haciendo referencia al Programa de Control de la Calidad.
- (F) Política sobre la contratación de personal de seguridad, considerando:
 - (AA) Procedimiento de selección, incluyendo los criterios y requisitos para los diferentes cargos de funcionarios de seguridad, según los parámetros establecidos en esta Regulación.
 - (BB) Verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, incluyendo la designación de una dependencia o persona dentro del administrado, encargada de estas verificaciones.
 - (CC) Evaluaciones médicas y psicológicas.
 - (DD) Principio de capacitación inicial, entrenamiento en el trabajo y capacitación recurrente, y
 - (EE) Requerimientos de certificación por parte de la autoridad aeronáutica.
 - (FF) Requerimiento de realizar y mantener actualizado un estudio donde se evidencie la necesidad de personal para atender eficaz y eficientemente el volumen de operaciones y en acuerdo a su Programa de Seguridad.

(G) Disposiciones para el mantenimiento actualizado y ordenado de los expedientes del personal de seguridad de la aviación civil, en acuerdo a los parámetros indicados en esta Regulación, el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil y las circulares y normas complementarias que emita la Autoridad Aeronáutica.

(H) Procedimientos para realizar las evaluaciones de desempeño al personal de seguridad de la aviación, en acuerdo a los parámetros de esta regulación y las normas complementarias que emita la Autoridad Aeronáutica.

(I) La disposición de establecer una estructura presupuestaria que garantice que el administrado define y asigna los recursos financieros necesarios para cumplir con sus responsabilidades en materia de seguridad de la aviación.

(iii) **Información y comunicaciones:** Identifíquese los procedimientos para el control y manejo adecuado de la documentación de seguridad. Considerando:

- (A) Procedimiento que describa la manera en que la información de seguridad es distribuida dentro de las diferentes dependencias interesadas en el administrado. mencionar que se debe mantener una copia de las partes pertinentes de su Programa de Servicios de Seguridad o las instrucciones de implementación en todas las estaciones y puestos de trabajo donde se realice operaciones de seguridad,
- (B) Procedimiento para la recepción, inventario, actualización y análisis de las Circulares de Seguridad y normas complementarias en seguridad que reciba el administrado, así como el correspondiente acuse de

recibo ante la Autoridad Aeronáutica, según lo solicitado en esta regulación.

(C) Procedimiento para el resguardo de la documentación sensitiva en materia de seguridad de la aviación, en cumplimiento de los parámetros establecidos en el Apéndice "I" de esta Regulación.

(D) Procedimiento para reportar a la Autoridad Aeronáutica, en los plazos y utilizando los formularios correspondientes, los eventos e incidentes relacionados con seguridad de la aviación civil, requeridos a ser reportados a esta Autoridad, según lo indicado en la presente Regulación.

(k) **Capítulo 5 - Descripción de los Servicios Prestados por la empresa**

Debe hacerse mención a las operaciones desarrolladas por la empresa, indicando:

- (i) Tipo de servicios realizados (seguridad para explotadores de las aeronaves, explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados, entre otros).
- (ii) Los aeródromos donde realizan sus operaciones. (aeródromo de base principal de operaciones, y otros aeródromos, de existir esa posibilidad).

(l) **Capítulo 6 - Medidas de Seguridad:** En este capítulo debe indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados por la empresa en los servicios prestados, en apoyo del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, las circulares de seguridad de la aviación civil y cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica.

Todos los procedimientos incluidos en el Programa, deben ser presentados indicando:

- (i) El nombre del procedimiento;
- (ii) Identificación del responsable de realizar el procedimiento;
- (iii) Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento;
- (iv) Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento;
- (v) Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento;

(m) Para los casos de intensificación de las medidas de seguridad a consecuencia de un aumento en el nivel de amenaza contra las operaciones de la empresa quien se sirve, del aeródromo, de la zona donde se opere o del país o países a donde realicen vuelos, la empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación debe ajustar sus medidas de seguridad con el fin de solventar los nuevos requerimientos en base al nivel de amenaza que dicte la Autoridad Aeronáutica.

(n) Los Programas deben presentar los procedimientos generales de seguridad que la empresa pretende servir. De existir exigencias especiales a requerimiento de un explotador al cual se presta servicios, deberán asentarse las variables solicitadas por el cliente en los anexos del Programa.

(ñ) Los procedimientos presentados en el Programa, deberán ajustarse al tipo de servicio y cliente que plantea propone servir (explotador de aeronaves, explotador de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados, entre otros.), para estos casos debe incluirse las partes que apliquen, considerando:

(i) Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano (si aplica este servicio):

- (A) Finalidad de la inspección y del registro.
- (B) Procedimientos de inspección y registro manual de los pasajeros de origen.
- (C) Procedimientos para la inspección y el registro de pasajeros de trasbordo.
- (D) Inspección y registro del equipaje de mano.

- (E) Porcentajes mínimos de registro manual de aquellos equipajes y pasajeros que pasen por un sistema de inspección.
 - (F) Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos.
 - (G) Identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas.
 - (H) Medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos.
 - (I) Los procedimientos para la inspección de personas con necesidades especiales.
 - (J) Los arreglos de inspección privada.
 - (K) Las medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos, de sabotaje o prohibidos.
 - (L) Control del movimiento de la circulación de los pasajeros.
 - (M) Medidas para categorías especiales de pasajeros:
 - (AA) Pasajeros diplomáticos,
 - (BB) Pasajeros posiblemente perturbadores,
 - (CC) Personas en custodia,
 - (DD) Presos peligrosos,
 - (EE) Deportados,
 - (FF) Pasajeros inadmitidos,
 - (GG) Personas que sufren de enfermedades mentales, entre otros.
 - (N) Los procedimientos a seguir cuando falla el equipo de inspección, o cuando, por cualquier otro motivo, están fuera de servicio.
 - (O) Procedimientos en caso que se presente una mezcla de personal no inspeccionado con los pasajeros ya inspeccionados.
 - (P) Procedimientos de control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves.
- (ii) Seguridad del equipaje de bodega o facturado (si aplica este servicio):
- (A) Finalidad de las medidas de seguridad.
 - (B) Verificaciones de la identificación de los pasajeros.
 - (C) Interrogatorio a los pasajeros.
 - (D) Procedimientos para la protección de los billetes, pases de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos.
 - (E) Procedimientos de inspección y registro del equipaje de origen.
 - (F) Procedimientos de inspección y registro del equipaje de trasbordo.
 - (G) Protección del equipaje de bodega.
 - (H) Procedimientos para presentación del equipaje de bodega fuera del aeródromo.
 - (I) Manipulación de equipajes sospechosos.
 - (J) Cotejo del pasajero y del equipaje de bodega.
 - (K) Procedimientos de manejo del equipaje en las zonas de recogida de equipaje.
 - (L) Medidas de seguridad sobre el equipaje no acompañado.
 - (M) Medidas de seguridad sobre el equipaje de las tripulaciones.
 - (N) Manifiesto del equipaje facturado y otra documentación sobre el equipaje.
- (iii) Seguridad de la aeronave (Si aplica este servicio):
- (A) Finalidad de las medidas de seguridad.
 - (B) Registros y verificaciones en la aeronave (vuelos de origen, escala y transito) considerando los métodos de revisión y listas que deben ser utilizadas.
 - (C) Control de acceso a la aeronave (perímetro y puertas de acceso a la aeronave).
 - (D) Custodia de aeronaves.
 - (E) Medidas de seguridad en aeronaves en mantenimiento.

- (iv) Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto (si aplica este servicio):
 - (A) Finalidad de las medidas.
 - (B) Medidas de seguridad de las instalaciones donde se preparan las provisiones y suministros,
 - (C) Medidas de control de acceso a las instalaciones,
 - (D) Controles de seguridad de las zonas de almacenaje,
 - (E) Controles de seguridad sobre las mercancías, provisiones y suministros.
 - (F) Transporte de los envíos hacia las zonas de seguridad restringida.
 - (G) Las medidas de seguridad de los explotadores de las aeronaves y la documentación requerida (declaración inicial de seguridad).
 - (H) Procedimientos de seguridad aplicados para el control del material (COMAT) y correo propiedad del propio explotadores de las aeronaves.
 - (I) Actuaciones ante provisiones, suministros o mercancías de la empresa que fueron desatendidos o con signos de violación o manipulación indebida.
 - (v) Seguridad de la carga, encomiendas de mensajería, paquetes expreso y correo (si aplica este servicio):
 - (A) Finalidad de las medidas.
 - (B) Descripción de las medidas para la recepción de la carga.
 - (C) Descripción de medidas para el correo.
 - (D) Salvaguarda de la carga y correo.
 - (E) Procedimientos para el transporte de la carga y el correo.
 - (vi) Control de acceso de personas y vehículos a zonas de seguridad restringida (si aplica este servicio):
 - (A) Finalidad de las medidas
 - (B) Descripción de las medidas para el control de acceso de personas.
 - (C) Descripción de las medidas para el control de acceso de vehículos.
 - (D) Procedimientos para caso de incidentes en los puestos de control de acceso.
 - (vii) Control de armas de fuego y de otras armas (Si aplica este servicio):
 - (A) Procedimiento para la manipulación y el transporte de armas de fuego bajo la modalidad de equipaje facturado o como carga, de acuerdo con lo establecido en la regulación vigente.
 - (B) Procedimiento respecto a la tenencia autorizada de armas de fuego, en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política, considerando:
 - (AA) Las tareas de los organismos implicados y del explotador del aeródromo.
 - (BB) La autoridad para tenencia de armas concedida al personal de escoltas de presos o deportados.
 - (CC) Los procedimientos para la notificación por escrito al piloto al mando de la aeronave.
- (o) **Equipo de Seguridad:**
- (i) Operaciones: Si la empresa de servicios de seguridad cuenta con equipos de seguridad, describase:
 - (A) La asignación de responsabilidades en la operación de los equipo de seguridad.
 - (B) Las características y métodos de operación.
 - (C) Un listado de todo el equipo de seguridad con que cuenta la empresa, incluido la cantidad y emplazamiento.
 - (D) Los procedimientos sobre la calibración y puesta en operación de los equipos de seguridad.

- (ii) Mantenimiento de los equipos de seguridad: Toda empresa de servicios de seguridad que posea y opere equipos de seguridad, debe establecer y aplicar un programa de mantenimiento adecuado, para garantizar la efectividad de los equipos en las labores de seguridad de la aviación civil.

(p) Capítulo 7 - Respuesta Ante Actos de Interferencia Ilícita

Las empresas de servicios de seguridad debe establecer las actuaciones que estas empresas ejecutaran con el fin de cumplir con los procedimientos de contingencia que exige cada empresa a la cual se presta servicio, así como lo solicitado en los planes de contingencia del aeródromo donde se opere.

(q) Capítulo 8 - Instrucción sobre Seguridad de la Aviación

- (i) Descríbase los principios generales y la necesidad de un programa de capacitación en seguridad de la aviación, el cual será impartido al personal de la empresa que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación.

(ii) En este capítulo debe hacerse referencia general al Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, e indicar que el mismo se presentara en un documento separado del Programa de Servicios de Seguridad.

(r) Capítulo 9 – Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación

En este capítulo debe mencionarse de manera general las políticas a desarrollar por la empresa de servicios de seguridad en lo relacionado al control de la calidad de los servicios que presta. Hacer mención que el Programa de Control de la Calidad se presentara en un documento separado del Programa de Servicios de Seguridad.

(s) Apéndices

- (i) Organigramas de la estructura administrativa de la empresa.
- (ii) Procedimientos adicionales de seguridad solicitados por las empresas contratantes.
- (iii) Modelo del contrato de servicios de seguridad.
- (iv) Otros documentos presentados por el explotador.

(t) Textos de referencia para el desarrollo del Programa, pueden ser encontrados en:

- (i) El Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (ii) Las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas RAV N° 107, 108 y 109.
- (iii) Las circulares de seguridad y cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica, y
- (iv) El Documento N° 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

- (u) La empresa de servicios de seguridad debe mantener una copia completa de su Programa y sus especificaciones de operaciones de seguridad, en las instalaciones de su base principal de operaciones, así como una copia del Programa o de las partes pertinentes del mismo, y sus especificaciones de servicios de seguridad, en las estaciones donde opere dicha empresa.

- (v) Todo lo relacionado con el Programa y otros documentos conexos deberán estar bajo una distribución limitada solo al grupo de personas estrictamente necesarias para la correcta ejecución de las operaciones de seguridad de la empresa.

APÉNDICE E

IMPLEMENTACIÓN Y DESARROLLO DE PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

(1) Propósito

Suministrar a las empresas de Servicios de Seguridad, información y orientación de cómo desarrollar la estructura y contenido un Programa de Control de la Calidad (PCC) en Seguridad de la Aviación, con la finalidad de asegurar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad contra actos de interferencia ilícita de la organización.

(2) Estructura y contenido del Programa de Control de la Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.

El programa debe diseñarse de acuerdo al criterio de contenido general, presentación y contenido específico.

(a) Criterios de contenido general:

- (i) **Portada:** Debe contener el logotipo y nombre de la empresa; asimismo, debe colocarse el Título: "Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación (AVSEC)".
- (ii) **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción, nombre y firma de quien lo inserta.
- (iii) **Índice:** Debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.
- (iv) **Lista de Páginas Efectivas:** Esta sección deberá indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conforman el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Un nuevo listado de páginas efectivas debe ser publicado con cada revisión para poder verificar la actualización del programa. Cada página del Programa deberá señalar en el encabezado, la identificación del explotador, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido deberá mostrarse en capítulos, Secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. Cada página deberá haber un espacio reservado para identificar el número de la página y el número y la fecha de la enmienda.
- (v) **Introducción:** Preséntese una breve explicación del contenido y propósito del documento, reflejando las políticas de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación de la organización.
- (vi) **Control y distribución del Programa de Control de la Calidad:** Debe presentar una Declaración en la que establezca su compromiso para el control y distribución del Programa de Control de la Calidad, especificando de qué manera se mantendrá actualizado. De igual forma se debe señalar el responsable de la actualización, así como los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones del Programa de Control de la Calidad de la organización.

(b) Contenido del Programa de Control de la Calidad:

(i) Capítulo 1 - Objetivos del Programa de Calidad AVSEC.

El objetivo del Programa de Control de la Calidad, debe enfocarse en promover y establecer un entorno y una cultura de mejoramiento y fortalecimiento continuo de la seguridad de la aviación de la organización, de acuerdo a los principios establecidos en el presente Apéndice.

(ii) Capítulo 2 – Definiciones.

Las definiciones y acrónimos de aquellos términos incluidos en el PCC que requieran de una interpretación especial para el ámbito de control de calidad y la seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este

Capítulo deben coincidir con las indicadas en el Programa Nacional de Control de la Calidad y en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107, 108, 109 y 112 (RAV 107,108,109 y 112).

(iii) **Capítulo 3 - Responsabilidades:**

En este Capítulo debe presentarse la estructura organizativa (organigrama), identificando el área o dependencia, que cumple con la función de ejecutar y controlar el Programa de Control de la Calidad.

(A) Describir las responsabilidades de la Alta Gerencia en materia de control de la calidad, entre las cuales se deben incluir las siguientes:

- (AA) Aprobar el Programa de Control de la Calidad.
- (BB) Designarla dependencia dentro de la organización (independiente de la dependencia de Seguridad de la Aviación Civil) que gestiona y lleva a cabo las actividades establecidas en el Programa de Control de la Calidad.
- (CC) Designar al personal responsable de las actividades del control de calidad de seguridad de la aviación, para que evalúen regularmente la eficacia de su Programa de seguridad.
- (DD) Designar formalmente el personal encargado de verificar el cumplimiento del Programa de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
- (EE) Revisar y aprobar la programación anual de las actividades propuestas en materia de control de calidad.
- (FF) Asumir el compromiso de hacer cumplir las actividades de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
- (GG) Proveer de los recursos (financieros, materiales, personal, equipos, infraestructura) necesarios para que se cumpla el Programa de Control de Calidad.

(B) Describir las responsabilidades de la persona responsable designada para gestionar la administración del Programa de Control de la Calidad.

(C) Describir las responsabilidades del personal responsable del Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación.

(iv) **Capítulo 4 – Políticas de personal**

Este capítulo debe presentar las políticas relativas al personal designado para el aseguramiento de la calidad.

Las políticas deben incluir:

(A) **Criterios de selección y contratación del personal de Aseguramiento de la Calidad:**

Perfil del cargo.

(B) **Determinación del número de auditores y su condición (interno y/o externo) de acuerdo con sus operaciones.**

Describir el mecanismo utilizado para determinar el número de auditores y especificar la condición de Auditor interno o externo.

(C) **Designación de Auditores**

La designación de los auditores para ejecutar las actividades de control de la calidad debe ser formal, por escrito, especificar el código de conducta, su facultad para efectuar el seguimiento y control del Programa de Control de la Calidad de la Organización, así como el acceso a los registros, equipos y áreas restringidas.

Describir la competencia de los auditores para realizar las actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación:

- (AA) Inspeccionar cualquier dependencia administrativa o área de la organización;

(BB) Entrevistar a cualquier persona de la organización, para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de procedimientos de seguridad;

(CC) Recomendar la aplicación de medidas correctivas.

(DD) Acceder a los documentos y registros de seguridad pertinentes.

(EE) Auditar los procesos y determinar el nivel de cumplimiento, según el criterio y alcance de la auditoría.

(D) **Capacitación**

(AA) Especificar el compromiso de capacitar al personal de Control de Calidad.

(BB) Describir la capacitación inicial y recurrente que debe recibir el personal interno designado para ejercer funciones de Auditor AVSEC.

(CC) La capacitación debe proporcionar las competencias en control de calidad: principios, procedimientos y técnicas relacionados con la recopilación de información, técnicas de observación y capacidad de examinar documentación, así como preparar informes.

(v) **Capítulo 5 - Actividades de Control de Calidad (Instrumentos para el control de la calidad).**

(A) **Política y Programación anual.**

Presentar la política que rige las actividades de Control de Calidad que se implementará, específicamente la programación anual de Control de Calidad en materia AVSEC, enmarcadas dentro de los principios y políticas establecidas en el Programa de Control de la Calidad de la organización. La programación anual debe especificar el tipo de actividad y su frecuencia, distribuidas a lo largo del año. La programación anual debe considerar la necesidad de realizar actividades de control de la calidad no planificadas o no programadas, incluidas las actividades y funciones de tipo específico.

Para preparar la programación anual debe verificarse:

- (AA) Disponibilidad de personal
- (BB) Disponibilidad presupuestaria
- (CC) Dependencias y procesos a auditar, inspeccionar, investigar o estudiar
- (DD) Disponibilidad de la documentación previa a la auditoría
- (EE) Cronograma de eventos del plan de auditoría
- (FF) Informes de Inspecciones, Auditorías, Investigaciones y Estudios de Seguridad previos
- (GG) Planes de acciones correctivas

(B) **Procedimientos destinados a la vigilancia y verificación de las normas en materia de seguridad de la Aviación Civil.**

En este apartado se referencian los procedimientos que la organización documentó, están aprobados, disponibles y controlados:

- (AA) **Inspección de seguridad:** Consiste en un examen de la aplicación de uno o más aspectos de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes de la organización, para determinar si se realizan con eficacia. En consecuencia, las inspecciones se realizarán a corto plazo, es decir, dependiendo de la inspección esta podría durar ciertas horas o un día.
- (BB) **Auditoría de seguridad:** Conformar una verificación exhaustiva de cada aspecto del Programa de seguridad, para determinar el grado de cumplimiento de la organización.
- (CC) **Investigación en seguridad:** Permite evaluar y formular una opinión sustentada de las no conformidades, discrepancias y denuncias presentadas por los usuarios y los trabajadores de la organización, en la cual se notifique el incumplimiento de la normativa nacional o los procedimientos establecidos en el Programa de

Seguridad, así como en los casos de las investigaciones de actos de interferencia ilícita ocurridos.

- (DD) **Estudio de seguridad:** Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas

(vi) **Capítulo 6 - Sistema de Gestión del Riesgo en Seguridad de la Aviación (SGR)**

En este capítulo se establecen y describen los principios y procedimientos sobre el Sistema de Gestión del Riesgo (SGR) que debe desarrollar la organización, basado en un enfoque sobre las amenazas y los riesgos, según el cual la empresa puede evaluarlos y manejarlos con respecto a la seguridad de la aviación y las repercusiones de los mismos.

(A) **Sistema de Gestión de Riesgo**

Se deben identificar y notificar los riesgos:

- (AA) Los problemas de Seguridad de la Aviación, incluidos los asociados con factores humanos, terceros y cambios importantes en las operaciones, el equipo, la estructura de la organización, la tecnología, los proveedores o los contratistas;
- (BB) Los procedimientos para evaluar y clasificar las amenazas, los riesgos y las repercusiones;
- (CC) Las amenazas formales y la probabilidad de que ocurran, la vulnerabilidad y los aspectos críticos del personal, los bienes, el medio ambiente y la organización propiamente dicha.

(B) **Etapas para la implantación de un Sistema de Gestión de Riesgos:**

- (AA) Establecer un marco de gestión de riesgos. La alta gerencia debe respaldar el enfoque de gestión integrada de riesgos y designar un comité de gestión de riesgos para establecer el nivel general de tolerancia del riesgo y el nivel específico de cada Sección basado en la estrategia general de la organización;
- (BB) Determinar la exposición a los riesgos. La identificación de los riesgos debe señalar dónde y cómo pueden ocurrir los incidentes de seguridad. El objetivo de la identificación de los riesgos es tratar la causalidad examinando las causas inmediatas, y la causa raíz. Por ejemplo, en caso de que se introduzca un cuchillo en la cabina de pasajeros, el error en la inspección podría considerarse como la causa inmediata, pero la causa raíz puede ser la instrucción inadecuada en materia de identificación de imágenes de amenaza obtenidas mediante rayos X. En todo caso, la única forma de reducir la probabilidad de que se repita un incidente es remediando la causa raíz;
- (CC) Realizar una evaluación de riesgos. Evaluar cada exposición a los riesgos con respecto a la frecuencia, es decir, la probabilidad de que ocurra, y el carácter crítico, o lo que es igual a la repercusión probable. Esa evaluación conducirá a una cuantificación de riesgos.
- (DD) Determinar las prioridades. Después de la cuantificación de riesgos, identificar qué exposiciones a los riesgos son las más críticas. Este proceso ayuda a considerar los riesgos por orden de importancia asegurando la aplicación de los medios apropiados para los casos clave de exposición a los riesgos.
- (EE) Analizar los controles. Determinar qué controles existen o se han aplicado y, especialmente, establecer un sistema capaz de medir si los procedimientos empleados reducen realmente los riesgos.
- (FF) Elaborar un plan de acción. Para cada exposición a los riesgos, el área operativa de seguridad de la aviación de la empresa debe elaborar un plan de acción que señale con precisión lo siguiente:
- (AAA) Área de exposición;

- (BBA) descripción del problema;
- (CCA) medida correctiva sugerida;
- (DDA) identidad del ejecutivo o de la entidad que promoverá la actividad de la administración; y
- (EEA) plazos;

- (GG) Informar. Es importante informar periódicamente sobre el progreso realizado y evaluar si se han aplicado o no las medidas apropiadas. Si es evidente que existen problemas, deberían aplicarse inmediatamente medidas correctivas o un plan de acción revisado; y

- (HH) Supervisar. La gestión general de la exposición a los riesgos y los esfuerzos para reducirlos deben ser supervisados de cerca. La gestión de riesgos debe ser una cuestión permanente del orden del día, tratado en todas las reuniones de la administración superior de la empresa.

(vii) **Capítulo 7 – Documentación de control de la calidad:**

(A) **Estructura y jerarquía de la documentación del Sistema de Control de la Calidad AVSEC**

Exponer la declaración de la Política de Control de Documentos como base del manejo, clasificación, resguardo, uso y distribución de la documentación.

El Programa de Control de Calidad debe referenciar los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el ordenamiento jurídico vigente.

Nivel I Política de Control de Calidad. Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel II Procedimientos. Manual de Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel III Registros. Comprende toda aquella documentación resultante de hacer cumplir un procedimiento o una instrucción de trabajo. Informes. La organización debe contar con un procedimiento aprobado de Control de documentos y evidenciar su cumplimiento.

(B) **Informe de auditoría, estudio, inspección e investigación en materia de seguridad de la aviación:**

Se declara que la Dependencia de Seguridad de la Aviación debe mantener los informes de Inspección, Auditoría, Prueba, Estudio o Investigación, en físico y digital, cumpliendo los criterios de integridad, seguridad y disponibilidad. Toda documentación emanada de las actividades de control de la calidad relacionada con la protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, debe clasificarse Confidencial.

Las políticas y normas relacionadas con la distribución de los informes emanados de las actividades de control de la calidad;

Los informes de auditoría, inspecciones e investigaciones, así como los soportes de las acciones correctivas y otros anexos, deben mantenerse en los archivos de la organización, por un lapso mínimo de tres (3) años después de la fecha de su realización.

(C) **Manejo de la información estadística que se origine de las actividades de control de calidad.**

Debe establecerse la fuente certificada de los datos y describir el mecanismo de procesamiento, para determinar el historial de los patrones de cumplimiento.

(viii) **Capítulo 8 – Medidas correctivas:**

- (A) En este capítulo deben referenciarse los procedimientos aprobados que mantiene la organización para que los auditores internos y/o externos, después de identificada una no conformidad, establezcan los plazos para la implementación de las medidas correctivas necesarias, e iniciar los seguimientos apropiados para determinar su eficacia.
- (B) Las acciones correctivas, sus plazos y el resultado de su seguimiento, deberá ser documentado para complementar el expediente que se inicie a raíz del informe de auditoría, inspección o investigación.

- (C) Las recomendaciones emitidas en las inspecciones, auditorías e investigaciones, destinadas a corregir deficiencias, deberán subdividirse en categorías de cumplimiento. Esta categorización deberá diferenciar entre aquellas que tengan inmediata prioridad, las que requieran medidas complementarias, y las que requieran un plan de acción a largo plazo para corregirlas.
- (D) Las clasificaciones que se deben incluir en el Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación para identificar el nivel de cumplimiento son las que se describen a continuación:
 - (AA) Categoría 1: Cumple los requisitos;
 - (BB) Categoría 2: No cumple los requisitos y presenta deficiencias de menor importancia que necesitan mejoras.
 - (CC) Categoría 3: No cumple los requisitos y presenta graves deficiencias que necesitan mejoras.
 - (DD) Categoría 4: No aplicable. Medida o procedimiento que no existe en la organización o no está disponible.
 - (EE) Categoría 5: No auditada o inspeccionada. Medida que no ha sido verificada o no ha sido observada debido a ciertas circunstancias.
- (E) También deben indicarse las medidas administrativas, operativas, preventivas o aquellas que la empresa considere pertinentes, para evitar la recurrencia de las no conformidades detectadas, o la posibilidad de la ejecución de un acto de interferencia ilícita.

(ix) **Capítulo 9 - Informe anual de verificación de Aseguramiento de la Calidad. Resumen Ejecutivo**

- (A) En este capítulo se establece el método, contenido y tramitación del Informe ejecutivo anual, producto de las actividades de control de calidad de la empresa.
- (B) El Informe anual debe presentar la declaración del año que resume el número de actividades llevadas a cabo por el área responsable de ejecutar las funciones de control de la calidad, se debe incluir:
 - (AA) Estado general de las deficiencias identificadas;
 - (BB) Estado actual de las medidas correctivas;
 - (CC) Mejoras realizadas al Programa de Control de la Calidad (si las hubiera) y;
 - (DD) Estado de los recursos humanos y financieros aplicables a las actividades de seguridad de la aviación de la organización.
- (C) El resumen ejecutivo de fin de año debe presentarse a la Alta Gerencia de la organización y a la Autoridad Aeronáutica. De igual forma, debe utilizarse como referencia para preparar el Programa Anual de actividades de Control de la Calidad en materia AVSEC que serán ejecutadas por la organización el año próximo.

(x) **Apéndices:**

Los apéndices al Programa de Control de Calidad, son los siguientes:

- (A) Estructura organizativa encargada de implementar el sistema de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación;
- (B) Modelo de la programación anual de actividades;
- (C) Formatos de guías de inspección, informe de auditoría, así como otros formatos de trabajo que forman parte de los procedimientos incluidos en el Programa de Control de la Calidad.

APÉNDICE F

IMPLEMENTACIÓN Y DESARROLLO DE PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

- (1) **Propósito:** Este apéndice tiene como propósito suministrar a las empresas de Servicios de Seguridad, información completa y detallada sobre el contenido que debe presentar el Programa de Instrucción de

Seguridad de la Aviación (PISA), especificando todos los pasos para la preparación y entrega del referido Programa, conforme con lo establecido en el Programa Nacional de instrucción y las Regulaciones Aeronáutica Venezolana aplicable.

- (2) **Objetivo del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación:** El objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil es capacitar al personal del administrado para alcanzar un nivel de aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas. Dicha instrucción debe llegar a todos los elementos que participan directa o indirectamente en la actividad aeronáutica.

(3) **Consideraciones Generales**

- (a) Todas las empresas de servicio de seguridad deben elaborar y mantener actualizado un Programa de Instrucción (PISA) que debe ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica Civil, para uso y guía del personal de instrucción y el personal administrativo en el cumplimiento de sus funciones.
- (b) Las empresas de servicio de seguridad deben asegurar que el personal que desempeña funciones de seguridad obtenga la instrucción inicial y recurrente así como su instrucción práctica en el puesto de trabajo y no permitirá bajo ninguna circunstancia que los empleados efectúen labores de seguridad, sin que hayan completado satisfactoriamente los entrenamientos citados anteriormente.
- (c) Todas las empresas de servicios de seguridad deben consignar a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, la programación anual del entrenamiento, de acuerdo a cada función que desempeñe el personal que participa en las operaciones diarias del administrado; a fin que los inspectores en seguridad de la aviación puedan verificar y evaluar dichos entrenamientos.
- (d) Todas las empresas de servicio de seguridad deben notificar a la Autoridad Aeronáutica por escrito con no menos de diez (10) días hábiles de antelación, la intención de realizar un curso inicial u otra actividad de instrucción señalando: fecha, duración, categoría del entrenamiento, nombre del instructor y anexar el horario de clases establecidos donde se indique la materia a ser impartida.
- (e) Las instalaciones como aulas u otros espacios utilizados para la instrucción, deben poseer condiciones ambientales adecuadas, suficiente espacio, iluminación y ventilación para la instrucción. Cada curso de capacitación debe contar con un máximo de veinticinco (25) alumnos.

(4) **Estructura y Contenido de un Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA)**

- (a) **Título:** En la portada debe contener la identificación del documento como "Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación" (PISA), nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.
- (b) **Índice:** Esta página debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.
- (c) **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.
- (d) **Lista de Páginas Efectivas:** Esta lista debe indicar una relación de todas las páginas que comprende el PISA. Esta lista debe estar debidamente enumerada. Se debe indicar en cada página, si se trata de la edición original o de una revisión, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene anexos, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de anexo y enumerando las páginas deben ser enumeradas de manera lógica consecutiva.
- (e) **Control y Distribución del Programa:** Esta Sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.
- (f) **Introducción:** Preséntese una abreviada introducción del contenido y propósito del PISA.
- (g) **Capítulo 1 Objetivos del PISA:** Identificar el objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación del

administrado, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable.

(h) **Capítulo 2 Definiciones:** En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el PISA y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de instrucción y la Seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

(i) **Capítulo 3 Responsabilidades:** El PISA debe establecer claramente la potestad y las responsabilidades en materia de instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. Dentro de estas responsabilidades se deben destacar:

- (i) La descripción general de la estructura dentro del administrado que será responsable de la capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
- (ii) Las responsabilidades del jefe o responsable por el área de seguridad del administrado, en todo lo relacionado con la supervisión y control de la capacitación de Seguridad de la Aviación.
- (iii) Las responsabilidades de los niveles de coordinación o planificación de la capacitación dentro de la empresa (si aplica este cargo).
- (iv) Las responsabilidades de los instructores de seguridad (propios o contratados),
- (v) Las responsabilidades asignadas a los mentores responsables de la capacitación en el puesto de trabajo.
- (vi) Las responsabilidades asignadas a los alumnos.
- (vii) Otras responsabilidades del personal o dependencias del administrado que participen o colaboren con la capacitación en seguridad.

(j) **Capítulo 4 Principios Administrativos de Capacitación:** En este capítulo el administrado debe presentar todos aquellos principios y políticas en materia de instrucción que se encuentren relacionados con aspectos administrativos y de coordinación, que garanticen el adecuado desarrollo de los períodos de instrucción solicitados para todo el personal. Los principios que deben desarrollarse en este capítulo son:

- (i) Descripción de la población a la cual está dirigida la capacitación en Seguridad de la Aviación.
- (ii) Resumen de las estrategias de capacitación que propone el administrado se utilicen para desarrollar los períodos de instrucción.
- (iii) Los principios del nivel evaluativo que debe implementarse para cada curso (notas mínimas aprobatorias, condición de alumnos reprobados, entre otros).
- (iv) Requisitos relativos al control de la asistencia.
- (v) Consideraciones sobre los locales utilizados para impartir la capacitación y las ayudas audiovisuales más adecuadas para el logro de los objetivos.
- (vi) Información relacionada con la certificación de culminación de cada curso y los registros que deben guardarse como evidencia de esta capacitación.
- (vii) Principios relativos a los horarios de clases, duración de las sesiones de capacitación y la cantidad máxima permitida por curso.
- (viii) Tipos de cursos a ser impartidos, de acuerdo al tipo de empresa (empresa de servicios de seguridad) y la categoría del entrenamiento (inicial y recurrente cada 12 meses).
- (ix) Los principios relativos al desarrollo de planes de lección.
- (x) Manejo adecuado de los textos y material confidencial utilizado para la capacitación.
- (xi) Perfil de los alumnos, requisitos para el ingreso (verificación de antecedentes, condiciones psicofísicas, entre otros) y procedimientos de selección.
- (xii) Políticas y procedimientos para el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
- (xiii) Principios relacionados con la certificación del personal de seguridad por parte de la Autoridad Aeronáutica.
- (xiv) Políticas y requisitos para la contratación de instructores en seguridad.

- (xv) Requisitos y procedimientos para la contratación de centros de instrucción (si aplica este caso).
- (xvi) Requisitos de la preparación de planes anuales de capacitación del personal en materia de seguridad de la aviación.
- (xvii) Planificación de capacitación en materia de seguridad y otros temas complementarios (cursos, talleres, seminarios, charlas, entre otros) fuera de los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción y en el presente apéndice.
- (xviii) Requisitos de notificación a la autoridad aeronáutica sobre la realización de cursos en materia de seguridad y el suministrar el plan anual de capacitación a dicha autoridad.
- (xix) Política de evolución permanente del PISA por parte del administrado, con el propósito de mantenerlo actualizado en los últimos requerimientos en materia de seguridad de la aviación.

(k) **Capítulo 5 Control de Calidad de la Instrucción:** El administrado, debe desarrollar un sistema de control de la calidad aceptable por la Autoridad Aeronáutica, el cual debe ser incluido en el Programa de Control de Calidad del administrado, que garantice las condiciones de instrucción requeridas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el apéndice E de la presente Regulación, son efectivos y se logran los objetivos establecidos en su Programa de Instrucción, así como lo solicitado en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación. El Control de calidad sobre la instrucción debe considerar:

- (i) Auditorías independientes de calidad realizadas anualmente, para monitorear el cumplimiento con los objetivos y resultados de la instrucción.
- (ii) La integridad de las evaluaciones teóricas y prácticas como sea aplicable, así como el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos.
- (iii) La adopción de medidas correctivas y preventivas apropiadas en respuesta a los informes resultantes de las auditorías efectuadas.

(l) **Capítulo 6 Programa de Instrucción:** En este capítulo desarrollaran los detalles de cada programa de instrucción a ser desarrollado por el administrado. Los programas de instrucción serán desarrollados de acuerdo al tipo de administrado y según lo establecido en las currículas de entrenamiento establecidas en el presente apéndice. Cada programa de instrucción debe señalar:

- (i) El título del curso de acuerdo a la categoría de entrenamiento
- (ii) Los objetivos generales del curso y los específicos de la instrucción por cada módulo, que proporcionen al alumno información sobre actuación y destrezas a ser obtenido, una vez culminado cada curso.
- (iii) Las horas programadas de entrenamiento (totales y por módulo).
- (iv) El tipo de personal al que está dirigida la instrucción.
- (v) Los detalles del contenido de cada módulo de acuerdo a lo establecido en las currículas de entrenamiento del presente apéndice, señalando los títulos de los módulos y el contenido de cada módulo.

(5) **Anexos:** Esta Sección debe incluir cada uno de los formatos utilizados que sirven de soporte para el cumplimiento de las actividades descritas en el Programa de Instrucción del administrado.

(6) Currículas de Entrenamiento

- (a) Las currículas de entrenamiento (inicial y recurrente) a desarrollar por la empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil debe estar dirigido al personal que a continuación se menciona:
 - (i) Agente de Seguridad,
 - (ii) Supervisores de Seguridad,
 - (iii) Concienciación en Seguridad de la Aviación Civil.

(7) Instructores en Seguridad de la Aviación.

- (a) El administrado no podrá designar a una persona como instructor en materia de Seguridad de la Aviación a menos que haya sido certificado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

para cumplir las funciones de instructor en materia de seguridad de la aviación civil.

- (b) Corresponde a los administrados suministrar la información necesaria a los instructores, antes de ejercer sus funciones, con el propósito de familiarizarse con el Programa de Instrucción del Administrado y los objetivos establecidos para el curso a impartir.
- (c) Para alcanzar la aprobación por parte del INAC como instructor en materia de seguridad de la aviación, los interesados deben cumplir con lo establecido en la Normativa Técnica Vigente que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.

(8) Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT).

- (a) Todo administrado debe asegurar que el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de seguridad debe recibir entrenamiento práctico en el puesto de trabajo antes de ser aceptado para desarrollar sus funciones y deberes requeridos, el cual estará bajo la supervisión de un mentor.
- (b) Los mentores asignados para la ejecución del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben:
 - (i) Tener experiencia en el área de Seguridad de la Aviación Civil,
 - (ii) Desempeñarse como supervisores, coordinadores de seguridad, o cargos similares, y
 - (iii) Haber recibido una inducción relacionada con los procesos de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
- (c) El objeto del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, es proporcionar al personal de seguridad una instrucción práctica continua que corresponda a las necesidades locales y se presente mediante diversas técnicas de trabajo.

- (d) Para el desarrollo del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben cumplirse las siguientes fases:

(i) Introducción y discusión:

En esta fase se realiza una exposición en el lugar de trabajo, relativa a las áreas de responsabilidad y funciones específicas del cargo con descripción detallada de los conocimientos, habilidades y destrezas requeridas para adecuarse a las exigencias ocupacionales. Para el caso solo corresponderá a un repaso de lo visto en la sesión teórica de la capacitación.

(ii) Observación:

En esta fase del entrenamiento el mentor debe realizar las tareas rutinarias mientras el empleado observa como el realiza cada una de las tareas. En esta etapa el mentor podrá realizar explicaciones al alumno a fin de ampliar el entrenamiento dado.

(iii) Asistencia:

Después de la fase anterior el alumno realizará las tareas mencionadas en el Programa de Instrucción, siempre con la asistencia y apoyo del mentor. Esta etapa será supervisada por el mentor asignado. Dependiendo de la agilidad y confianza que el alumno tome en esta etapa del entrenamiento, el mentor decidirá si el participante puede pasar a la etapa siguiente, o, si por el contrario, requiere que se profundice en esta fase por más tiempo.

(iv) Observación y evaluación:

En esta etapa, el alumno es sometido a un proceso de evaluación y observación por parte del mentor, en cuyo caso las tareas deben ser realizadas íntegramente por el alumno sin la asistencia del mentor, a fin de evaluar las destrezas y habilidades adquiridas durante el entrenamiento en el trabajo. En caso que el alumno no logre superar satisfactoriamente esta etapa, debe ser remitido ante el Jefe de Seguridad de la empresa, quienes tomarán las decisiones pertinentes, considerando:

- (A) Ordenar la repetición de la capacitación teórica necesaria a fin de completar las habilidades y destrezas faltantes para continuar con el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, o
- (B) Prescindir de la contratación del funcionario.

- (e) Para desarrollar los períodos de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, debe preverse el cumplimiento de las siguientes condiciones básicas:

- (i) Los mentores tendrán a su cargo un grupo no mayor de cinco (5) alumnos al mismo tiempo para cumplir los períodos de entrenamiento práctico en el trabajo.
- (ii) Durante el entrenamiento en el trabajo el mentor debe completar el formato designado a tal efecto donde se registre el desarrollo y cierre de cada tarea incluida dentro del entrenamiento en el trabajo y que sea solicitada como tal en el formato antes mencionado.
- (iii) Finalizada la capacitación práctica el mentor completará la documentación que certifica el entrenamiento en el trabajo con sus observaciones finales sobre esta etapa de la capacitación y entregar esta documentación a la dependencia responsable de la capacitación del administrado.

(9) Evaluación de los Resultados de la Instrucción.

- (a) El propósito de la evaluación es confirmar que tanto los objetivos generales así como los objetivos específicos de instrucción han sido alcanzados, es decir, que la capacitación ha sido eficiente y eficaz. El Programa de Instrucción en materia de Seguridad, debe establecer en detalle los procesos de evaluación del personal instruido, a efecto de obtener los resultados de las evaluaciones teóricas y/o práctica, el instructor o mentor de cada área debe asegurarse de que la evaluación del personal se lleve a cabo a fin de determinar el nivel de competencia alcanzado.
- (b) En el caso que se haya detectado no conformidades, los encargados de la instrucción deben proponer las acciones correctivas tendientes a mejorar los resultados de la capacitación. Para esto se deben considerar evaluaciones en las cuales se apliquen instrumentos tales como la observación de la actuación del alumno, trabajos de investigación, exposiciones trabajos prácticos, informes, entrevistas, pruebas escritas, orales y prácticas o la combinación de varias de éstas.
- (c) La calificación mínima establecida para aprobar es de 70% sobre 100 %. En el caso que un participante no apruebe una evaluación, de un determinado módulo se acordará con el instructor una nueva evaluación, como reparación de una(s) evaluación(es) del curso. Si después de la evaluación de reparación el participante no aprueba el curso, el instructor debe elaborar un informe indicando las razones por las cuales no se cumplió el objetivo previsto.
- (d) En el caso que el participante no apruebe el entrenamiento practico en el puesto del trabajo, el instructor y el mentor decidirá si se requiere algún entrenamiento adicional, ya sea teórico o practico y debe establecer el tiempo de repetición necesario para completar el entrenamiento.

(10) Registros del Personal

- (a) Todo administrado debe establecer un sistema de registro y archivo de su personal, para guardar información respecto a lista de asistencia, calificaciones, exámenes, constancia de capacitación, certificación de fin de curso, así como las evaluaciones de los cursos recurrentes del personal.
- (b) Los administrados podrán utilizar los formatos descritos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación, o generar sus propios registros de capacitación con el objeto de proveer una evidencia documentada del proceso de la instrucción que se imparte en la empresa.
- (c) Todo archivo o registro debe mantener un expediente por cada uno de los alumnos con constancia de Certificación de Fin de curso, donde se detalle:
 - (i) Nombre de la empresa.
 - (ii) Nombre y apellidos completo del estudiante.
 - (iii) Nombre de la categoría del entrenamiento impartido.
 - (iv) Horas totales del entrenamiento.
 - (v) Fechas de inicio y finalización.
 - (vi) Sello y firma del instructor y /o encargado de la instrucción autorizado.

(11) Cursos para empresas de Seguridad de Servicios de la Aviación Civil

A continuación se desarrollaran los contenidos de los diferentes cursos a impartirse al personal de las empresas de seguridad en materia de seguridad de la aviación civil, de acuerdo a la estructura de los

administrados; estos contienen el objetivo general, los módulos con su respectiva horas promedio de duración en seguimiento de los requisitos mínimos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, tanto para los cursos iniciales y recurrentes al personal en materia de seguridad de la aviación Personal a entrenar

- (a) Agentes de seguridad
- (b) Supervisores de Seguridad en tierra
- (c) Concienciación en Seguridad de la Aviación Civil.

APÉNDICE G

	Reporte de Acto de Interferencia Ilícita
La información que se proporciona en este informe es restringida y no se revela a personas no autorizadas	

Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Fecha del Informe:	Administrado que reporta:
--	--------------------	---------------------------

Cada administrado que disponga de información pertinente debe completar este formulario y remitirlo a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, en un plazo no mayor de cinco (05) días a partir del suceso	
Tipo de Acto de Interferencia Ilícita	
A. Apoderamiento ilícito de aeronaves	
B. Destrucción de una aeronave en servicio	
C. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos o aeropuertos	
D. Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica	
E. Introducción de armas, artefactos o sustancias peligrosas con fines criminales a bordo de una aeronave o en un aeropuerto	
F. Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente	
G. Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.	
H. Apoderamiento ilícito de aeronaves	

Circunstancia del Suceso		
Información General		
Nombre quien presenta el Informe:	Cargo que Desempeña:	Fecha del Suceso: (dd/mm/aaaa)
Hora del Suceso: (Hora Local / Reloj 24 horas)		Duración del Suceso:

Información del Acto de Interferencia Ilícita			
Información sobre la Aeronave afectada (si aplica)			
Estado de Matricula:	N° de Matricula:	Tipo de Aeronave:	Explotador de Servicio Aéreo:
Indique la ubicación al momento del suceso:		En Tierra:	En Servicio:
		Fuera de Servicio:	

Información sobre el Vuelo (Llenar esta sección solo si los actos son cometidos a bordo de aeronaves en vuelo)		
Fecha de Salida del Vuelo: (dd/mm/aaaa)	Identificación del Vuelo:	N° de Pasajeros:
N° de Tripulantes:	Cantidad de Agentes de Seguridad a bordo. (si aplica)	
Tipo de Operación: Vuelo Regular:	Vuelo Charter:	Vuelo Privado:
Otros: (*) Especifique en el caso de Otros:		

Aeropuerto de salida:	Estado:
Aeropuerto de destino:	Estado:
¿Entraron el(los) autor(es) al puesto del pilotaje? (En caso afirmativo, explique la forma como ingresaron):	
Si No	

Indíquese si el(los) autor(es) tenía(n):	
¿Conocimientos técnicos y del funcionamiento de la aeronave?	Si No
¿Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación?	Si No
En caso afirmativo, explique:	

Información sobre edificios o instalaciones del aeropuerto (Llene esta sección en caso que el suceso ocurrió en las instalaciones aeroportuarias)	
Nombre del Aeródromo o Aeropuerto:	Especifique el área donde ocurrió el suceso:
	Parte Pública: Parte Aeronáutica:
Especifique las instalaciones afectadas del aeródromo o aeropuerto: (Ejemplo: Terminal Nacional, Plataformas, Estacionamientos, etc.)	

Armas y/o artefactos de sabotaje			
En caso que el acto involucre y/o artefactos describa:			
Armas: ☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	Explosivos: ☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	Incendarios: ☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	Otros (describanse): Tipo/modelo: Cantidad:

Comunicaciones (Describa en esta sección como recibió información de la amenaza / evento)			
Origen sobre la amenaza: ☐ Mensaje Escrito ☐ Llamada Telefónica ☐ Otros			
Describase Otros:			
¿Quién recibió la amenaza?: ☐ Personal de Tierra de la Línea Aérea ☐ Asajeros ☐ Auxiliar de Cabina ☐ Miembro de la Tripulación ☐ Otras Personas			
Describase otras Personas:			

Desvío de la Aeronave (si aplica)			
Indique los aeropuertos en orden cronológico involucrados en el desvío de la aeronave			
Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida
a.			Aterrizaje autorizado ☐ Si ☐ No
b.			☐ Si ☐ No
c.			☐ Si ☐ No
d.			☐ Si ☐ No
e.			☐ Si ☐ No
f.			☐ Si ☐ No

Autores (Si son más de tres utilícenle hojas adicionales)			
N° Total:	Nombre del Autor:	Sexo:	☐ F ☐ M
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:	
Aeropuerto de Embarque:	Estado:		
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:			
Nombre del Autor:			
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:	
Aeropuerto de Embarque:	Estado:		
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:			

Nombre del Autor:		Sexo:	☐ F ☐ M
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:	
Aeropuerto de Embarque:	Estado:		
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:			

Seguridad del Aeropuerto	
¿Existe un programa de seguridad del aeropuerto en el cual el (los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	
☐ Si ☐ No	
El programa está Aprobado por la Autoridad Aeronáutica	
☐ Si ☐ No	
Indique la fecha de su última aprobación:	
Tiene el aeródromo o aeropuerto procedimientos para la inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano	
☐ Si ☐ No	
En el caso de tratarse de un acto de interferencia ilícita donde los autores ingresaron a una zona de seguridad restringida, indique los sistemas de control de seguridad utilizados:	
Detectores de metales pórtico ☐ Si ☐ No Detectores de metales manuales ☐ Si ☐ No Otros ☐ Si ☐ No	Rayos X ☐ Si ☐ No Registro Físico ☐ Si ☐ No
Especifique:	
¿Existe un programa de instrucción en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	
☐ Si ☐ No	
Indique la fecha del último curso recurrente de seguridad impartido al personal del aeropuerto:	
¿Existe un plan de contingencia de aeropuerto en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	
☐ Si ☐ No	
En el caso de sabotaje de aeronaves, mencione si el explotador de la aeronave afectada:	
¿Aplica una adecuada conciliación del pasajero a bordo de la aeronave y su equipaje facturado?	
☐ Si ☐ No	
¿Aplica la conciliación de pasajeros con equipaje facturado a los pasajeros en tránsito?	
☐ Si ☐ No	
¿El(los) autor(es) eludieron las medidas de seguridad existentes?	
☐ La Fuerza ☐ Otros Medios	
Describase en el caso de otros medios:	

Terminación del Suceso			
Indique el número de personas afectadas en el suceso	Ilesos	Muertos	Lesionados
Tripulantes:			
Pasajeros:			
Autor(es):			
Otros:			
Indique las circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones:			

Medidas para contrarrestar el hecho	
¿Se intentó de algún modo poner fin a las actividades de(los) autor(es)?	
☐ Si ☐ No	
En caso afirmativo, indique por que medio:	
☐ Negociación ☐ Fuerza ☐ Otros medios	
Resultado Obtenido:	
☐ Éxito ☐ Fracaso	
En caso de amenaza de bomba a bordo de aeronaves; la(s) tripulación(es) disponía(n) de:	
¿Una lista de lugares que debían inspeccionar en caso de amenaza de bomba?	
☐ Si ☐ No	
¿Lugares en los que una bomba es menos peligrosa?	
☐ Si ☐ No	
En caso negativo, explique:	

Otra información pertinente		
Nombre quien presente el informe:	Cargo:	Firma y sello húmedo:

	Reporte de Novedades en Seguridad de la Aviación Civil		
Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Empresa:	Fecha del reporte:	Mes del reporte:
Nombre y Apellido del responsable del reporte:	Cargo:	Firma y Sello:	

Instrucciones generales

1. La información que se proporcione en este formato es restringida y no se revelará a personas no autorizadas.
2. El presente formulario consiste en que los administrados, reporten a la Autoridad Aeronáutica ciertos actos, exigidos en las regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.
3. El formulario se divide en secciones y podrán ser enviadas solo las que tengan incidencias en el mes del reporte.
4. Marque con una "X" en las casillas de los actos a reportar:

☐ Sección A Artículos prohibidos detectados y retenidos.
☐ Sección B Detención y disposiciones inmediata de toda persona a los organismos de Seguridad de Estado.
☐ Sección C Denuncias o reclamos relacionados con AVSEC.
☐ Sección D Reporte de permisos de identificación extraviados.
☐ Sección E Todas las faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por Personas portadoras de permisos de acceso.
5. Los reportes podrán ser enviados de las formas siguientes:

a) Correo electrónico:
 b) Oficio dirigido a:
 c) Fax:
6. En caso de no tener ningún evento a reportar en el mes, marque con una "X" en la siguiente casilla y envíe solo esta hoja:

☐ No se reportan eventos en este mes.
7. Observaciones:

Sección A	Reporte de artículos prohibidos detectados y retenidos		
Detección de artículos prohibidos mediante el proceso de Inspección de pasajeros, tripulaciones y empleados.			
Artículos Prohibidos	Cantidad	Proceso donde fue detectado el artículo (*)	Observaciones (detalle el artículo)
Armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles y escopetas)			
Réplicas e imitaciones de armas de fuego			
Piezas de armas de fuego (excluidas las miras telescópicas)			
Armas de aire comprimido o CO ₂ , incluidas armas de perdigones, balines, arpones, entre otras.			
Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.			
Hachas, hachuelas, Cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, tijeras con hojas de más de 4cm a partir del eje, escalpelo y bisturí quirúrgicos o similares			
Equipos de artes marciales puntiagudos o con bordes filosos			
Agujas de tejer y de coser con más de 4cm de largo			
Destornilladores con más de 4cm de largo			
Corta cutículas y cortaúñas con navaja de hojas mayores a 4cm			
Hojillas para afeitar (excluidas máquinas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuestos)			
Punzones y sacacorchos			
Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas (especifique)			
Equipos de artes marciales Ej: puños americanos (manoplas), mazas, garrotes			
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavos de malabarismo			
Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros			
Palancas de hierro			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes (especifique)			
Municiones			
Detonadores y mechas			
Minas, granadas y demás artículos militares explosivos			
Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales			
Dinamita, pólvoras y explosivos plásticos			
Combustibles líquidos inflamables de cualquier			

[illegible]

A= Robos
B= Hurto
C= Agresiones físicas
D= Huelgas de cualquier tipo
E= Estafas y
F= Otros eventos similares
Pax =Pasajeros
Empl= Empleados
Pub= Público

[illegible]

(*) Código de faltas:

A= Portar la tarjeta de identificación vencida.

B= Encontrarse en una zona de seguridad restringida (ZSR) sin la tarjeta visible.

C= Encontrarse en ZSR sin la autorización al área correspondiente donde se encuentre.

D= Portar una tarjeta diferente a la del titular.

E= Negarse a presentar la cuando sea requerida para su revisión.

F= Prestar o transferir su tarjeta cuando sea requerida para su revisión.

G= Ingresar armas, artículos prohibidos o sustancias peligrosas sin autorización.

H= Otros que considere cada explotador.

(1) **Propósito:** Establecer lineamientos para el manejo y distribución de documentos que contengan información sensible relacionada con

las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, a fin de garantizar la protección de la misma para evitar que personas no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica conozcan y puedan manipular su contenido, en cumplimiento de lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107, 108, 109 y 112.

- (2) **Documentación sensitiva de seguridad:** Los documentos que se mencionan a continuación, son susceptibles de contener información sensitiva de seguridad de la aviación civil:

- (a) Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (b) Plan Nacional de Contingencias.
- (c) Circulares de Seguridad de la Aviación Civil.
- (d) Documentos previamente declarados como CLASIFICADO por la naturaleza de su contenido concerniente a la seguridad y defensa de la Nación, por parte de la Autoridad Aeronáutica.

- (3) **Manejo y distribución de documentos con información sensitiva:**

- (a) El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a través de la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, emitirá y distribuirá, entre otras, documentación con información sensitiva de seguridad entre aquellas dependencias públicas y privadas que ameriten tal información para operar satisfactoriamente de acuerdo a lo que se establezca en la misma. Ante esta situación los administrados, deberán cumplir con lo siguiente:

- (i) Al recibir documentación de naturaleza sensitiva, debe confirmar su recepción ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo al modo seleccionado por la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil para distribuir la documentación. De ser por vía electrónica, a través del Sistema de Distribución de Información Confidencial, debe emitir un correo electrónico dirigido a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, como conformidad de recepción. De ser por entrega personal en Sobre cerrado, debe firmar y sellar la copia del Oficio de envío, en señal de acuse de recibo.

- (ii) Después de recibido el documento, deberá estudiar su contenido y aplicar las medidas solicitadas en el mismo, debiendo dar respuesta a la autoridad aeronáutica sobre el método de implementación de las mismas. En caso que no esté en condiciones de aplicar dichas medidas, deberá exponer sus motivos por escrito indicando la forma como cumplirá con las medidas y su tiempo de implementación.

- (b) Los administrados que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, que reciba un documento contentivo de información sensitiva, deberá restringir el acceso a la información contenida en las mismas solo a aquellas personas que, por la naturaleza de su trabajo, tenga la necesidad de acceder al contenido total o parcial de estos documentos. Igual restricción aplica sobre los procedimientos y otras informaciones de seguridad de las empresas que contraten sus servicios de seguridad.
- (c) Está prohibido proporcionar información de naturaleza sensitiva sin autorización expresa del Gerente General de Seguridad del INAC.
- (d) Todo documento contentivo de información sensitiva de seguridad debe estar bajo custodia del responsable de seguridad de la organización o de la persona a la cual se remitió la documentación. Para los fines de la custodia debe utilizarse archivos bajo cerradura que impida su acceso y mantenerse un estricto control de las llaves o claves de combinaciones utilizadas para el acceso a los documentos.
- (e) En el caso de que el administrado tenga sospecha de violación al acceso de la documentación contentiva de información sensitiva de seguridad de la aviación sobre el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, éste deberá notificar la novedad de manera inmediata a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil del INAC.

CAPÍTULO E

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

ÚNICA: Todo explotador de aeronaves, dispondrán de un lapso de ciento ochenta (180) días hábiles siguientes a la publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela de la presente Regulación

Aeronáutica Venezolana, para la adecuación y aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica de los Manuales, Programas y Procedimientos, cuya modificación sea necesaria en cumplimiento de lo establecido en esta Regulación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA: Se deroga la Providencia Administrativa No PRE-CJU-345-16, de fecha 01 de abril de 2016, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.228 Extraordinario, de fecha 18 de mayo de 2016, que dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 112 (RAV 112), denominada "Certificación de Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil."

DISPOSICIONES FINALES.

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con la seguridad de la Aviación Civil, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, conforme con lo previsto en la legislación nacional vigente.

SEGUNDA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-126-19
CARACAS, 18 DE MARZO DE 2019

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009; con base a lo previsto en los artículos 5 Principio de Uniformidad de la Legislación Aeronáutica, 66 Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo y Especificaciones Operacionales y 75 Servicio Especializado de Transporte Aéreo *ejusdem*; en concordancia con las atribuciones conferidas en los numerales 1, 3 y 15 literal "c" del Artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA:

La siguiente,

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 119 (RAV 119)
CERTIFICACIÓN DE EXPLOTADOR DEL SERVICIO PÚBLICO
DE TRANSPORTE AÉREO Y DE SERVICIO ESPECIALIZADO DE
TRANSPORTE AÉREO**

CAPÍTULO A GENERALIDADES

SECCIÓN 119.1 APLICABILIDAD.

- (a) La presente Regulación, es aplicable a las sociedades mercantiles que realicen o soliciten realizar operaciones de transporte aéreo comercial para la prestación del servicio público de transporte aéreo o servicio especializado de transporte aéreo.
- (b) Esta Regulación tiene por objeto establecer:
 - (1) Los requisitos de certificación que el solicitante o explotador debe cumplir para obtener y mantener:
 - (i) Un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo que autoriza las operaciones según la RAV 121, RAV 135 o RAV 136.

- (ii) Las Especificaciones Operacionales (OpSpecs), para cada clase de operación y para cada tipo de aeronave a ser operada según la normativa técnica aplicable.
 - (2) Los requisitos que un explotador aéreo debe reunir, cumplir y mantener para realizar operaciones de acuerdo con lo establecido en las RAV 121, RAV 135 o RAV 136, para operar cada tipo de aeronave autorizada en sus Especificaciones Operacionales.
 - (3) Los requisitos aplicables a los contratos de utilización de aeronaves y otros contratos entre explotadores aéreos certificados, para efectuar transporte aéreo comercial, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
 - (4) Las condiciones para obtener la autorización del desvío de los requerimientos para las enmiendas de las especificaciones operacionales por vía de excepción, cuando se esté en presencia de alguna situación de emergencia que demande la inmediata ejecución de operaciones aéreas de carácter comercial.
 - (5) Los requisitos de conformación, aptitud y competencia que deben poseer el personal gerencial contratado por los explotadores de servicios de transporte aéreo que operan de acuerdo con lo establecido en las RAV 121, RAV 135 o RAV 136.
- (c) Lo establecido en esta Regulación es de obligatorio cumplimiento, así como también los requisitos adicionales establecidos en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136.

SECCIÓN 119.2 DEFINICIONES.

A los efectos de la presente Regulación Aeronáutica Venezolana, aplican las definiciones establecidas en las disposiciones consagradas en la Regulación Aeronáutica Venezolana 1 (RAV 1); la Regulación Aeronáutica Venezolana 121 (RAV 121); la Regulación Aeronáutica Venezolana 135 (RAV 135) y la Regulación Aeronáutica Venezolana 136 (RAV 136) e igualmente aplicarán las siguientes definiciones:

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aceptación: Manifestación que emana de la Autoridad de Aeronáutica (AA) respecto a un asunto que se le presenta para su evaluación, en cumplimiento de las normas aplicables.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y sea apta para transportar personas o cosas.

Aprobación: Manifestación de la Autoridad Aeronáutica, respecto a un requerimiento presentado para su evaluación. La aprobación constituye una constatación o determinación de cumplimiento de las normas aplicables. La aprobación se demostrará mediante la firma del funcionario competente conforme con las facultades legalmente atribuidas, mediante la expedición de un documento u otra medida oficial que adopte la AA.

Avión o Aeroplano: Aerodino propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Avión grande: Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es superior a 5.700 kg.

Avión pequeño: Avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue es de 5.700 kg o menos.

Base principal de operaciones: Lugar principal de operaciones establecido por el explotador aéreo.

Certificado de explotador del servicio de transporte aéreo (AOC): es el documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica que acredita que el explotador aéreo, cuenta con la aptitud y la competencia para realizar operaciones en condiciones seguras y de acuerdo con las Especificaciones Operacionales asociadas al mismo, las cuales incluyen las exenciones y limitaciones que le hayan sido emitidas.

Configuración de asientos para pasajeros: Configuración aprobada de asientos para pasajeros, excluyendo cualquier asiento para la tripulación.

Clases de operaciones: Una de las siguientes operaciones de transporte aéreo comercial que un explotador aéreo está autorizado a conducir, según lo establecido en sus OpSpecs:

- (a) Según RAV 121: operaciones regulares nacionales e internacionales; y operaciones no regulares nacionales e internacionales.
- (b) RAV 135: operaciones regulares nacionales e internacionales; operaciones no regulares nacionales e internacionales.
- (c) RAV 136: operaciones no regulares nacionales e internacionales.

Directivo responsable: Directivo que tiene la autoridad corporativa para asegurar que todas las actividades de operaciones y de mantenimiento del explotador puedan ser financiadas y realizadas con el nivel de seguridad operacional requerido por la Autoridad Aeronáutica y establecido en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de la organización.

Empresa o sociedad mercantil de transporte aéreo: Persona jurídica que realiza operaciones de transporte aéreo comercial como explotador de servicios aéreos regulares o no regulares.

Especificaciones operacionales (OpSpecs): Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicio de transporte aéreo y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

Estado del explotador: Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Estado de matrícula: Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Exenciones: Forma alterna de cumplir con los requerimientos de seguridad operacional prevista por las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, la cual debe ser autorizada por la Autoridad Aeronáutica.

Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Explotador de servicios aéreos regulares: Explotador que presta o se ofrece a prestar el servicio aéreo de transporte aéreo comercial regular, autorizado por un Estado y que tiene el control sobre las funciones operacionales a ser desempeñadas en cumplimiento de tal autorización.

Explotador de servicios aéreos no regular: Explotador que presta o se ofrece a prestar el servicio aéreo de transporte aéreo comercial no regular, autorizado por un Estado y que tiene el control sobre las funciones operacionales a ser desempeñadas en cumplimiento de tal autorización.

Explotador de Servicio Especializado de Transporte Aéreo: Sociedad mercantil certificada por la Autoridad Aeronáutica, para dedicarse a la explotación de aeronaves para el traslado por vía aérea de personas o cosas, corresponde a un servicio prestado a demanda o a requerimiento del usuario, con fines específicos bajo diferentes modalidades, a cambio de una contraprestación, cuya operación se desarrolla de conformidad a las Especificaciones Operacionales emitidas, aprobadas y asociadas al AOC otorgado.

Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta de la operación de servicio público de transporte aéreo comercial o servicio especializado de transporte aéreo, en las modalidades de taxi aéreo, transporte aéreo de valores o trabajo aéreo.

Operación de transporte aéreo comercial: Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento, tales como servicio público de transporte aéreo comercial o servicio especializado de transporte aéreo, en las modalidades de taxi aéreo o transporte aéreo de valores, para el transporte de personas o cosas.

Operación no regular: es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, o en su defecto de personas o cosas, que no es una operación regular y que es conducida como cualquier operación en la cual la hora de salida y los lugares de salida y llegada son específicamente negociados con el cliente o su representante.

Operación regular: es cualquier operación de transporte de pasajeros, carga y correo o carga exclusiva, que es conducida de acuerdo con un itinerario de operación publicado, el cual incluye horas o fechas o ambas, las mismas que son publicitadas o de otra manera puestas a disposición del público en general. Esta operación regular también incluye aquellos vuelos adicionales a los autorizados como operación regular, que son ocasionados por el exceso de tráfico de los vuelos regulares.

Peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW o MTOW): Peso (masa) máximo admisible de despegue de la aeronave, de conformidad con el certificado de tipo, el manual de vuelo u otro documento aprobado o aceptado por la Autoridad Aeronáutica.

Peso (masa) máximo sin combustible: Es el peso (masa) máximo permisible de una aeronave sin combustible o aceite utilizable. El peso (masa) máximo sin combustible puede ser encontrado, ya sea en la hoja de datos del certificado de tipo, en el manual de vuelo del avión o en ambos.

Peso (masa) vacío: Significa el peso (masa) de la aeronave, motores, hélices, rotores y equipo fijo. El peso (masa) vacío excluye el peso (masa) de la tripulación y de carga de pago, pero incluye el peso (masa) de lastre fijo, combustible no utilizable, aceite que no se puede drenar y la cantidad total del líquido de enfriamiento y del líquido hidráulico.

Taxi Aéreo: Vuelo no regular, a demanda o requerimiento del usuario, a corto plazo, para transportar por vía aérea, personas o cosas. Esta definición abarca los vuelos de emplazamiento que se necesiten para proporcionar este servicio.

Traslado Aéreo de Valores: Vuelo no regular, para transportar por vía aérea cosas que tengan gran valor comercial, histórico o estimativo, llamado usualmente como Transporte de Valores.

SECCIÓN 119.3 CERTIFICACIONES.

- (a) Para las Operaciones de Servicio Público de Transporte Aéreo, Regulares y No Regulares, Nacionales e Internacionales, regidas por las RAV 121 o 135 emitirá un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo (AOC) para cada operación según la Regulación aplicable y se especificarán en este las clases de operaciones habilitadas conforme a las especificaciones operacionales.
- (b) Para las Operaciones de Servicio de Transporte Aéreo, Nacionales e Internacionales, reguladas de acuerdo a la RAV 136, se emitirá un certificado de explotador del servicio de transporte aéreo, conforme a las especificaciones operacionales aprobadas por la Autoridad Aeronáutica de la República.

- (c) Para certificarse como Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, la empresa solicitante ajustada a la normativa técnica y legal aplicable, deberá cumplir con la conformidad de idoneidad económica, y demostrar su capacidad técnica y legal ante la Autoridad Aeronáutica de la República.

SECCIÓN 119.4 PROHIBICIONES.

- (a) El explotador del servicio de transporte aéreo certificado para la prestación del servicio especializado de transporte aéreo, no podrá realizar operaciones de servicio público de transporte aéreo; y viceversa.
- (b) Un mismo explotador, no podrá ser titular de un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo para prestar Servicio Público de Transporte Aéreo y Servicio Especializado de Transporte Aéreo de manera simultánea.
- (c) Un explotador no podrá operar aeronaves para prestar servicio de transporte aéreo de acuerdo con las RAV 121, RAV 135 o RAV 136, en un área geográfica distinta a las aprobadas por la Autoridad Aeronáutica en sus Especificaciones Operacionales.

SECCIÓN 119.5 ESPECIFICACIONES OPERACIONALES (OpSpecs).

- (a) Las Especificaciones Operacionales otorgadas por la Autoridad Aeronáutica deben contener todas las autorizaciones, condiciones y limitaciones que regirán cada clase de operación y cada tipo de aeronave.
- (b) Las Especificaciones Operacionales correspondientes al Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo incluirán, como mínimo, la información enumerada en el Apéndice "B" de esta Regulación.
- (c) Las Especificaciones Operacionales emitida por primera vez, estarán sujeta al contenido y al formato indicado en la Regulación que aplique al tipo de operación que realizará, conforme se indica en el Apéndice "B".
- (d) Las Especificaciones Operacionales aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, están asociadas al Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo (AOC) y se ajusta a las condiciones establecidas en el Manual de Operaciones.

SECCIÓN 119.6 USO DE NOMBRE COMERCIAL.

- (a) El explotador aéreo certificado, únicamente podrá operar aeronaves de acuerdo con lo establecido en la norma técnica aplicable, usando el nombre comercial indicado en las Especificaciones Operacionales.
- (b) El explotador aéreo certificado, debe exhibir en las aeronaves el nombre comercial que le identifica, en lugares visibles del casco de la aeronave y de forma legible, previa aprobación de la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO B

REQUISITOS PARA LAS OPERACIONES COMERCIALES DE TRANSPORTE AÉREO

SECCIÓN 119.7 EXPLOTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL QUE REALICEN OPERACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES.

- (a) Todo solicitante de un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo y todo explotador del servicio público de transporte aéreo que realice operaciones comerciales de pasajeros, carga y correo, de manera conjunta o separada, se encuentra obligado a cumplir con los requisitos de certificación y el contenido de las Especificaciones Operacionales según lo previsto en el Capítulo "C" de esta Regulación.
- (b) Todo solicitante de un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo o explotador del servicio especializado de transporte aéreo que realice operaciones comerciales, para el transporte de personas o cosas, en la modalidad de taxi aéreo y transporte de valores, de manera separada, está obligado a cumplir con los requisitos de certificación y el contenido de las Especificaciones Operacionales según lo previsto en el Capítulo "C" de esta Regulación.

SECCIÓN 119.8 CONDICIONES PARA CONDUCIR OPERACIONES CON AVIONES, CONFORME CON LOS REQUISITOS PREVISTOS EN LA RAV 121.

- (a) Las siguientes clases de operaciones de servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, de manera conjunta o separada, serán realizadas de conformidad con las Especificaciones Operacionales emitidas en cumplimiento de los requisitos establecidos en la RAV 121, de acuerdo con siguientes aspectos:
- (1) Operaciones regulares y no regulares nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo, que se realicen con las siguientes aeronaves:

- (i) Turboreactores, turbohélices y alternativos con una configuración de más de diecinueve (19) asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de la tripulación; y/o
- (ii) Turboreactores, turbohélices y alternativos con una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg.

SECCIÓN 119.9 CONDICIONES PARA CONDUCIR OPERACIONES CON AERONAVES, CONFORME CON LOS REQUISITOS PREVISTOS EN LA RAV 135.

- (a) Las siguientes clases de operaciones de servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, serán realizadas en cumplimiento con los requisitos establecidos en la RAV 135, debiendo ser emitidas las Especificaciones Operacionales, de acuerdo con tales requisitos:
- (1) Operaciones regulares y no regulares, nacionales e internacionales de pasajeros, carga y correo, de manera conjunta o separada que deben realizarse con aviones turboreactores, turbohélices y alternativos que tengan:
- (i) Una configuración de diecinueve (19) asientos de pasajeros o menos, excluyendo los asientos de la tripulación y/o una masa máxima certificada de despegue de 5.700 kg o menos.
- (b) Operaciones con helicópteros que deben realizarse en cumplimiento de la RAV 135
- (1) Las siguientes clases de operaciones de servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, serán realizadas en cumplimiento con los requisitos establecidos en la RAV 135, debiendo ser emitidas las Especificaciones Operacionales, de acuerdo con tales requisitos:
- (i) Operaciones regulares.
- (ii) Operaciones no regulares.

SECCIÓN 119.10 CONDICIONES DE LAS AERONAVES, PARA REALIZAR OPERACIONES DE SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO, DE ACUERDO A LO PREVISTO EN LA RAV 136.

- (a) Para conducir operaciones de servicio especializado de transporte aéreo de personas o cosas, en la modalidad de Taxi Aéreo:
- (1) Aviones configurados para transporte de personas de hasta nueve (09) pasajeros, sin incluir la tripulación.
- (2) Aviones configurados para transporte de mercancías o cosas, de acuerdo a las especificaciones del fabricante.
- (3) Helicópteros configurados para transporte de personas de hasta seis (06) pasajeros sin incluir la tripulación.
- (4) Helicópteros configurados para transporte de mercancías o cosas, de acuerdo a las especificaciones del fabricante.
- (b) Para conducir operaciones de servicio especializado de transporte aéreo en la modalidad de Transporte de Valores se deberá utilizar Aeronaves diseñadas para transporte de carga según su certificado de tipo, certificado de tipo suplementario o alteración mayor que modifique su diseño para esta operación, incorporado de manera permanente.

CAPÍTULO C

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN; ESPECIFICACIONES OPERACIONALES Y REQUISITOS DEL PERSONAL GERENCIAL DE LOS EXPLOTADORES

SECCIÓN 119.11 REQUERIMIENTOS GENERALES.

- (a) Para que una sociedad mercantil pueda conducir operaciones de servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, de manera conjunta o separada, según las RAV 121, RAV 135 o conducir operaciones de Servicio Especializado de Transporte Aéreo de acuerdo a lo previsto en la RAV 136, debe:
- (1) Estar constituido en una persona jurídica bajo la forma de sociedad o compañía anónima según las reglas establecidas por el derecho común y la normativa aplicable de la República Bolivariana de Venezuela;
- (2) Cada solicitante deberá presentar la carta de solicitud de pre aplicación ante la Autoridad Aeronáutica, para que tenga lugar la reunión de pre aplicación.
- (3) Cada solicitante deberá presentar la carta de solicitud formal ante la Autoridad Aeronáutica, por lo menos ciento ochenta (180) días continuos antes de la fecha propuesta de inicio de las operaciones del servicio de transporte aéreo.
- (4) Toda persona jurídica, que solicite un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, deberá presentar una solicitud formal de

acuerdo a la forma y manera preestablecida por la Autoridad Aeronáutica, además agregar toda la información que permita conocer el tipo de operación, aeronaves a utilizar, áreas de operación, clase de operación y cualquier otro aspecto que pudiese solicitar la Autoridad Aeronáutica.

- (5) Obtener las Especificaciones Operacionales para cada modelo de aeronave, que describan o establezcan las autorizaciones, condiciones, limitaciones y referencias documentales para cada clase de operación.
- (6) Obtener un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo (AOC).
- (7) Obtener el permiso o concesión para explotar el servicio de transporte aéreo comercial, de acuerdo a la modalidad de certificación obtenida, el cual no podrá tener una vigencia mayor a la vigencia del Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo otorgado.

SECCIÓN 119.12 FASES DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN.

- (a) Las sociedades mercantiles interesadas en certificarse como prestadores del Servicio Público de Transporte Aéreo o Servicio Especializado de Transporte Aéreo, deberán completar satisfactoriamente de forma sucesiva y prelatoria cada una de las cinco (05) fases del Proceso de Certificación, en los tiempos preestablecidos a continuación:
 - (1) Primera Fase: Inducción de pre aplicación dirigida al solicitante. En este caso, el solicitante debe presentar ante la Autoridad Aeronáutica una Carta de Solicitud de Pre-aplicación acompañada de un proyecto de operación para la certificación que se trate, junto con la planilla de liquidación de derechos aeronáuticos correspondiente por este concepto, una vez efectuada la reunión de pre aplicación, el solicitante contará con noventa (90) días continuos para iniciar la segunda fase (Solicitud Formal).
 - (2) Segunda Fase: Solicitud Formal, la cual tendrá un lapso de dieciséis (16) días hábiles.
 - (3) Tercera Fase: Evaluación Documental, la cual tendrá un lapso de treinta y seis (36) días hábiles.
 - (4) Cuarta Fase: Inspección y Demostración, la cual tendrá un lapso de treinta (30) días hábiles.
 - (5) Quinta Fase: Certificación, entrega de las autorizaciones o permisos operacionales emitidos por la Autoridad Aeronáutica y la emisión del Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, en un lapso que no podrá superar los veinticinco (25) días hábiles.
- (b) Los cinco (05) primeros días hábiles establecidos en la segunda y tercera fase representan el lapso para la consignación de los documentos relativos al proceso de certificación, constituyendo los días hábiles restantes del total de días establecidos por cada fase, el tiempo de evaluación o consideración por parte de la Autoridad Aeronáutica. En caso de que el solicitante no cumpla con lo establecido en este párrafo, se procederá al cierre inmediato del proceso certificatorio.
- (c) En caso de que los resultados de cada fase se generen de forma anticipada, se notificará oportunamente al administrado con el objeto de dar inicio a la próxima fase del proceso de certificación.
- (d) En caso de detectarse no conformidades dentro de las fases mencionadas, excepto en la quinta fase, la Autoridad Aeronáutica podrá otorgar por cada fase un lapso de diez días (10) hábiles adicionales a los establecidos en el cronograma de evento, a fin de subsanar las no conformidades.

SECCIÓN 119.13 DEL INICIO Y CONTINUIDAD DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN.

- (a) Una vez celebrada la reunión de Pre-aplicación del Proceso de Certificación, el solicitante cuenta con la posibilidad de interrumpir el proceso, sólo durante la Segunda o Tercera Fase, con base en motivos que justifiquen la causa de interrupción. La Autoridad Aeronáutica definirá en base a la solicitud conceder dicha interrupción por un lapso no mayor de treinta (30) días continuos, en atención a lo cual en la cuarta fase destinada a la inspección y demostración, el solicitante debe necesariamente disponer de todos los elementos técnicos y administrativos exigidos por la Autoridad Aeronáutica a efecto de realizar efectivamente la demostración de la operación aérea de forma satisfactoria, garantizándose así los niveles aceptables de seguridad procurados.
- (b) Finalizado el lapso de treinta (30) días continuos, sin que el solicitante inicie la fase que le corresponda, la Autoridad Aeronáutica podrá dar por terminado de forma sumaria el proceso de certificación y ordenará el archivo de la solicitud; caso en el cual, si el solicitante continúa interesado en certificarse, deberá iniciar nuevamente el proceso de certificación, incluyendo el pago correspondiente a los Derechos Aeronáuticos.

SECCIÓN 119.14 REQUISITOS FINANCIEROS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS.

- (a) Cada solicitante de un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, debe demostrar a la Autoridad Aeronáutica que cumple con los

requisitos financieros, económicos y jurídicos, información que está orientada a garantizar el inicio y continuación de las operaciones.

- (b) Cada solicitante de un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo de acuerdo a la RAV 121, RAV 135 o RAV 136, debe presentar la siguiente información financiera:
 - (1) Estudio Económico Financiero, que corresponde al instrumento dirigido a proyectar la situación económica-financiera de una empresa, considerando las características de un escenario específico en un período determinado, con el objetivo fundamental de mostrar el desempeño futuro en base a condiciones determinadas.
 - (2) Estados Financieros originales, debidamente visados y auditados, comparativos, valores constantes e históricos. En caso de tratarse de empresas recientemente constituidas, deben consignar un Balance Inicial, documentación que deberá formar parte del estudio económico.
 - (3) Una relación de los pasivos con más de sesenta (60) días vencidos con respecto a la fecha del balance, si los hubiere, que indique: nombres y apellidos, datos de identidad y dirección de cada acreedor, una descripción del pasivo, la cantidad y fecha de vencimiento del mismo.
 - (4) Un esquema de cobertura de seguro vigente a la fecha del balance que muestre: las compañías de seguro, números de las pólizas; tipos, cantidades y período de cobertura; y condiciones especiales, exclusiones y limitaciones.
 - (5) Cualquier otra información financiera que la Autoridad Aeronáutica requiera para permitirle determinar que el solicitante tiene recursos financieros suficientes para realizar sus operaciones con el grado de seguridad requerido, así como también garantizar la operatividad durante el lapso de vigencia del Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo.

SECCIÓN 119.15 PRUEBAS DE DEMOSTRACIÓN.

- (a) Para que la Autoridad Aeronáutica pueda emitir un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo de acuerdo con lo establecido en esta Regulación o autorizar una nueva clase de operación, en las Especificaciones Operacionales conforme a las secciones respectivas de las RAV 121, RAV 135 o RAV 136, debe cumplirse lo siguiente:
 - (1) El solicitante deberá realizar pruebas de demostración durante el proceso de certificación.
 - (2) La Autoridad Aeronáutica emitirá al solicitante una carta de autorización, en la que establecerá las condiciones y limitaciones para realizar las pruebas de demostración. A tales efectos, se emitirá una notificación previa en el que se solicite a los otros Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, brindar la atención y cooperación para llevar a cabo tal demostración, cuando ésta sea realizada en el ámbito internacional.
 - (3) Las pruebas de demostración deben ser realizadas de manera satisfactoria a la evaluación que realiza la Autoridad Aeronáutica y según los requisitos de operaciones aplicables establecidos en las RAV 121, RAV 135 o RAV 136, según apliquen.
 - (4) En ningún caso, la autorización que otorgue la Autoridad Aeronáutica para la cuarta fase de demostración e inspección, será considerada una operación con derecho a tráfico comercial a favor del solicitante.

SECCIÓN 119.16 CIERRE DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN.

- (a) El proceso de certificación finalizará por cualquiera de las siguientes causas:
 - (1) Renuncia expresa del solicitante;
 - (2) Incumplimiento de requisitos, condiciones y lapsos establecidos en cada fase y la prórroga autorizada, incluyendo el cumplimiento de los lapsos de tiempo sin obtener la respectiva aprobación de la Autoridad Aeronáutica.
 - (3) Cuando uno o varios de los representantes o miembros de la junta directiva de la Sociedad Mercantil solicitante sean objeto de algún proceso penal o de medida de inhabilitación civil o administrativa, que les imposibilite ejercer las funciones que les compete conforme a los estatutos sociales de la empresa.

NOTA: En caso que se verifique algunas de las causales establecidas en esta Sección, el solicitante que pretenda obtener el Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, deberá iniciar un nuevo proceso de certificación.

SECCIÓN 119.17 RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO.

- (a) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial certificado, que se encuentre realizando operaciones aéreas, en caso de que requiera renovar su AOC debe solicitar con un lapso de antelación de ciento ochenta (180) días continuos a la fecha de vencimiento de su Certificado, la renovación del mismo, cumpliendo las formalidades establecidas en el procedimiento aprobado para ello.
- (b) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial, debe iniciar el proceso de renovación bajo las condiciones de operación vigentes al momento de la solicitud, no pudiendo incorporar a las Especificaciones

Operacionales nuevos elementos de certificación como habilitaciones, estaciones, aeronaves, equipos, entre otros. A tales fines, deberá demostrar de forma satisfactoria a la Autoridad Aeronáutica su aptitud, sometiéndose a la evaluación relacionada con la Seguridad Operacional, la Seguridad de la Aviación Civil y la Calidad de Servicio, así como todos aquellos elementos que considere la Autoridad Aeronáutica en un lapso de sesenta (60) días continuos, en el cual se llevará a cabo una verificación de cumplimiento.

- (c) En caso de detectarse no conformidades, el Explotador del Servicio de Transporte Aéreo durante el proceso de renovación, se procederá de la siguiente manera:

- (1) En caso que las no conformidades no afecten directamente la seguridad operacional y/o la seguridad de la aviación, estas deben ser subsanadas por el explotador del Servicio de Transporte Aéreo, en los lapsos que establezca la Autoridad Aeronáutica, dentro de su Plan anual de vigilancia permanente.
- (2) En caso que las no conformidades afecten directamente la seguridad operacional y/o la seguridad de la aviación, la Autoridad Aeronáutica podrá suspender el AOC hasta que sean subsanadas las no conformidades.

SECCIÓN 119.18 CONTENIDO DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO (AOC).

- (a) El Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo tendrá según aplique el formato normalizado, aprobado por la Autoridad Aeronáutica de la República e incluirán, la información siguiente:
- (1) Estado del explotador y Autoridad Aeronáutica.
 - (2) El número del certificado y fecha de vencimiento.
 - (3) Nombre del explotador, razón social (si difiere de aquel) y dirección de su oficina principal.
 - (4) Fecha de expedición, nombre, cargo y firma del funcionario que ostenta la representación de la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) La descripción del tipo de operación certificada, bien sea bajo los requisitos establecidos en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136.
 - (6) Información de contacto de las autoridades de gestión operacional.
- (b) El Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, será emitido en idiomas castellano con traducción al idioma inglés.

SECCIÓN 119.19 EMISIÓN DE UN CERTIFICADO.

- (a) El Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, podrá ser emitido por la Autoridad Aeronáutica una vez que se verifique que el solicitante:
- (1) Cumple con todos los requisitos establecidos en esta Regulación, demás normativas técnicas y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables.
 - (2) Dispone de equipos, instalaciones y del personal adecuado para realizar operaciones seguras de transporte aéreo, incluyendo la tripulación de vuelo constituida y autorizada, para la clase de operación que pretenda realizar, el mantenimiento de sus aeronaves de acuerdo con las disposiciones establecidas en las RAV 121, RAV 135 o RAV 136, y se ajuste a las autorizaciones, condiciones y limitaciones establecidas en las Especificaciones Operacionales.
 - (3) Cumple los siguientes aspectos:
 - (i) Cuenten con una estructura organizacional adecuada.
 - (ii) Mantenga un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo.
 - (iii) Un programa de instrucción, previamente diseñado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (iv) Arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y amplitud de las operaciones especificadas.
 - (4) Dispone, en el aeropuerto declarado como base de operaciones, para el momento del inicio de la fase de demostración, por lo menos de tres (03) aeronaves en el caso del servicio público de transporte aéreo en operaciones regulares y de dos (02) aeronaves en el caso de operaciones no regulares, y de al menos una (1) aeronave cuando se trate del Servicio Especializado de Transporte Aéreo en operaciones no regular, ya sea como propietario de las aeronaves o bajo cualquier modalidad de contrato de utilización de aeronaves.
 - (5) Haya celebrado contratos de seguros que cubran su responsabilidad civil contra daños a la tripulación, pasajeros, carga, correo, personas o cosas y terceros en superficie; por abordaje, y en caso de accidente o incidentes de aviación.
- (b) La Autoridad Aeronáutica podrá negar la emisión del Certificado solicitado, si determina que, aun y cuando se culminó el proceso de certificación o renovación (del AOC), según aplique, el solicitante o el explotador aéreo certificado, no es capaz de realizar operaciones seguras de acuerdo con esta Regulación y las Regulaciones Aeronáuticas aplicables; o que dentro de los últimos cinco (5) años le haya sido revocado un Certificado de Explotador del

Servicio de Transporte Aéreo, o no cumple con los requisitos previstos en los subpárrafos 4 y 5 del párrafo (a) de esta Sección, o el proceso de renovación se interrumpiera por causa imputable al explotador por un lapso mayor de cinco (05) días hábiles.

SECCIÓN 119.20 VALIDEZ DE UN AOC.

La validez de un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo está sujeta al cumplimiento permanente de los requisitos establecidos en esta Regulación, en las regulaciones aplicables y el ordenamiento jurídico venezolano vigente.

SECCIÓN 119.21 ENMIENDA DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO (AOC).

- (a) La Autoridad Aeronáutica puede enmendar un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo de acuerdo a lo establecido en esta Regulación, si:
- (1) Determina que la enmienda es requerida en función de la seguridad operacional, seguridad de la aviación civil y del interés general.
 - (2) Es solicitada por el propio explotador de transporte aéreo certificado. A tal efecto, la Autoridad Aeronáutica determinará si tal enmienda garantiza la seguridad en la aviación civil comercial y del interés general.
- (b) El explotador de transporte aéreo certificado que desee efectuar una enmienda de su Certificado, debe consignar una solicitud ante la Autoridad Aeronáutica, con al menos veinte (20) días hábiles de anticipación a la fecha propuesta para que la misma entre en vigencia; tal solicitud debe responder a la forma y contenido que a tal efecto disponga la Autoridad Aeronáutica.
- (c) Cuando un explotador de transporte aéreo certificado solicite reconsideración de una decisión concerniente a la enmienda de su certificado, se aplicará a los efectos, el procedimiento establecido en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos y demás normativas aplicables.

SECCIÓN 119.22 SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO.

- (a) La Autoridad Aeronáutica de conformidad con lo previsto en la Ley de Aeronáutica Civil podrá suspender o revocar un Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, si mediante procedimiento administrativo previo y por razones justificadas, se demuestra que el titular del certificado:
- (1) No cumple los requisitos previstos en esta Regulación, en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136 y de cualquier otra disposición normativa aplicable.
 - (2) No mantiene o no cumple las condiciones mediante las cuales se otorgó el permiso operacional, y las exigidas para el momento de la Certificación e incumple con las autorizaciones, condiciones y limitaciones establecidas en las Especificaciones Operacionales.

SECCIÓN 119.23 POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS PARA TERCEROS.

- (a) Las organizaciones que realicen trabajos a nombre del explotador, deberán elaborar las políticas y procedimientos según los lineamientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) El explotador será el responsable ante la Autoridad Aeronáutica por los servicios prestados en su nombre por las organizaciones contratadas.

SECCIÓN 119.24 DEBERES DEL EXPLOTADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO RESPECTO A LAS ESPECIFICACIONES OPERACIONALES.

- (a) El explotador del Servicio de Transporte Aéreo mantendrá sus Especificaciones Operacionales en la base principal de operaciones y administrativa y en sus estaciones.
- (b) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo mantendrá informado a cada uno de sus empleados y personas naturales o jurídicas involucradas en el desarrollo de sus operaciones, del contenido de las Especificaciones Operacionales y sus enmiendas, declarando el cumplimiento obligatorio de los requerimientos de las mismas.
- (c) Para llevar a cabo sus operaciones, el explotador debe:
- (1) Garantizar el acceso a sus especificaciones operacionales en la base principal de operaciones, en el área administrativa y en sus estaciones.
 - (2) Incluir en el manual de operaciones los procedimientos previstos en las Especificaciones Operacionales y sus enmiendas, y mantenerlo actualizado.
 - (3) Identificar cada procedimiento incluido en el manual de operaciones como parte de sus Especificaciones Operacionales.
 - (4) Llevar a bordo de las aeronaves una copia simple de las Especificaciones Operacionales actualizadas y aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, traducidas al idioma inglés.

SECCIÓN 119.25 SEDE PRINCIPAL ADMINISTRATIVA, BASE PRINCIPAL DE OPERACIONES, BASE PRINCIPAL DE MANTENIMIENTO Y CAMBIO DE DIRECCIÓN.

- (a) El explotador establecerá y mantendrá una sede principal de carácter administrativo, una base principal de operaciones y una base principal de mantenimiento que pueden estar localizadas en la misma ubicación o en sitios separada.
- (b) En caso que el Explotador desee cambiar la ubicación de su sede principal de carácter administrativo, de la base principal de operaciones o de la base principal de mantenimiento, debe comunicarlo a la Autoridad Aeronáutica con por lo menos treinta (30) días de anticipación.

SECCIÓN 119.26 CONTENIDO DE LAS ESPECIFICACIONES OPERACIONALES.

- (a) Para cada modelo de aeronave del explotador se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones:
 - (1) La información de contacto con la Autoridad Aeronáutica.
 - (2) El número del Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo.
 - (3) El nombre del explotador y su razón social.
 - (4) La fecha de expedición de las Especificaciones Operacionales y firma del representante de la Autoridad Aeronáutica.
 - (5) El modelo de cada aeronave.
 - (6) Las clases de operaciones.
 - (7) Las marcas de nacionalidad y de matrícula de cada aeronave.
 - (8) El área de operaciones.
 - (9) Las limitaciones especiales.
 - (10) Las aprobaciones especiales tales como:
 - (i) Mercancías peligrosas.
 - (ii) Operaciones con baja visibilidad.
 - (iii) Operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM).
 - (iv) Operaciones de rango extendido (EDTO)
 - (v) Especificaciones de navegación complejas para las operaciones de navegación basadas en la performance (PBN).
 - (vi) Bolso de Vuelo Electrónico (EFB).
 - (vii) Aeronavegabilidad continúa.
- (b) Además de los aspectos incluidos en el párrafo (a) de esta Sección, las Especificaciones Operacionales podrán incluir otras autorizaciones específicas, tales como:
 - (1) Operaciones en aeródromos especiales.
 - (2) Procedimientos especiales de aproximación.
 - (3) Modalidades de arrendamiento.
- (c) Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.
- (d) Las Especificaciones Operacionales emitidas de acuerdo con esta Sección serán aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 119.27 ENMIENDA DE LAS ESPECIFICACIONES OPERACIONALES.

- (a) La Autoridad Aeronáutica puede enmendar las Especificaciones Operacionales emitidas de acuerdo con lo establecido en esta Regulación, si:
 - (1) Determina que la seguridad de las operaciones y el interés general requieren tal modificación.
 - (2) A solicitud del explotador, siempre que se determine que la seguridad de las operaciones y el interés general no se ven afectados negativamente por la modificación planteada.

SECCIÓN 119.28 PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA A LAS ESPECIFICACIONES OPERACIONALES INICIADO POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

- (a) El siguiente procedimiento será implementado para la enmienda de las Especificaciones Operacionales, iniciado por la Autoridad Aeronáutica:
 - (1) La Autoridad Aeronáutica notifica por escrito al explotador sobre la enmienda propuesta.
 - (2) La Autoridad Aeronáutica establece un lapso de siete (7) días continuos, dentro del cual el explotador puede presentar por escrito los argumentos que rechazan la enmienda.

- (3) Después de considerar los argumentos presentados, la Autoridad Aeronáutica notifica al explotador sobre:
 - (i) la adopción de la enmienda propuesta;
 - (ii) la adopción parcial de la enmienda propuesta; o
 - (iii) el retiro total de la propuesta de enmienda
- (4) Cuando la Autoridad Aeronáutica emita una enmienda a las Especificaciones Operacionales, la misma entrará en vigor a los treinta (30) días continuos después que el explotador haya sido notificado.
 - (i) La enmienda a la que se refiere la disposición anterior no entrará en vigor cuando exista una emergencia o urgencia que requiera una acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo comercial; o.
 - (ii) Cuando el explotador haya presentado una solicitud de reconsideración conforme con el procedimiento previsto en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.
- (b) Cuando la Autoridad Aeronáutica determine que existe una emergencia relacionada con la seguridad del transporte aéreo, la cual requiere una acción inmediata o que hace que los procedimientos establecidos en esta Sección sean impracticables o contrarios al interés general:
 - (1) La Autoridad Aeronáutica enmendará las Especificaciones Operacionales y hará efectiva la enmienda el día en que el explotador recibe tal notificación.
 - (2) En la notificación al explotador, la Autoridad Aeronáutica expondrá la situación de emergencia que afecta el transporte aéreo comercial o que hace que el retraso en la entrada en vigor no sea factible o contravenga al interés general.

SECCIÓN 119.29 PROCEDIMIENTO DE ENMIENDA DE LAS ESPECIFICACIONES OPERACIONALES SOLICITADA POR EL EXPLOTADOR.

- (a) El siguiente procedimiento será implementado para la enmienda de las Especificaciones Operacionales solicitada por el explotador:
 - (1) El explotador presentará a la Autoridad Aeronáutica una solicitud de enmienda de sus Especificaciones Operacionales:
 - (i) Por lo menos con sesenta (60) días continuos antes de la fecha propuesta por el solicitante para que la enmienda entre en vigor, cuando hayan casos vinculados a lo siguiente: fusión mercantil, por incorporación de una aeronave diferente o distinta a las ya autorizadas por la Autoridad Aeronáutica, cambio en la clase de operación, reanudación de las operaciones después de suspensión de actividades como resultado de acciones de atraso y quiebra; y
 - (ii) Por los menos, con treinta (30) días continuos antes de la fecha propuesta, en los casos no considerados en el numeral anterior.
 - (2) La solicitud debe ser presentada a la Autoridad Aeronáutica en la forma y manera prevista por ésta.
 - (3) Después de analizar los argumentos presentados, la Autoridad Aeronáutica notificará al explotador:
 - (i) que la enmienda solicitada será adoptada;
 - (ii) que la enmienda solicitada será parcialmente adoptada; o
 - (iii) la denegación de la solicitud de la enmienda.
 - (4) Si la Autoridad Aeronáutica aprueba la enmienda, siguiendo la coordinación con el explotador aéreo certificado respecto a su implementación, la enmienda será efectiva a partir de la fecha en que la Autoridad Aeronáutica la apruebe.
 - (5) El explotador puede presentar una solicitud de reconsideración de la negación de la solicitud de la enmienda según la Sección 119.30 de este Capítulo.

SECCIÓN 119.30 SOLICITUD DE RECONSIDERACIÓN DE ENMIENDA DE LAS ESPECIFICACIONES OPERACIONALES.

Cuando un Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, solicite reconsideración de una decisión concerniente a la enmienda de sus Especificaciones Operacionales, se aplicará a los efectos, el procedimiento establecido en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos y demás normativas aplicables.

SECCIÓN 119.31 CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES.

- (a) Todo contrato de utilización de aeronaves debe contener como mínimo la siguiente información:
 - (1) Los montos del canon o flete fijado por las partes y cualquier otro concepto asociado a la naturaleza jurídica del contrato, que afecte la contraprestación por el bien o servicio pactado, así como la cobertura por riesgos y la consecuente contratación de pólizas de seguro; cuando estos montos sean expresados en divisas, el texto del instrumento contractual deberá expresar el equivalente en moneda de curso legal, de conformidad

- con lo establecido en la Ley del Banco Central de Venezuela y el régimen cambiario vigente, si lo hubiere.
- (2) Identificación y determinación de responsabilidades en el régimen indemnizatorio al pasajero, la carga y el correo, así como cuál de las partes asume el pago de los seguros de la aeronave.
- (3) Determinación de la jurisdicción y el derecho aplicable.
- (4) La aeronave debe estar aeronavegable y configurada para realizar las operaciones del servicio de transporte aéreo comercial que se trate.
- (b) Los contratos de arrendamientos de aeronaves con tripulación se registrarán conforme con las siguientes disposiciones:
- (1) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial puede arrendar una aeronave a cualquier otro explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial nacional o extranjero.
- (2) El Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo puede ser autorizado para operar una aeronave con matrícula extranjera. La Autoridad Aeronáutica tendrá libre e ininterrumpido acceso a la aeronave en cualquier momento y lugar.
- (3) Antes de realizar cualquier operación que involucre un arrendamiento de aeronaves con tripulación, el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo suministrará a la Autoridad Aeronáutica una copia del proyecto del contrato de arrendamiento que se pretende efectuar, para su correspondiente evaluación y aprobación, así como la Conformidad de Aeronavegabilidad de la aeronave objeto del arrendamiento.
- (4) Al recibir la copia del proyecto de contrato de arrendamiento de aeronave con tripulación, la Autoridad Aeronáutica verificará que el proyecto de contrato de arrendamiento contenga como mínimo la siguiente información:
- (i) El nombre comercial y razón social tanto del arrendador y arrendatario involucrados en el contrato.
- (ii) La vigencia y la fecha de vencimiento.
- (iii) Las Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de cada aeronave.
- (iv) La clase o las clases de operaciones a realizar.
- (v) Los aeródromos o áreas de operación.
- (vi) Información sobre el ejercicio parcial o total del control operacional por parte del arrendador y del arrendatario.
- (vii) Cualquier otro ítem, condición o limitación que la Autoridad Aeronáutica determine necesario.
- (viii) Adicional a la verificación de los requisitos antes descritos, la Autoridad Aeronáutica considerará lo siguiente:
- (A) Inicio de los vuelos y culminación de los mismos.
- (B) Miembros de la tripulación y entrenamiento.
- (C) Despacho.
- (D) Aeronavegabilidad y ejecución del mantenimiento de la o las aeronaves y componentes de aeronaves de acuerdo al programa de mantenimiento.
- (E) Servicios de la o las aeronaves en las estaciones.
- (F) Cualquier otro factor que la Autoridad Aeronáutica considere pertinente.
- (5) Para efectuar la incorporación en las Especificaciones Operacionales de la o las aeronaves involucradas, el contrato de arrendamiento debe estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica e inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.
- (c) Los arrendamientos de aeronaves sin tripulación se registrarán como sigue:
- (1) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial podrá arrendar aeronaves sin tripulación para la operación que describe en las especificaciones operacionales, en la forma y manera prevista en la normativa aplicable.
- (2) El Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo Comercial puede ser autorizado a operar aeronaves con matrículas extranjeras. La Autoridad Aeronáutica tendrá libre e ininterrumpido acceso a dichas aeronaves en cualquier momento y lugar.
- (3) Antes de realizar cualquier operación que involucre un arrendamiento de aeronaves sin tripulación, el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo Comercial suministrará a la Autoridad Aeronáutica el proyecto de contrato de arrendamiento que se pretenda suscribir para su correspondiente evaluación y aprobación jurídica, y Conformidad de Aeronavegabilidad de la aeronave objeto del arrendamiento.
- (4) Al recibir el proyecto de contrato de arrendamiento de aeronave sin tripulación, la Autoridad Aeronáutica podrá emitir las enmiendas a las Especificaciones Operacionales correspondientes. El contrato de arrendamiento debe contener como mínimo la siguiente información:
- (i) El nombre comercial y razón social tanto del arrendador y arrendatario involucrados en el contrato.
- (ii) La vigencia y la fecha de vencimiento.
- (iii) Las Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de cada aeronave.
- (iv) La clase o las clases de operaciones a realizar.
- (v) Los aeródromos o áreas de operación.
- (vi) Cualquier otro ítem, condición o limitación que la Autoridad Aeronáutica determine necesario.
- (vii) Para efectuar la incorporación en las Especificaciones Operacionales de las aeronaves arrendadas, el contrato de arrendamiento debe estar aprobado por la Autoridad Aeronáutica e inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.
- (d) Emisión de una constancia de conformidad. El Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo, su representante legal o Representante técnico debe solicitar ante la Autoridad Aeronáutica, una Constancia de Conformidad de Aeronavegabilidad para la aeronave de matrícula extranjera que pretenda incluir en sus Especificaciones Operacionales, para garantizar que esta cumple con los requisitos de aeronavegabilidad descritos en las regulaciones RAV 121 o 135, como sea aplicable. La solicitud de la constancia de conformidad de aeronavegabilidad debe realizarse de acuerdo con los procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.
- (e) Cuando una aeronave de matrícula extranjera vaya a ser explotada en virtud de un contrato de arrendamiento, intercambio de aeronaves o cualquier otra modalidad de arreglo, la Autoridad Aeronáutica como Estado del explotador, puede definir con el Estado de matrícula, si se transferirá o no todas o parte de las funciones y obligaciones que le corresponden como Estado de Matrícula, en lo referente a la vigilancia y el cumplimiento con las normas de seguridad operacional, de acuerdo a lo establecido en las regulaciones aeronáuticas venezolanas. Sin embargo, la Autoridad Aeronáutica puede realizar las inspecciones que considere necesarias y tendrá libre e ininterrumpido acceso a la aeronave en cualquier momento y lugar.
- (f) El Fletamento de aeronaves por parte de Explotadores del Servicio de Transporte Aéreo se registrará de acuerdo con la siguiente disposición:
- El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, de acuerdo a lo establecido en esta Regulación, puede contratar los servicios de otro Explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial por uno o más viajes definidos o por tiempo determinado, siempre que tal contratación coadyuve a la prestación del servicio que se trate. El fletante en su rol de transportista contratado debe contar previamente con las autorizaciones correspondientes en sus Especificaciones Operacionales, aplicando lo establecido en esta Regulación y en las RAV 121 o RAV 135, respecto a las operaciones no regulares.
- (g) Los Acuerdos de Cooperación comercial, cualquiera sea su modalidad, y de Código Compartido, previo a su suscripción deberán contar con la aprobación de la Autoridad Aeronáutica.
- (h) El Código Compartido es el contrato mediante el cual una línea aérea permite a otra línea aérea colocar su código en un vuelo operado por la primera, de manera que ambos pueden ofrecer y comercializar al público el inventario de asientos de dicho vuelo. En la compartición de códigos, una línea aérea publica y vende los servicios de la línea Operadora como si fueran propios. Para su autorización, y la de los acuerdos comerciales la

Autoridad Aeronáutica tendrá en consideración:

- (1) El interés público, su conveniencia o necesidad, previniendo prácticas injustas o anticompetitivas.
- (2) Las Partes contratantes serán solidariamente responsables frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.
- (3) Los usuarios del servicio de transporte aéreo, en los casos de códigos compartidos o contratos o aeronaves contratadas bajo la figura de fletamentos, deberán ser informados sobre cuál es la empresa operadora del vuelo y cuál es la empresa comercializadora del mismo.
- (4) Cuando se trate de operaciones internacionales: las condiciones bajo las cuales se operará en códigos compartidos constarán en los respectivos acuerdos bilaterales que celebre la República Bolivariana de Venezuela con otros Estados, y la Parte operadora deberá contar con los derechos de tráfico en la ruta o tramo en que se comparte códigos.

SECCIÓN 119.32 TRANSFERENCIA DE FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES.

Para aquellas aeronaves de matrícula extranjera que sean explotadas por una Empresa Nacional que preste el Servicio Público de Transporte Aéreo Comercial, de acuerdo a un contrato de utilización de aeronave o por cualquier otro acuerdo similar, que involucre la transferencia parcial o total de las funciones y responsabilidades del Estado de Matrícula al Estado venezolano, se aplicarán las disposiciones establecidas en la Ley Aprobatoria del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Regulación Aeronáutica Venezolana 83 (RAV 83).

SECCIÓN 119.33 OBTENCIÓN DE UNA AUTORIZACIÓN DE DESVIACIÓN PARA REALIZAR UNA OPERACIÓN DE EMERGENCIA.

- (a) En condiciones de emergencia, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar desviaciones, en los siguientes casos:
 - (1) Cuando la emergencia requiere del transporte de personas o suministros de materiales para la protección de la vida, de las propiedades o bienes; y
 - (2) Cuando la Autoridad Aeronáutica considere que una desviación es necesaria para la conducción expedita de las operaciones.
- (b) Cuando la Autoridad Aeronáutica autorice desviaciones para operaciones de acuerdo a lo establecido en condiciones de emergencia:
 - (1) Se emitirá una enmienda apropiada a las Especificaciones Operacionales.
 - (2) Si la naturaleza de la emergencia no permite el tiempo necesario para la emisión de la enmienda de las Especificaciones Operacionales, la Autoridad Aeronáutica puede autorizar la desviación de la manera más expedita; y el explotador aéreo debe informar por escrito dentro de las 24 horas siguientes a la realización de la operación, todo lo relacionado con la ejecución de la operación de emergencia.

SECCIÓN 119.34 AUTORIDAD PARA AUDITAR E INSPECCIONAR.

- (a) La Autoridad Aeronáutica podrá en cualquier momento o lugar, realizar auditorías e inspecciones a los Explotadores del Servicio de Transporte Aéreo, para constatar el fiel cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.
- (b) Para que la Autoridad Aeronáutica pueda cumplir con las disposiciones del párrafo anterior, el Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, debe:
 - (1) Permitir el libre acceso de la Autoridad Aeronáutica a sus oficinas, instalaciones y aeronaves.
 - (2) Asegurar el acceso a las oficinas e instalaciones de las empresas contratadas por éste, para llevar a cabo las operaciones aéreas, el mantenimiento u otras actividades de carácter operacional y administrativo.
 - (3) Tener a disposición de la Autoridad Aeronáutica, en la base principal de operaciones y estaciones:
 - (i) El Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo vigente y las Especificaciones Operacionales;
 - (ii) Los Manuales de Operación, de Mantenimiento requeridos o los volúmenes pertinentes;
 - (iii) Todo registro, documento y reporte que deba conservar el Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, en virtud a las regulaciones vigentes; y
 - (iv) Un listado que exprese la ubicación y cargos de cada uno de los responsables de los registros, documento y reporte del Explotador del Servicio de Transporte Aéreo que deban conservarse, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones aplicables vigentes.

- (4) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo debe permitir el libre e ininterrumpido acceso de los inspectores aeronáuticos a la cabina de mando, y a la cabina de pasajeros, en cualquiera de sus aeronaves, teniendo en cuenta que el piloto al mando de la aeronave no podrá oponerse al acceso de los representantes de la Autoridad Aeronáutica a cualquier parte de la aeronave.
- (c) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo debe reservar, para uso de los inspectores aeronáuticos en cumplimiento de sus funciones, el asiento del observador en cada una de sus aeronaves, desde el cual puedan ser observadas y escuchadas con facilidad las acciones y comunicaciones de la tripulación de vuelo.
- (d) La Autoridad Aeronáutica puede determinar si el explotador del Servicio de Transporte Aéreo cumple con las condiciones de emisión del Certificado y las Especificaciones Operacionales de acuerdo a la Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones aplicables.
- (e) Si durante la auditoría o inspección realizada por la Autoridad Aeronáutica, el Explotador del Servicio de Transporte Aéreo no demuestra el cumplimiento satisfactorio de los requisitos establecidos en esta Regulación y demás normativa aplicable, se podrá suspender o revocar el Certificado (AOC), de conformidad con el procedimiento previsto en la Ley de Aeronáutica Civil.
- (f) Cuando el Explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial recibe las no conformidades encontradas producto de las inspecciones o auditorías, comunicará por escrito a la Autoridad Aeronáutica las acciones correctivas, indicando la forma y fecha de cumplimiento de las mismas, dentro del plazo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 119.35 VIGENCIA Y VALIDEZ DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO Y DE LAS ESPECIFICACIONES OPERACIONALES.

- (a) El Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, será emitido de acuerdo con lo establecido en esta Regulación por un período de cinco (5) años, contados a partir de su emisión y mantendrá su vigencia por dicho período, a menos que:
 - (1) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo solicite autorización ante la Autoridad Aeronáutica de la forma establecida, para cesar la prestación del servicio que le fue autorizado o concesionado.
 - (2) Expire la fecha de duración del certificado.
 - (3) La Autoridad Aeronáutica suspenda, revoque o de cualquier forma deje sin efecto el certificado otorgado.
- (b) Las Especificaciones Operacionales emitidas de acuerdo con esta Regulación y los requerimientos de las RAV 121, 135 o las condiciones generales para la certificación y operación en la prestación del servicio especializado de transporte aéreo, mantendrán su validez o efectividad, salvo que:
 - (1) La Autoridad Aeronáutica suspenda, revoque el Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo (AOC).
 - (2) Las Especificaciones Operacionales sean enmendadas según lo previsto en la Sección 119.29 de esta Regulación.
 - (3) El Explotador del Servicio de Transporte Aéreo no haya conducido operaciones dentro del tiempo especificado en la Sección 119.36 y no realice los procedimientos de dicha Sección relativos a reanudación de operaciones.
 - (4) La Autoridad Aeronáutica suspenda o deje sin efectos las Especificaciones Operacionales.
- (c) En caso que ocurra alguno de los supuestos anteriormente tipificados el Explotador del Servicio de Transporte Aéreo devolverá el Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo y las Especificaciones Operacionales a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha de finalización de sus operaciones.

SECCIÓN 119.36 CONTINUIDAD DE LAS OPERACIONES.

- (a) Para que el explotador aéreo pueda mantener los privilegios de una operación autorizada en sus Especificaciones Operacionales según esta Regulación y los requisitos de las regulaciones RAV 121, RAV 135 o RAV 136, como sea aplicable, no deberá suspender sus operaciones más de:
 - (1) Sesenta (60) días para operaciones regulares, en la prestación del servicio público de transporte aéreo; y
 - (2) Noventa (90) días para operaciones no regulares.
- (b) Si un explotador aéreo deja de conducir una operación para la cual está autorizado conforme con las Especificaciones Operacionales por un periodo mayor de los lapsos señalados en el párrafo (a) de esta Sección, no podrá conducir esta operación, sin antes:
 - (1) Notificar a la Autoridad Aeronáutica con por lo menos quince (15) días calendario de antelación de la continuación de la operación; y

- (2) Esté disponible y accesible durante el período indicado en el subpárrafo anterior, a los fines de que la Autoridad Aeronáutica efectúe, si así lo considera conveniente, una auditoría que permita determinar si el explotador aéreo mantiene las competencias para conducir una operación segura de acuerdo con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables.

SECCIÓN 119.37 PERSONAL GERENCIAL REQUERIDO PARA OPERACIONES CONDUCCIDAS DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN LA RAV 121, RAV 135 o RAV 136, SEGÚN APLIQUE.

- (a) El explotador debe definir y controlar la competencia adecuada de su personal, la misma que será acorde al alcance y complejidad de sus operaciones.
- (b) El explotador del Servicio de Transporte Aéreo designará un Presidente con la autoridad necesaria para asegurar que todas las operaciones que ejecute la organización puedan financiarse y realizarse conforme a lo requerido en la Ley de Aeronáutica Civil y en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136, según aplique al tipo y clase de operación certificada. El Presidente de la empresa debe:
- (1) Garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo las operaciones.
 - (2) Establecer y promover la política de seguridad operacional requerida y establecidas en la legislación aeronáutica.
 - (3) Asegurar que todo el personal cumpla con los requisitos preestablecidos en la legislación aeronáutica vigente, el Presidente de la empresa será el responsable directo del cumplimiento de la presente disposición ante la Autoridad Aeronáutica de la República.
 - (4) Demostrar ante la Autoridad Aeronáutica conocimiento de la Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones Aeronáuticas aplicables.
 - (5) Asegurar ante la Autoridad Aeronáutica que para la realización de sus operaciones cuenta con personal suficiente, competente y calificado.
- (c) El personal gerencial mínimo para transportista o Explotadores del Servicio de Transporte Aéreo Comercial que conducen operaciones de acuerdo con lo establecido en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136, deben ser los siguientes o sus equivalentes:
- (1) Presidente.
 - (2) Director de Operaciones.
 - (3) Director de Mantenimiento.
 - (4) Gerente de Gestión de la Seguridad Operacional.
 - (5) Gerente de Seguridad de la Aviación Civil.
 - (6) Director de Control y Aseguramiento de la Calidad.
 - (7) Jefe de pilotos.
 - (8) Jefe de instrucción.
- (d) La Autoridad Aeronáutica puede aprobar cargos distintos de los indicados en el párrafo (c) de esta Sección para una operación particular, si el Explotador del Servicio de Transporte Aéreo demuestra que puede realizar la operación con el más alto grado de seguridad operacional bajo la dirección de un número menor o de diferentes categorías de personal técnico gerencial debido a:
- (1) La clase de operación involucrada;
 - (2) El número y tipo de aeronaves utilizadas; y
 - (3) El área y alcance de las operaciones.
- (e) Los cargos identificados en el párrafo (c) de esta Sección o los Cargos y el número de los mismos deben ser descritos en las Especificaciones Operacionales asociadas al AOC y en el Manual de Operaciones.
- (f) Las personas que se desempeñen en los cargos aprobados según los párrafos (c) y (d) de esta Sección deben:
- (1) Ser calificados a través de instrucción, experiencia, aptitud y habilidades.
 - (2) De acuerdo al alcance de sus responsabilidades, tener un completo conocimiento de los siguientes temas con respecto a las operaciones del Explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial:
 - (i) Estándares de seguridad operacional en la aviación y prácticas de operación seguras.
 - (ii) Ley de Aeronáutica Civil y normativa aplicable a la operación autorizada por la Autoridad Aeronáutica.
 - (iii) Especificaciones Operacionales del explotador.
 - (iv) Todos los requerimientos apropiados a las reglas de mantenimiento y de aeronavegabilidad tal como están establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.
 - (v) El manual de operaciones requerido por la RAV 121, RAV 135 o RAV 136, según le aplique.
- (g) Cada Explotador del Servicio de Transporte Aéreo debe:
- (1) Establecer en las disposiciones de política general del Manual de Operaciones, requerido por la RAV 121, RAV 135 o RAV 136, según le

aplique, los deberes, responsabilidades, autoridad y competencia requerida del personal indicado en el párrafo (c) de esta Sección.

- (2) Especificar en el Manual de Operaciones los nombres y las direcciones comerciales y administrativas de las personas asignadas en el párrafo (c) de esta Sección.
 - (3) Notificar a la Autoridad Aeronáutica de la República, dentro de un plazo de diez (10) días calendario, cualquier cambio que ocurra en la designación del personal gerencial o directivo o la ocurrencia de alguna vacante en cualquiera de los cargos indicados en el párrafo (c) de esta Sección.
- (h) Los titulares de cargos gerenciales o directivos de las empresas de transporte aéreo, en razón de que sus actuaciones influyen en la toma de decisiones no podrán ejercer cargos relacionados con la operación de la aeronave en todas las fases, tales como: tripulante de mando, tripulante de cabina, auxiliares de a bordo, mecánicos de a bordo, técnicos en mantenimiento aeronáutico, pilotos instructores de las empresas que dirigen, entre otros, toda vez que se trata de labores que los directivos y gerentes deben planificar, dirigir y supervisar, y el involucrase en la operación como ejecutante de la misma, generaría conflictos de intereses que pudieran vulnerar la seguridad operacional de la actividad aeronáutica que desarrollan las empresas.

SECCIÓN 119.38 CALIFICACIONES DEL PERSONAL GERENCIAL PARA OPERACIONES CONDUCCIDAS DE ACUERDO A LA RAV 121.

- (a) El Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo debe evaluar la calificación y controlar la competencia de su personal técnico gerencial, de acuerdo al alcance y complejidad de sus operaciones y la presente Regulación.
- (b) Para desempeñar el cargo de Director de Operaciones previsto en la Sección 119.37, párrafo (c) de la presente Regulación, el postulado debe cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo, y los que seguidamente se enuncian:
- (1) Ser titular de una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea.
 - (2) Tener al menos tres (03) años de experiencia como director responsable o acumular seis (06) años en un cargo de supervisión en el que ejerció el control sobre cualquier operación conducida con aeronaves de acuerdo a lo previsto en la RAV 121; si el explotador utiliza aeronaves conforme a las regulaciones RAV 121 o 135 en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aeronaves grandes o en aeronaves pequeñas.
- (c) En el caso de una persona que ocupa el cargo de Director de Operaciones debe cumplir con lo siguiente:
- (1) Tener por lo menos tres (03) años de experiencia dentro de los últimos seis (06) años como piloto al mando de una aeronave que haya operado según las disposiciones contenidas en las RAV 121 o 135, si el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo opera aeronaves grandes; si el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo utiliza aeronaves grandes y pequeñas en su operación, la experiencia puede ser obtenida, ya sea, en aeronaves grandes o en aeronaves pequeñas.
- (d) Para ocupar el cargo como Jefe de Pilotos según la Sección 119.37, párrafo (c), la persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo, y los que seguidamente se enuncian:
- (1) Ser titular de una licencia de piloto de Transporte de Línea Aérea, con las habilitaciones apropiadas para al menos una de las aeronaves utilizadas en la operación que desarrolla el Explotador de Servicio Público de Transporte Aéreo.
 - (2) En caso de una persona sin experiencia previa como Jefe de Pilotos, el mismo deberá tener por lo menos tres (03) años de experiencia, dentro de los últimos seis (06) años, como piloto al mando de aeronaves grandes operadas de acuerdo a lo establecido en la RAV 121, si el explotador opera aeronaves grandes; si el explotador utiliza aeronaves grandes y pequeñas en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aeronaves grandes o en aeronaves pequeñas.
 - (3) En el caso de una persona que haya tenido experiencia previa como Jefe de Pilotos, el mismo deberá tener por lo menos tres (03) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave grande operada según las disposiciones de la RAV 121; si el explotador opera aeronaves grandes, si el explotador utiliza aeronaves grandes y pequeñas en sus operaciones, la experiencia puede ser obtenida, ya sea en aeronaves grandes o en aeronaves pequeñas.
- (e) Para desempeñarse como Director de Mantenimiento según la Sección 119.37, párrafo (c), debe cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo, y los que seguidamente se enuncian:
- (1) Poseer título de Ingeniero Aeronáutico o una calificación técnica (Licencia de Técnico de Mantenimiento Aeronáutico);
 - (2) Tener una experiencia mínima de dos (02) años en puestos de responsabilidad relacionados con el mantenimiento de aeronaves de un

Explotador Servicio de Transporte Aéreo o en una Organización de Mantenimiento Aeronáutico certificada; o

- (3) Tener tres (03) años en puestos de responsabilidad relacionados con el mantenimiento de aeronaves con un Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo o en una Organización de Mantenimiento aprobada, incluyendo al menos un (01) año de experiencia en una posición responsable para retornar aeronaves al servicio;
- (f) Para desempeñarse como Director de Control y Aseguramiento de la Calidad, según la Sección 119.37 párrafo (c), la persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo, y los que seguidamente se enuncian:
 - (1) Poseer título de Ingeniero Aeronáutico y poseer como mínimo una Calificación Técnica en Sistemas de Gestión de la Calidad; o
 - (2) Poseer una licencia Técnico de Mantenimiento Aeronáutico con habilitaciones de estructuras y de motores y haber mantenido esas habilitaciones por al menos tres (03) años, además de poseer calificación técnica en sistemas de gestión de la calidad;
 - (3) Para los casos indicados en los subpárrafos (1) o (2) de este párrafo, el postulado deberá tener al menos tres (03) años de experiencia en mantenimiento de aeronaves grandes que operen de acuerdo a lo previsto en la RAV 121 como Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo u Organización de Mantenimiento Aeronáutico certificada (OMAC); y
 - (4) Conocer los manuales de las aeronaves operadas e incorporadas por el explotador en las Especificaciones Operacionales.
- (g) Para desempeñarse como Gerente de Gestión de la Seguridad Operacional, y Gerente de Seguridad de la Aviación, las personas deberán cumplir con los requisitos establecidos en las regulaciones aeronáuticas venezolanas y legislación vigentes.

SECCION 119.39 CALIFICACIONES DEL PERSONAL GERENCIAL PARA OPERACIONES CONDUCCIDAS DE ACUERDO A LA RAV 135.

- (a) El Transportista o Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo debe evaluar la calificación y controlar la competencia de su personal técnico gerencial, de acuerdo al alcance y complejidad de sus operaciones y esta Regulación.
- (b) Para ocupar el cargo como Director de Operaciones según la Sección 119.37, párrafo (c) de esta Regulación para un Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo que realice cualquier operación en la cual se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto de Transporte de Línea Aérea, la persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el explotador, y los que seguidamente se enuncian:
 - (1) Ser titular de una licencia de piloto de Transporte de Línea Aérea y una de las siguientes calificaciones:
 - (i) Tener por lo menos tres (03) años de experiencia como director, responsable o supervisor en una posición en la cual haya ejercido el control operacional sobre cualquier operación conducida de acuerdo a lo establecido en las RAV 121 o 135; o
- (c) En el caso de una persona que llega a ser Director de Operaciones:
 - (1) Por primera vez, tener por lo menos tres (03) años de experiencia dentro de los últimos seis (06) años, como piloto al mando de una aeronave operada de acuerdo a lo señalado en las RAV 121 o 135.
 - (2) Con experiencia previa en el cargo, tener por lo menos tres (03) años de experiencia como piloto al mando de aeronaves operadas de acuerdo a las RAV 121 o 135.
 - (3) Para desempeñarse como Director de Operaciones según la Sección 119.37, párrafo (c) de un Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo que solamente conduce operaciones en las que se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto Comercial, la persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Transportista o Explotador del Servicio de Transporte Aéreo. Además, debe ser titular por lo menos de una licencia de piloto Comercial.

Si una habilitación instrumental es requerida para cualquier piloto al mando del Explotador Aéreo, el Director de Operaciones también debe poseer la Habilitación Instrumental. Además, el Director de Operaciones debe poseer las calificaciones prescritas en el párrafo (b), subpárrafo (1) numeral (i) de esta Sección.

- (d) Para una persona que desempeñará el cargo de Jefe de Pilotos según la Sección 119.37 párrafo (c), de un Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo que conduce cualquier operación para la cual el piloto al mando debe ser titular de una licencia de piloto de Transporte de Línea Aérea, la persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Explotador Aéreo. Además, debe ser titular de una licencia de piloto de Transporte de Línea Aérea o Licencia de Piloto Comercial con las Habilitaciones apropiadas y debe estar calificado como piloto al mando en al menos una aeronave utilizada en la operación del Transportista o Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo y poseer una de las siguientes calificaciones:

- (1) Para una persona que desempeñará el cargo de Jefe de Pilotos por primera vez, deberá demostrar que tiene al menos tres (03) años de experiencia, en los últimos seis (06) años, como piloto al mando de una aeronave operada de acuerdo a lo establecido en las RAV 121 o 135.
- (2) Para una persona con experiencia previa como un Jefe de Piloto, deberá demostrar que tiene al menos tres (03) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada de acuerdo a lo establecido en las RAV 121 o 135.
- (3) Si una habilitación instrumental es requerida para cualquier piloto al mando del Explotador Aéreo, el Jefe de Pilotos debe también mantener una Habilitación de Instrumentos.
- (e) Para desempeñarse como Director de Mantenimiento según la Sección 119.37 párrafo (c), una persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Transportista o Explotador Aéreo. Además debe:
 - (1) Poseer título de Ingeniero Aeronáutico o una calificación técnica (Licencia de Técnico de Mantenimiento Aeronáutico).
 - (2) Tener una experiencia mínima de tres (03) años en mantenimiento de aeronaves o en puestos de responsabilidad relacionadas con el mantenimiento de aeronaves. Esta experiencia debe ser en el mantenimiento de la misma categoría y clase de aeronaves que el titular del certificado opera; o
 - (3) Tener tres (03) años en el desempeño de cargos con responsabilidad relacionadas al mantenimiento de aeronaves con un Transportista o Explotador Aéreo o en una Organización de Mantenimiento aprobada, incluyendo al menos un (01) año de experiencia en una posición responsable para retornar aeronaves al servicio.
- (f) Para desempeñarse como Director del Aseguramiento de la Calidad según la Sección 119.37 párrafo (c), una persona debe cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo, al igual que cumplir con lo siguiente:

- (1) Poseer título de Ingeniero Aeronáutico y poseer como mínimo una calificación técnica en sistemas de gestión de la calidad; o
- (2) Poseer una licencia Técnico de Mantenimiento Aeronáutico con habilitaciones de estructuras y de motores, y haber mantenido esas habilitaciones por al menos tres (03) años; y
- (3) Para los casos indicados en el párrafo (e) subpárrafo (1) o párrafo (e) subpárrafo (2) de esta Sección, deberá demostrar que tiene al menos tres (03) años de experiencia en mantenimiento de diferentes aeronaves que operen de acuerdo a lo establecido en la RAV 135 como un Transportista o Explotador del Servicio de Transporte Aéreo u Organización de Mantenimiento Aeronáutico certificada (OMAC);
- (4) Conocer las partes pertinentes de los Manuales del Explotador y de sus Especificaciones Operacionales.
- (g) Para desempeñarse como Gerente de Gestión de la Seguridad Operacional, y Gerente de Seguridad de la Aviación, las personas deberán cumplir con los requisitos establecidos en las regulaciones aeronáuticas venezolanas y legislación vigentes.

SECCION 119.40 CALIFICACIONES DEL PERSONAL GERENCIAL PARA OPERACIONES CONDUCCIDAS DE ACUERDO A LA RAV136.

- (a) El Transportista o Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo debe evaluar la calificación y controlar la competencia de su personal técnico gerencial, de acuerdo al alcance y complejidad de sus operaciones y esta Regulación.
- (b) Para ocupar el cargo como Director de Operaciones según la Sección 119.37, párrafo (c) de esta Regulación para un Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo que realice cualquier operación deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el explotador, al igual que cumplir con lo siguiente:
 - (1) Ser titular de una licencia de piloto Comercial y una de las siguientes calificaciones:
 - (i) Tener por lo menos tres (03) años de experiencia como director, responsable o supervisor en una posición en la que haya ejercido control operacional sobre cualquier operación conducida de acuerdo a lo establecido en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136.
- (c) En el caso de una persona que llega a ser Director de Operaciones:
 - (1) Por primera vez, tener por lo menos tres (03) años de experiencia dentro de los últimos seis (06) años, como piloto al mando de una aeronave operada de acuerdo a lo señalado en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136.
 - (2) Con experiencia previa en el cargo, tener por lo menos tres (03) años de experiencia como piloto al mando de aeronaves operadas de acuerdo a las RAV 121, RAV 135 o RAV 136.
 - (3) Para desempeñarse como Director de Operaciones según la Sección 119.37, párrafo (c) de un Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo que solamente conduce operaciones en las que se requiere que el piloto al mando posea una licencia de piloto Comercial, la persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos

Si una habilitación instrumental es requerida para cualquier piloto al mando del Transportista o Explotador Aéreo, el Director de Operaciones también debe poseer la Habilitación Instrumental. Además, el Director de Operaciones debe poseer las calificaciones prescritas en el párrafo (b), subpárrafo (1), numeral (i) de esta Sección.

- (d) Para ocupar el cargo como Jefe de Pilotos según la Sección 119.37 párrafo (c), de un Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo que conduce cualquier operación para la cual el piloto al mando debe ser titular de una licencia de piloto de Transporte de Línea Aérea, la persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Explotador Aéreo. Además, debe ser titular de una licencia de piloto de Transporte de Línea Aérea o Licencia de Piloto Comercial con las Habilitaciones apropiadas y debe estar calificado como piloto al mando en al menos una aeronave utilizada en la operación del Transportista o Explotador del Servicio Público de transporte aéreo o de un explotador del servicio especializado de transporte aéreo y poseer una de las siguientes calificaciones:

- (1) Para una persona que desempeñará el cargo de Jefe de Pilotos por primera vez, tener al menos tres (03) años de experiencia, en los últimos seis (06) años, como piloto al mando de una aeronave operada de acuerdo a lo establecido en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136.
- (2) Para una persona que desempeñará el cargo de Jefe de Pilotos por primera vez, deberá demostrar que tiene al menos tres (03) años de experiencia, en los últimos seis (06) años, como piloto al mando de una aeronave operada de acuerdo a lo establecido en la RAV 121, 135 o 136.
- (3) Para una persona con experiencia previa como un Jefe de Piloto, deberá demostrar que tiene al menos tres (03) años de experiencia como piloto al mando de una aeronave operada de acuerdo a lo establecido en la RAV 121, RAV 135 o RAV 136.
- (4) Si una habilitación instrumental es requerida para cualquier piloto al mando del Transportista o Explotador Aéreo, el Jefe de Pilotos debe también mantener una Habilitación de Instrumentos.

- (e) Para desempeñarse como Director de Mantenimiento según la Sección 119.37 párrafo (c), una persona deberá cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Transportista o Explotador Aéreo. Además debe:

- (1) Poseer título de Ingeniero Aeronáutico o una calificación técnica (Licencia de Técnico de Mantenimiento Aeronáutico).
- (2) Tener una experiencia mínima de tres (03) años en mantenimiento de aeronaves o en puestos de responsabilidad relacionadas con el mantenimiento de aeronaves. Esta experiencia debe ser en el mantenimiento de la misma categoría y clase de aeronaves que el titular del certificado opera; o
- (3) Tener tres (03) años en puestos de responsabilidad relacionados con el mantenimiento de aeronaves con un Explotador Aéreo o en una Organización de Mantenimiento aprobada, incluyendo al menos un (01) año de experiencia en una posición responsable para retornar aeronaves al servicio.

- (f) Para desempeñarse como Director del Aseguramiento de la Calidad según la Sección 119.37 párrafo (c), una persona debe cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo, al igual que cumplir con lo siguiente:

- (1) Poseer título de Ingeniero Aeronáutico y poseer como mínimo una calificación técnica en sistemas de gestión de la calidad; o
- (2) Poseer una licencia Técnico de Mantenimiento Aeronáutico con habilitaciones de estructuras y de motores, y haber mantenido esas habilitaciones por al menos tres (03) años; y
- (3) Para los casos indicados en el párrafo (e) subpárrafo (1) o párrafo (e) subpárrafo (2) de esta Sección, tener al menos tres (03) años de experiencia en mantenimiento de diferentes aeronaves que operen de acuerdo a lo establecido en la RAV 121, 135 o 136 como Explotador del Servicio de Transporte Aéreo u Organización de Mantenimiento Aeronáutico certificada (OMAC);
- (4) Conocer las partes pertinentes de los Manuales del Explotador y de sus Especificaciones a las Operaciones.

- (g) Para desempeñarse como Gerente de Seguridad Operacional, y Gerente de Seguridad de Aviación, las personas deberán cumplir con los requisitos establecidos en las regulaciones aeronáuticas venezolanas y legislación vigentes.

Certificado de Explotador de Servicio de Transporte Aéreo

- (a) Propósito y alcance:

- (1) Las Especificaciones Operacionales (OpSpecs), relacionada para cada modelo, contendrán la información mínima requerida en el Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo y prevista en el Apéndice "B", en un formato normalizado, aprobado por la Autoridad Aeronáutica de la República.

Especificaciones Operacionales para cada modelo de aeronave

- (a) Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones: información de contacto de la autoridad expedidora, nombre y número de AOC del explotador, fecha de expedición y firma del representante de la Autoridad Aeronáutica expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, limitaciones y autorizaciones especiales.

(b) Para efectos del formato de las Especificaciones Operacionales (OpSpecs) en forma resumida, deberá remitirse a lo reflejado en la Regulación que corresponda con el tipo.

Descriptivo de las casillas del formato de las especificaciones operacionales (OpSpecs):

- (1) Número de teléfono, fax y correo electrónico de la Autoridad Aeronáutica, incluido el código de área.
- (2) Insertar número de AOC correspondiente.
- (3) Insertar el nombre registrado del explotador y su razón social, si difiere de aquel, insértese la abreviatura DBA (abreviatura de locución inglesa DOING BUSINESS AS, que significa realiza sus actividades bajo la razón social siguiente) antes de la razón social.
- (4) Fecha de expedición de las OpSpecs (dd-mm-aa) y firma del representante de la autoridad expedidora.
- (5) Insertar la designación asignada por el equipo de taxonomía común CAST (Equipo de seguridad de la aviación comercial)/OACI de la marca, modelo y serie, o serie maestra de la aeronave, si se ha designado una serie (p. ej. Boeing 737-3K2 o Boeing 777- 232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: <http://www.intiaviationstandards.org/>
- (6) Otro tipo de transporte.

INAC			
INSTITUTO NACIONAL DE AERONAUTICA CIVIL GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONAUTICA GERENCIA DE CERTIFICACIONES OPERACIONALES			
Especificaciones Relativas a las Operaciones / Operations Specifications			
Datos de Contacto del Operador / Exploitation Commercial / Contact Details Commercial Operator			
Nombre o Razón Social (B/A) / Name or Social Reason:		Teléfono / Phone:	
ACC Numero / Number:		Correo (mail) Electrónico:	
Fax:			
Aeronave/AIRCRAFT	Tipo de Operación/Type of Operations		
Marcas/Modelo:	() Nacional National	() Regular Cargo	() No regular Passenger
	() Internacional International	() Regular Cargo	() No regular Passenger
Matrícula / Registration:	Áreas de Operación / Areas Operations:		Limitaciones Especiales/ Special Limitations:
	Autorizaciones Especiales/Organismos/Special Authorizations:		
Descripción/Description	Aprobación específica/Approval Specified		Comentarios/Specified
Peligrosas Peligrosas / Dangerous Goods	Parte/Part (s):		
Navegación / Navigation	Clima / Class: I	Parte/Part (s):	
Operaciones con baja visibilidad/Low Visibility Operations	Parte/Part (s): N/A		
Aproximación y aterrizaje / Approach and Landing	CAT: RVR:	DHQA:	
	Parte/Part (s):		
Despegue / Takeoff:	RVR:		
	Parte / Parts(s):		
Navegación / Navigation PBN	Parte/Parts(s):		
	NM min		
Operaciones / Operations EDTO	Parte/Part(s):		
Operaciones/Operations RVSM	Parte/Part(s):		
Operaciones/Operations MRRS	Parte/Part(s):		
Aeronegabilidad Continua/ Continuous Airworthiness	Parte/Part(s):		
Otras / Other:	Parte/Part(s):		
Exenciones / Limitations	Referencia/Reference:		
	Parte/Part:		
Contacto / Contact:	Pera mayor información, contactar a la Autoridad Aeroautica: Urb. Alameda Sur, Av. Jose Fajó Sosa, Torre Británica, Caja 4 y 5 Caracas, Caracas 1960, Estado Miranda. Telefax +58 212 2675931; correo Electrónico: contact@inac.gub.ve		Aprobado por / Approved by: XXXXXXXXXX Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
			Fecha

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Los Explotadores del Servicio Público de Transporte Aéreo de Pasajeros, Carga y Correo, Separadamente o en Combinación, Regular y No Regular, que se encuentren en el proceso de certificación a la entrada en vigencia de esta normativa, continuaran dicho proceso de conformidad con lo previsto en la Providencia Administrativa No. PRE-CJU-GDA-131-13, de fecha 10 de mayo de 2013, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.099 Extraordinario, de fecha 23 de mayo de 2013, que contiene la Regulación Aeronáutica Venezolana 119 (RAV 119) denominada "Certificación de Explotadores de Servicio Público de Transporte Aéreo y de Servicio Especializado de Transporte Aéreo".

SEGUNDA: Todo Explotador del Servicio de Transporte Aéreo Comercial certificado por la Autoridad Aeronáutica, que se encuentre cumpliendo el proceso establecido para la renovación del Certificado de Explotador Aéreo (AOC), deberá adecuar la documentación que corresponda y ajustarse a los lapsos establecidos en la presente Regulación Aeronáutica Venezolana.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

ÚNICA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-131-13, de fecha 10 de mayo de 2013, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.099 Extraordinario, de fecha 23 de mayo de 2013, que contiene la Regulación Aeronáutica Venezolana 119 (RAV 119) denominada "Certificación de Explotadores de Servicio Público de Transporte Aéreo y de Servicio Especializado de Transporte Aéreo".

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente.

SEGUNDA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-174-19
CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009, con base a lo previsto en los artículos 5 Principio de Uniformidad de la Legislación Aeronáutica y 75 que establece el Servicio Especializado de Transporte Aéreo *ejusdem*; en concordancia con la atribución conferida en el artículo 13 numerales 1, 3 y 15 literal "c" de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

POR CUANTO,

El desarrollo de la aviación civil comercial es de vital importancia para alcanzar los fines del Estado, toda vez que el transporte aéreo comercial constituye el medio idóneo en razón de su inmediatez, para lograr la interconexión entre las diferentes ciudades y pueblos de la Nación, en beneficio de los ciudadanos, a objeto de que éstos tengan acceso a servicios de transporte de calidad, seguros y que sean suficientes, por lo que resulta conveniente adecuar el estamento jurídico que regula las operaciones de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, en base a los requerimientos técnicos aeronáuticos, que permitan estandarizar la prestación de este servicio, a nivel nacional e internacional.

POR CUANTO,

Se requiere instrumentar el marco regulador para adecuar ordenadamente la implementación y el desarrollo efectivo de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, en atención al dinamismo propio de la actividad aeronáutica y permitir la expansión de la prestación de estos servicios, para proveer a los usuarios alternativas que le garanticen el acceso al transporte aéreo, siempre de manera segura, ordenada y eficiente, adaptándose a sus necesidades inmediatas, conforme con el marco jurídico que regula tales operaciones,

DICTA

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 136 (RAV 136)
REGLAS DE OPERACIÓN PARA EXPLOTADORES DEL SERVICIO
ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO EN LAS MODALIDADES DE TAXI
AÉREO Y TRANSPORTE AÉREO DE VALORES, EN OPERACIONES
NACIONALES E INTERNACIONALES

CAPÍTULO A
GENERALIDADES

SECCIÓN 136.1 OBJETO

La presente regulación establece las reglas de operación para explotadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo en las modalidades de Taxi Aéreo y Transporte Aéreo de Valores, en operaciones nacionales e internacionales.

SECCIÓN 136.2 APLICABILIDAD

La presente Regulación será aplicable a los explotadores aéreos en las operaciones de transporte aéreo de personas o cosas, que se efectúen bajo las modalidades de Taxi Aéreo y Transporte de Valores, en el ámbito nacional e internacional, de forma conjunta o separada.

SECCIÓN 136.3 APLICACIÓN PREFERENTE

Esta Regulación se aplicará de forma preferente a cualquier otro instrumento normativo que regule técnicamente la actividad aeronáutica. Sólo en aquellos casos en que exista dudas o controversias podrán aplicarse dichos instrumentos, con el único fin de atender la particularidad del Servicio Especializado de Transporte Aéreo.

SECCIÓN 136.4 RESTRICCIONES

El transportista o explotador aéreo certificado para prestar Servicio Especializado de Transporte Aéreo no puede realizar operaciones de Servicio Público de Transporte Aéreo; de igual forma, el transportista o explotador aéreo certificado para prestar Servicio Público de Transporte Aéreo, no puede realizar operaciones de Servicio Especializado de Transporte Aéreo.

SECCIÓN 136.5 DEFINICIONES

Para los efectos de la presente Regulación se tienen en consideración las definiciones prevista en la Regulación Aeronáutica Venezolana 1 (RAV 1) y las que seguidamente se establecen:

Acto de Interferencia Ilícita: Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- (a) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- (b) Destrucción de una aeronave en servicio.
- (c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos o aeropuertos.
- (d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- (e) Introducción de armas, de artefactos o sustancias peligrosas con fines

criminales a bordo de una aeronave o en un aeropuerto.

- (f) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- (g) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de avión civil.
- (h) Incursión en pistas, aeródromos o aeropuerto por medios violentos o empleando procedimientos y mecanismos ilegales.

Aeronave: Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronaves de uso Comercial: Son aquellas aeronaves destinadas a la prestación del Servicio Público de Transporte Aéreo Comercial y los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, que consiste en el traslado por vía aérea de pasajeros, carga o correo, personas o cosas, de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro. Comprende todas las líneas o empresas de servicios aéreos que cuenten con la respectiva habilitación o certificación para operar como tal por parte de la Autoridad Aeronáutica.

Aeronaves para uso de Ambulancia: Son todas aquellas aeronaves que prestan un Servicio Especializado de Transporte Aéreo, destinadas al traslado de personas que necesiten de ayudas médicas y equipadas con los instrumentos y accesorios necesarios para la asistencia médica primaria a bordo de la misma y que cuente con la respectiva autorización de la Autoridad Aeronáutica.

Autoridad Aeronáutica de la República: Es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

Aviación Comercial: Comprende toda actividad aeronáutica relacionada con el traslado en aeronave por vía aérea de pasajeros, carga o correo, de personas o cosas, desde un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación con fines de lucro.

Avión o Aeroplano: Aerodino propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Certificado de Explotador de Servicio de Transporte Aéreo (AOC): Documento expedido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil que acredita la aptitud y competencia de una empresa aérea, para realizar operaciones de transporte aéreo en condiciones seguras y de acuerdo con las especificaciones operacionales asociadas a éste.

Cosas: Todo bien susceptible de valoración económica vinculado legalmente a una persona y que conforme a su composición, peso y volumen pueda ser transportado sin riesgos en una aeronave, de un lugar de partida a uno de destino.

Explotador de Servicio Especializado de Transporte Aéreo: Sociedad mercantil certificada por la Autoridad Aeronáutica, para dedicarse a la explotación de aeronaves para el traslado por vía aérea de personas o cosas, corresponde a un servicio prestado a demanda o a requerimiento del usuario, con fines específicos bajo diferentes modalidades, a cambio de una contraprestación, cuya operación se desarrolla de conformidad a las Especificaciones Operacionales emitidas, aprobadas y asociadas al AOC otorgado.

Helicóptero: Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Persona: todo ente capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones; se clasifica en, natural o jurídica.

Servicio Especializado de Transporte Aéreo: Es el empleo de una aeronave para el traslado de personas o cosas con fines específicos bajo diferentes modalidades, a cambio de una contraprestación. Para la prestación de este servicio se requiere del respectivo permiso operacional y el Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, emitidos por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con lo establecido en el marco normativo.

Taxi Aéreo: Vuelo no regular, a demanda o requerimiento del usuario, a corto plazo, para transportar por vía aérea, personas o cosas. Esta definición abarca los vuelos de emplazamiento que se necesiten para proporcionar este servicio.

Traslado Aéreo de Valores: Vuelo no regular, para transportar por vía aérea cosas que tengan gran valor económico y comercial, histórico o estimativo, llamado usualmente como Transporte de Valores.

Usuario: Persona que utiliza los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, mediante una contratación en la que se especifique la modalidad del servicio.

Vuelo de Fletamento: Es aquella operación aérea realizada mediante un contrato de utilización de aeronave, por el cual el fletante pone a disposición del fletador, por un precio cierto, la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes o durante un tiempo determinado, manteniendo la condición de explotador.

Vuelo No Regular: Es aquel que no está programado en las frecuencias de cumplimiento y explotación del servicio de forma regular, estos vuelos tienen carácter comercial y deben ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica.

Zonas Remotas: Zonas que se encuentran alejadas o apartadas de la base principal del explotador de aeronaves y donde pudiesen llevarse a cabo operaciones, incluyendo aquellos aeródromos no controlados

SECCIÓN 136.6 CONDICIONES PARA PRESTAR EL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO

Para prestar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, los explotadores aéreos deben cumplir con las siguientes condiciones:

- (1) El servicio debe satisfacer una necesidad exclusiva y especial para uno o más usuarios por razones de tiempo, oportunidad y destino del viaje.
- (2) La relación comercial entre la empresa aérea y el usuario derivará de un contrato de fletamento, prescindiendo de la modalidad de contrato de servicio público de transporte aéreo.
- (3) Los prestadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo deben publicitar la prestación de sus servicios de forma clara y precisa, para impedir confusión entre la naturaleza del servicio ofertado y el Servicio Público de Transporte Aéreo.
- (4) El Servicio Especializado de Transporte Aéreo, nacional e internacional debe prestarse bajo la autorización correspondiente y en cumplimiento de las limitaciones establecidas en el Certificado de Explotador Aéreo y en las Especificaciones Operacionales aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 136.7 PROPIEDAD SUSTANCIAL Y CONTROL EFECTIVO

El control y la dirección de la empresa en su mayoría deberá estar a cargo de personas de nacionalidad venezolana, igualmente el patrimonio accionario debe ser nominativo y en su mayoría pertenecer a personas de nacionalidad venezolana.

SECCIÓN 136.8 REQUERIMIENTOS DE AERONAVES

Para prestar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se debe disponer de al menos una (01) aeronave debidamente registrada en la República Bolivariana de Venezuela poseedora del Certificado de Aeronavegabilidad vigente y que cuenten con las condiciones y configuración para la prestación del Servicio de Transporte Aéreo Comercial para el traslado de personas o cosas, conforme a los requisitos técnicos y operacionales establecidos en esta Regulación.

SECCIÓN 136.9 CONTRATOS DE AERONAVES

El Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se realizará con aeronaves, bien sea propiedad del Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo o mediante cualquier contrato de utilización de aeronaves, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y demás normativa técnica aplicable.

CAPÍTULO B

REQUERIMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO

SECCIÓN 136.10 REQUISITOS ADMINISTRATIVOS

La empresa consignará la Fianza Laboral y Fianza de Fiel Cumplimiento al final de la Fase Documental del Proceso de Certificación, y deberá renovar dichos contratos anualmente, de manera que las garantías que ofrecen se mantengan vigentes durante el período de la concesión.

SECCIÓN 136.11 EVALUACIONES

Para realizar operaciones de Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se requiere que el explotador se someta al proceso de certificación previsto y establecido en la RAV 119 "Certificación de Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo y de Servicio Especializado de Transporte Aéreo"; mediante el cual la Autoridad Aeronáutica, verificará la correspondiente idoneidad económica, financiera, y la capacidad jurídica y técnica de la empresa solicitante, todo ello ajustado a la normativa legal y técnica aplicable.

SECCIÓN 136.12 REQUISITOS TÉCNICOS Y OPERACIONALES. Los explotadores aéreos para ofrecer el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, deben contar con lo siguiente:

- (a) Para el Servicio Especializado de Transporte Aéreo en la modalidad de Taxi Aéreo:
 - (1) Aviones configurados para transporte de personas o cosas, de hasta nueve (09) puestos, sin incluir la tripulación.
 - (2) Aviones configurados para transporte de carga de acuerdo a las especificaciones del fabricante, que emplearan para el traslado de cosas. Helicópteros configurados para transporte de personas de hasta seis (06) puestos, sin incluir la tripulación.
 - (3) Helicópteros configurados para transporte de carga de acuerdo a las especificaciones del fabricante, que emplearan para el traslado de cosas.
- (b) Para el Servicio Especializado de Transporte Aéreo en la modalidad Transporte de Valores se deberá utilizar aeronaves diseñadas o modificadas para el transporte de carga, según su certificado de tipo, certificado de tipo suplementario o alteración mayor que modifique su diseño para esta operación, incorporado de manera permanente.

(c) La sociedad mercantil deberá presentar dentro del proceso de certificación y cada vez que hubiere un cambio, los documentos que a continuación se indican:

- (1) Plantilla de Pilotos, indicando el entrenamiento anual en simulador (cuando aplique según el tipo de aeronave); este personal debe poseer licencia de piloto comercial.
- (2) Plantilla de personal gerencial, con al menos un gerente general, un responsable de operaciones, un responsable de mantenimiento, un responsable del área de seguridad de aviación civil AVSEC, este personal debe contar con las calificaciones previstas a su equivalente en la Regulación Aeronáutica Venezolana relativa al proceso certificatorio.
- (3) Declaraciones de cumplimiento de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 108 y 111 (RAV 108 y RAV 111).
- (4) Procedimiento para operar en zonas y aeródromos especiales.

(d) El explotador aéreo debe cumplir con los siguientes requisitos en materia de seguridad AVSEC de las aeronaves:

- (1) Aspectos Generales que deben cumplir los Explotadores de Servicio Especializado de Transporte Aéreo:
 - (i) Adoptar medidas de seguridad para impedir el robo y la manipulación indebida de sus aeronaves, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad de éstas, respecto a su uso en actos de interferencia ilícita.
 - (ii) Aplicar medidas de seguridad sobre los bienes o cosas objeto de transporte que será transportado por vía aérea, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad de dichos transportes y que puedan ser utilizados para cometer actos de interferencia ilícita.
 - (iii) Notificar a la Autoridad Aeronáutica cualquier actividad sospechosa con las aeronaves que pudiesen estar relacionadas con actos de interferencia ilícita.
 - (iv) Velar por la seguridad de las aeronaves que posea u opere.
 - (v) Coadyuvar en el objetivo de separar sus actividades, de las operaciones de transporte aéreo comercial.
 - (vi) Cerrar y asegurar todas las puertas y accesos a las aeronaves que estén fuera de servicio o de pernocta.
 - (vii) Mantener contacto con la Autoridad Aeronáutica, la Autoridad Aeroportuaria y los Organismos de Seguridad de Estado, para garantizar la seguridad de sus áreas de responsabilidad.
 - (viii) En caso de que apliquen, cumplir con lo señalado en las Secciones 108.10, 108.11, 108.12, 108.15, 108.16, 108.17, 108.19, 108.20, 108.26, 108.27, 108.28, 108.32 y 108.33 de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 108.
 - (ix) Cualquier otra disposición emitida por la Autoridad Aeronáutica en materia de seguridad de la aviación.

(2) Los Responsables en materia de Seguridad de la explotación de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo deben cumplir con lo siguiente:

- (i) Los Explotadores de Servicios Especializados de Transporte Aéreo deben designar a un responsable de seguridad, encargado de supervisar la aplicación de las medidas de seguridad establecidas por la empresa, quien debe demostrar haber recibido capacitación en materia AVSEC para coordinador de seguridad en tierra, de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica en el Apéndice B de la Regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108).
- (ii) La designación debe incluir el nombre del responsable de seguridad, así como una descripción de la manera en la cual se podrá contactar durante las veinticuatro (24) horas del día.

(3) El procedimiento de seguridad para los Explotadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, debe establecer procedimientos de seguridad por escrito, según lo establecido en el Apéndice G de la Regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108).

(4) El Explotador de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, que realice operaciones en zonas remotas, debe realizar lo siguiente:

- (i) Una evaluación de riesgo de la zona de operación.
- (ii) Establecer contacto con los Organismos de Seguridad de Estado más cercanos a la zona de operación, con la finalidad de coordinar algún tipo de apoyo en caso de ser requerido.
- (iii) Establecer el procedimiento más rápido y seguro de comunicación con la Autoridad Aeronáutica y el Organismo de Seguridad competente en el caso de que ocurra algún acto de interferencia ilícita.

(e) El explotador de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, debe cumplir con los siguientes requisitos en materia de seguridad operacional vinculados con aspectos, tales como:

- (1) Generales de operaciones
 - (i) Cumplimiento de leyes, disposiciones generales de operación y mantenimiento, así como procedimientos establecidos u otras referencias específicas indicadas en esta Sección y en sus manuales aceptados y aprobados. Las reglas que regulan la operación de aeronaves dentro de la República Bolivariana de Venezuela y dentro de 12 millas náuticas de sus costas.
 - (ii) Medidas previas al vuelo. De conformidad a lo establecido en la

RAV 281 referido a medidas previas al vuelo, antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo planificado. Esta información debe incluir:

- (A) Para todos los vuelos IFR y para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, un estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, alternativas disponibles en caso de que el plan de vuelo no pueda completarse y cualquier demora de tránsito aéreo conocida que haya sido notificada al piloto al mando por el ATC.
- (B) Para cualquier vuelo; longitud de pistas en los aeródromos a donde se intente proceder, y la siguiente información sobre datos de distancia de pista para despegue y aterrizaje:
 - 1. Para aeronaves civiles que tengan un Manual de Vuelo aprobado del avión o helicóptero que contenga datos de distancias de despegue y aterrizaje, se requerirá que los datos de despegue y aterrizaje estén contenidos en el mismo, y
 - 2. Para aeronaves civiles que no sean las especificadas en el numeral 1., del literal (B) de esta Sección; información confiable apropiada para la aeronave, y relacionada con la performance del mismo, bajo valores esperados de elevación del campo y gradiente de la pista, peso bruto de la aeronave.
- (iii) Servicios e instalaciones de vuelo.
 - (A) El piloto al mando o explotador iniciará vuelo cuando haya determinado previamente, utilizando datos oficiales de los servicios de información aeronáutica o de otras fuentes autorizadas, que las instalaciones y servicios terrestres y marítimos, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas para la navegación, requeridas para ese vuelo y para la seguridad del avión y protección de sus pasajeros:
 - 1. Estén disponibles.
 - 2. Sean adecuadas para la operación segura del vuelo previsto; y
 - 3. Función en debidamente para ese fin.
 - (B) El piloto al mando tomará las medidas oportunas para que se notifique, sin retraso indebido, cualquier deficiencia de las instalaciones y servicios observada en el curso de sus operaciones, a la autoridad directamente encargada de los mismos.
 - (C) Con sujeción a las condiciones publicadas para su uso, los aeródromos y helipuertos y sus instalaciones estarán disponibles continuamente para las operaciones de vuelo durante sus horas de operación publicadas, independientemente de las condiciones meteorológicas.
- (iv) Información relativa a los servicios de búsqueda y salvamento. El piloto al mando se asegurará que se lleve a bordo de la aeronave en cada vuelo, toda la información relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área sobre la cual volará la aeronave.
- (v) Mínimos de utilización de aeródromo y helipuerto.
 - (A) El piloto al mando no operará hacia o desde un aeródromo o helipuerto utilizando mínimos inferiores a los que establezca la Autoridad Aeronáutica para ese aeródromo o helipuerto, excepto cuando se otorgue una autorización especial.
 - (B) El explotador, se asegurará que el piloto al mando no opere hacia o desde un aeródromo empleando mínimos de utilización de aeródromo inferiores a los que pueda establecer para ese aeródromo el Estado en el que éste se ubica, a excepción que se tenga la aprobación específica del Estado.
- (vi) Planificación de vuelo:
 - (A) Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando se familiarizará con toda la información meteorológica disponible, apropiada al vuelo que realizará.
 - (B) La preparación de un vuelo que planifique alejarse de los alrededores del punto de partida y la de cada operación aérea conforme a las Reglas de Vuelo por Instrumentos incluirá:
 - 1. Un estudio de los informes y pronósticos meteorológicos actualizados de que se disponga; y
 - 2. La planificación de medidas alternativas, en caso que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto, debido a las condiciones meteorológicas.
 - (C) El explotador aéreo especificará los procedimientos de planificación del vuelo, para que el mismo se realice en condiciones seguras, basándose en las siguientes consideraciones:
 - 1. La performance del avión,

- 2. Otras limitaciones operacionales; y
- 3. Las condiciones que se prevén en ruta y en los aeródromos correspondientes.

(D) El explotador incluirá, en el manual de operaciones, los procedimientos respecto a la planificación operacional del vuelo.

(vii) Preparación de los vuelos:

(A) Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando debe comprobar que:

1. La aeronave:

- (1.A) Reúne las condiciones de aeronavegabilidad.
- (1.B) Esté debidamente matriculada.
- (1.C) Cuenten con los certificados vigentes correspondientes y demás documentación requerida por la Ley de Aeronáutica Civil y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas vigentes y aplicables, a bordo de la misma.
- (1.D) Cuenten con los instrumentos y equipos apropiados, operativos, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas.
- (1.E) Haya recibido el mantenimiento necesario de conformidad con los manuales de servicio de la aeronave, las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas vigentes y aplicables, y
- (1.F) No exceda las limitaciones de operaciones que figuran en el manual de vuelo o su equivalente.

- 2. El peso (masa) y centro de gravedad de la aeronave sean tales que pueda realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas.
- 3. La carga transportada esté debidamente distribuida y sujeta.
- 4. Cada explotador desarrollará procedimientos para asegurarse que el vuelo no comience a menos que se cumpla con la romanilla (vii) de esta Sección.

(B) El piloto al mando deberá disponer (o, el explotador proporcionará al piloto al mando) información suficiente respecto a la performance ascensional con, todos los motores en funcionamiento a efectos de determinar la pendiente ascensional que puede alcanzarse durante la fase de salidas en las condiciones de despegue existentes y con el procedimiento de despegue previsto. Asimismo deberá disponer de los datos de performance para todas las fases restantes.

(C) El piloto al mando o explotador se asegurará que el siguiente equipo de vuelo e información operacional estén accesibles y vigentes en el puesto de pilotaje de cada aeronave:

- 1. Una linterna funcional, en buen estado de operación.
- 2. Listas de verificación.
- 3. Cartas aeronáuticas.
- 4. Para operaciones IFR o nocturnas, cartas aeronáuticas de aproximación de área terminal y de navegación en ruta.
- 5. Información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área sobre la cual se vaya a volar.
- 6. En caso de aviones multimotores, datos de performance para el ascenso con un motor inoperativo; y
- 7. Un par de lentes correctivos de repuesto, cuando así este establecido en su certificado médico.

(D) Indicaciones a la tripulación. El piloto al mando se asegurará que los miembros de la tripulación conozcan bien, por medio del aleccionamiento verbal, otro método, la ubicación y el uso de:

- 1. Los cinturones de seguridad; y
- 2. Cuando sea apropiado:

- (2.A) Las salidas de emergencia.
- (2.B) Los chalecos salvavidas.
- (2.C) El equipo de suministro de oxígeno; y
- (2.D) Otro equipo de emergencia previsto para uso individual, inclusive tarjetas de instrucción de emergencia para los pasajeros.

(viii) Condiciones meteorológicas:

- (A) Los vuelos que deban efectuarse de acuerdo a las Reglas de Vuelo Visual solo se iniciaran si:
 - 1. Se trata de un vuelo visual en condiciones VMC.
 - 2. Los informes meteorológicos más recientes; o una combinación de los mismos y de pronósticos,

indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta, o en aquella parte de la ruta que haya de volarse de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual, serán, a la hora apropiada, tales que permitan el cumplimiento de estas reglas.

(B) Vuelos que se efectúen de acuerdo con las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR) Aviones:

- 1 Los vuelos que deban efectuarse de acuerdo a las Reglas de Vuelo por Instrumentos, solo se iniciarán cuando, la información disponible indique que, a la hora prevista de llegada, las condiciones en el aeródromo de aterrizaje previsto o en al menos un aeródromo alternativo al de destino, cuando éste se requiera, sean iguales o superiores a los mínimos de utilización del aeródromo de destino.

(C) Vuelos que se efectuar de acuerdo con las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR) Helicópteros:

- 1 Cuando se requiera un helipuerto de alternativa:

(1.A) Los vuelos que deban efectuarse de acuerdo a las Reglas de Vuelo por Instrumentos solo se iniciaran cuando la información disponible indique que las condiciones en el helipuerto de aterrizaje previsto o al menos en un helipuerto de alternativa serán, a la hora prevista de llegada, iguales o superiores a los mínimos, de utilización del aeropuerto.

2. Cuando no se requiera ningún helipuerto alternativo:

(2.A) Los vuelos que deben aceptarse de acuerdo a las Reglas de Vuelo por Instrumento, se inician cuando la información más reciente Desde dos horas antes, hasta dos horas después o desde la hora real de salida hasta dos horas después de la hora prevista de llegada, el período que sea más corto, indique que existan las siguientes condiciones meteorológicas:

Una altura de base de nubes de por lo menos 120 m (400 ft) por encima de la altura mínima que corresponda al procedimiento de aproximación por instrumento, y

Visibilidad de por lo menos 1,5 km más que la mínima correspondiente al procedimiento.

NOTA: Los valores de base de nubes y visibilidad establecidos en esta Sección serán considerados mínimos cuando se mantenga una vigilancia meteorológica fiable y continua. Si solo se dispone de pronóstico tipo "de área", la Autoridad Aeronáutica especificará los mínimos que considere pertinente

(E) Vuelos en condiciones de engelamiento:

1. Los vuelos que tengas que realizarse en condiciones de engelamiento conocidas ó previstas, solo se iniciarán cuando:
 - (1.A) La aeronave este certificada y equipada para volar en esas condiciones.
 - (1.B) Se haya inspeccionado en tierra para detectar la formación de hielo; y
 - (1.C) De ser necesario, se le haya dado el tratamiento de deshielo o antihielo.
2. La acumulación de hielo de otros contaminantes que se produce en forma natural se eliminará a fin de mantener la aeronave en condiciones aeronavegables antes del despegue.

(ix) Informes meteorológicos emitidos por los pilotos. El piloto al mando notificará lo antes posibles al ATC si encuentra condiciones meteorológicas que probablemente afecten a la seguridad operacional de otras aeronaves.

(x) Condiciones de vuelo peligrosas. Las condiciones de vuelo peligrosas que se encuentren y que no sean las relacionadas con las condiciones meteorológicas, se comunicarán lo más pronto posible a la estación aeronáutica correspondiente. Los informes así emitidos darán los detalles que sean pertinentes para la seguridad operacional de otras aeronaves.

(xi) Equipaje de mano:

- (A) El piloto al mando se asegurará que todo equipaje embarcado en la aeronave e introducido en la cabina de pasajero quede bien retenido.
- (B) El explotador especificará los procedimientos que garanticen que todo el equipaje embarcado en la

aeronave introducido a la cabina de pasajero se coloque en un lugar donde quede bien retenido.

(xii) Miembros de la tripulación de vuelo en sus puestos de servicio. Los tripulantes de vuelo en sus puestos de servicio, deberán cumplir con lo siguiente:

- (A) En el despegue y aterrizaje. El piloto al mando y los miembros de su tripulación que estén de servicio de vuelo en la cabina de pilotaje permanecerán en sus puestos
- (B) En ruta. El piloto al mando y los miembros de su tripulación de vuelo que estén de servicio de vuelo en la cabina permanecerán en sus puestos, a menos que su ausencia sea necesaria para desempeñar cometidos relacionados con la utilización del avión o por necesidades fisiológicas.
- (C) Cinturones de seguridad. El piloto al mando y los miembros de su tripulación de vuelo mantendrán abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos.
- (D) Arnés de seguridad cuando se dispone de arneses de seguridad:

1. Cualquier miembro de la tripulación de vuelo que ocupe un asiento de piloto mantendrá abrochado el arnés de seguridad durante la fase de despegue y aterrizaje.

2. Todos los otros miembros de la tripulación mantendrán abrochado su arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje, salvo que los tirantes de hombro les impidan desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes de hombro pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe quedar ajustado.

3. El arnés de seguridad incluye un cinturón de seguridad y los tirantes de hombro que pueden usarse separadamente.

(xiii) Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. El piloto al mando se asegurará que se cumpla este tipo de transporte, conforme a:

- (A) Las disposiciones relativas al transporte sin riesgos de mercancías peligrosas establecidas en la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 110 y en cumplimiento del marco normativo nacional dictado al efecto.

(xiv) La Autoridad Aeronáutica y otras instituciones del Estado, podrán utilizar los informes y registros relacionados con la seguridad operacional y documentos de investigación de accidentes e incidentes de aviación, en procesos judiciales, solo cuando los mismos concluyan que el accidente deviene de la comisión de un delito.

(xv) El explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un Manual de Operaciones con procedimientos aplicables ajustados a su tamaño y complejidad:

- (A) Cada explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones que contenga todas las instrucciones e información necesarias para el personal de operaciones, a fin de que éste realice sus funciones.
- (B) El manual de operaciones se modificará revisará, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que se encuentre actualizada la información en él contenida.
- (C) Todas las modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar el manual de operaciones.
- (D) El manual de operaciones será elaborado de acuerdo con los requerimientos aplicables de la regulación de operación específica en la que el explotador se encuentre certificado.

(xvi) Lista de equipo mínimo:

- (A) Cuando se establezca una Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) para un tipo de aeronave, el explotador incluirá en el manual de operaciones una Lista de Equipo Mínimo (MEL) aprobada de la aeronave, para que el piloto al mando pueda determinar si debe:
 1. Iniciar el vuelo; o continuar el vuelo a partir de cualquier escala técnica, en caso de que algún

instrumento, equipo o sistema dejen de funcionar.

(xvii) Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo:

(A) Ninguna aeronave se reabastecerá de combustible cuando los pasajeros estén embarcados, a bordo o desembarcando (o mientras giren los rotores en un helicóptero), a menos que esté debidamente dotado de personal calificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles previamente establecidos en el procedimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(B) Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se deberá mantener comunicaciones en ambos sentidos entre el personal en tierra que supervise el abastecimiento y el piloto al mando u otro personal calificado, utilizando el sistema de intercomunicación de la aeronave u otros medios adecuados.

(xviii) Procedimientos operacionales de aviones para la disminución del ruido:

(A) Los procedimientos operacionales de aviones para atenuar el ruido se ajustarán a las disposiciones pertinentes conforme a lo previsto en los PANS-OPS (Doc. 8168).

(B) La aplicación de este requisito estará sujeta a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica y a las reglas que se establezcan de manera general o para determinados aeródromos y/o a determinadas horas del día.

(xix) Cumplirá los aspectos aplicables de la Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de acuerdo a la RAV 5.

(2) Operaciones de vuelo

(i) El explotador aéreo tomará las medidas oportunas para que no se inicie un vuelo a menos que, se haya determinado previamente, por todos los medios razonables que se dispone, que las instalaciones o servicios terrestres y marítimos disponibles y requeridos necesariamente durante ese vuelo, para la seguridad de la aeronave y protección de las personas, sean adecuados al tipo de operación de acuerdo con el cual haya de realizarse el vuelo y funcionen debidamente para este fin.

(ii) Preparación de los vuelos. El explotador demostrará que no se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo, en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que:

(A) La aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad y documento de a bordo y los certificados apropiados requeridos según la RAV 60 y los siguientes requisitos:

1. Documentación a bordo. En cada aeronave se llevará a bordo los siguientes documentos adecuados y vigentes:

(1.A) Certificado de matrícula.

(1.B) Certificado de aeronavegabilidad.

(1.C) Las licencias aprobadas para cada miembro de la tripulación.

(1.D) El libro de a bordo según lo establecido en esta Sección.

(1.E) La licencia de la estación de radio de la aeronave, si está provista de aparatos o equipos de radio.

(1.F) Una lista de sus nombres y lugares de embarque y destino, si lleva pasajeros.

(1.G) Un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga, si transporta carga; y

(1.H) Un documento emitido por la Autoridad Aeronáutica que acredite la homologación acústica, de acuerdo a la normativa técnica aplicable.

(1. I) Cartas aeronáuticas actualizadas para la ruta del vuelo propuesta y para todas las rutas por las que posiblemente pudiera desviarse el vuelo.

(1.J) Los procedimientos establecidos para los pilotos al mando de aeronaves interceptadas; y

(1.K) Las señales visuales para uso de las aeronaves interceptadas, descritas en la RAV 281.

(1.L) Manual de vuelo aprobado u otro documento o información relacionada con toda limitación de utilización establecida por el Estado de Certificación de diseño y la Autoridad Aeronáutica.

2. Libro de a bordo: En cada aeronave deberá llevarse un libro de a bordo en el que se anoten los datos particulares de la aeronave, su tripulación y cada viaje. El libro de a bordo de la aeronave deberá contener los siguientes datos:

(2.A) Nacionalidad y matrícula de la aeronave.

(2.B) Fecha.

(2.C) Nombres de los miembros de la tripulación y asignación de obligaciones.

(2.D) Puntos y horas de salida y llegada.

(2.E) Propósito del vuelo.

(2.F) Observadores sobre el vuelo; y

(2.G) Firma del piloto al mando.

3. Registros del equipo de emergencia y supervivencia de a bordo: El propietario de la aeronave o el arrendatario, en caso que esté arrendada, dispondrán en todo momento en la aeronave, para mantener la comunicación inmediata con los centros coordinadores de salvamento, de listas que contengan información sobre:

(3.A) El equipo de emergencia; y

(3.B) El equipo de supervivencia llevado a bordo de la aeronave.

(3.C) El número, color y tipo de las balsas salvavidas y de las señales pirotécnicas, los detalles sobre el material médico de emergencia, provisión de agua y el tipo y frecuencia del equipo portátil o radio de emergencia.

4. Manual de vuelo: El piloto al mando deberá operar la aeronave de acuerdo a las limitaciones de operación especificadas en el manual de vuelo aprobado:

(4.A) El manual de vuelo de la aeronave se actualizará al aplicar los cambios que la Autoridad Aeronáutica requiera obligatorios.

(4.B) El manual de vuelo u otros documentos o información relacionados con toda limitación de utilización establecida para la aeronave por la autoridad encargada de la certificación y los requeridos en esta Regulación deben ser llevados a bordo de la aeronave.

5. Registro técnico de vuelo de la aeronave. El piloto al mando debe utilizar un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o mal funcionamiento detectados en la aeronave. El propietario de la aeronave o el arrendatario, en caso que esté arrendada debe asegurarse que los certificados de conformidad de mantenimiento de las acciones correctivas efectuadas sean registrados en el registro técnico de vuelo de la aeronave.

6. El certificado de aeronavegabilidad y otra documentación de a bordo se exhibirá o dispondrá a la entrada de la cabina de mando, y estará legible para los pasajeros o tripulantes y disponible a la Autoridad Aeronáutica.

7. No se podrá operar una aeronave con un tanque de combustible lleno instalado dentro del compartimiento de pasajeros o de equipaje, a menos que la instalación haya sido realizada de acuerdo con la RAV 43, y se encuentre a bordo de la aeronave una copia del documento de la Autoridad Aeronáutica que autoriza esa instalación a bordo de la aeronave.

(B) Estén instalados en la aeronave los instrumentos y equipo establecidos, para el tipo de operación que vaya a efectuarse y son suficientes para realizar el vuelo en condiciones seguras.

(C) Se ha obtenido la certificación de conformidad de mantenimiento de la aeronave según la RAV 43.

(D) La masa de la aeronave y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo en condiciones seguras, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

(E) Las cosas transportadas, están debidamente distribuidas y sujetas;

(F) Se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de utilización de la aeronave respecto al vuelo en cuestión; y

(G) Se ha cumplido con los requisitos del plan el vuelo.

(iii) Procedimiento en vuelo. Se establezcan en su Manual de Operaciones y se demuestren los Procedimientos durante el vuelo.

(iv) Tripulación. Se establezca la composición, calificaciones y obligaciones del piloto al mando/despachador de vuelo de acuerdo a la RAV 60 y lo siguiente:

(A) Obligaciones del piloto al mando. El piloto al mando:

1. Se cerciorará de que ha seguido minuciosamente las listas de verificación.

2. Será responsable de notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por el medio más expedito que disponga, cualquier accidente o incidente en relación con la aeronave, en el cual alguna persona resulte fallecida o lesionada, o se hayan causado daños de importancia a la aeronave o a la propiedad privada. En caso que el piloto al mando esté

incapacitado, el explotador aéreo tendrá que tomar dichas medidas.

3. Será responsable de notificar al explotador aéreo, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en la aeronave; y
4. Será responsable del mantenimiento del libro de a bordo o la declaración general. Cada piloto al mando que se desvíe de una regla de acuerdo a lo establecido en el numeral 2., del literal (A) de esta Sección, deberá enviar un informe por escrito a la Autoridad Aeronáutica sobre tal desviación.
5. Simulación en vuelo de situaciones de emergencia. El piloto al mando o explotador no permitirá que se simulen situaciones de emergencia o irregulares, cuando se lleven pasajeros.

(B) Instrucciones para las operaciones:

1. El piloto al mando se encargará de que todo el personal de operaciones esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades, y de la relación que existe entre éstas y las operaciones de vuelo en conjunto.
2. Para que una aeronave efectúe rodaje en el área de movimiento de un aeródromo o helipuerto, la persona que opere deberá:
 - (2.A) Este debidamente autorizada por el explotador o por el arrendador si está arrendada o por un agente designado.
 - (2.B) Ser competente para maniobrar la aeronave en rodaje.
 - (2.C) Estar calificada para usar radioteléfono; y
 - (2.D) Haber recibido instrucción de alguien competente con respecto a: la disposición general del aeródromo o helipuerto; rutas; letreros; luces de señalización; señales e instrucciones de Control de Tránsito Aéreo (ATC); fraseología, procedimientos; y estar en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento seguro de las aeronaves en el aeródromo o helipuerto.
3. El rotor del helicóptero se hará girar con potencia de motor cuando se encuentre un piloto calificado al mando. El explotador proporcionará las instrucciones específicas y procedimientos que habrá de seguir el personal, salvo los pilotos calificados que tengan que girar el rotor del motor para fines ajenos al vuelo.
4. Explotadores Aéreos. El explotador capacitará debidamente a todo personal de operaciones, en cuanto a:
 - (4.A) Sus respectivas obligaciones y responsabilidades; y
 - (4.B) A la relación que existe entre éstas y las operaciones de vuelo en conjunto.

(C) Competencia lingüística. El piloto al mando o explotador se cerciorará de que los miembros de la tripulación de vuelo tengan la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas, conforme a lo especificado en la RAV 60.

(D) Composición de la tripulación de vuelo. El número y composición de la tripulación de vuelo no serán inferiores a los especificados en el manual de vuelo o en otros documentos relacionados con el Certificado Tipo de la aeronave.

(E) Calificaciones de la tripulación.

1. El piloto al mando:
 - (1.A) Se asegurará de que cada miembro de la tripulación de vuelo sea titular y posea una licencia con sus habilitaciones y certificado médico aeronáutico vigentes y apropiados a las funciones que haya de ejercer, expedida por la Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula de la aeronave o expedida por otro Estado y convalidada por la Autoridad Aeronáutica competente.
 - (1.B) Se asegurará de que los miembros de la tripulación de vuelo estén habilitados en forma adecuada; y
 - (1.C) Comprobará, a su satisfacción, que los miembros de la tripulación de vuelo sigan siendo competentes.
2. Cuando una aeronave esté equipada con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS/TCAS), se asegurará de que cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo de la aeronave haya recibido la instrucción apropiada (PANS-OPS según corresponda) para tener el grado de competencia que requiere el uso del equipo ACAS/TCAS y para evitar, las posibles colisiones.

(F) Gestión de la fatiga.

1. Programa de gestión de la fatiga. El explotador establecerá e implantará un programa de gestión de fatiga que garantice que todo su personal que participe en la operación y mantenimiento de la aeronave, no lleve a cabo sus funciones cuando esté fatigado. En este programa se considerarán las horas de vuelo y de servicio y se incluirán en el manual de operaciones.
2. En caso de permitirse exenciones a las limitaciones de tiempo de vuelo y de servicio, el programa incluirá disposiciones para:

- (2.A) Evaluar los riesgos conexos y aplicar las medidas de mitigación apropiadas para garantizar la seguridad operacional; y
- (2.B) Determinar cuál persona de la organización de la administración está autorizada para aprobar el cambio.
- (2.C) De haber cambios, se registrarán por escrito la evaluación de riesgos y la medida de mitigación correspondiente.
- (2.D) Los cambios se harán sólo con la aprobación de la persona responsable de la operación.

(v) Equipaje de mano. El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en la aeronave e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde se encuentre adecuadamente retenido.

(vi) Limitaciones de utilización de la performance de la aeronave. La aeronave se utilizará de acuerdo con los términos de su certificado de aeronavegabilidad y dentro de las limitaciones de utilización aprobadas, indicadas en su manual de vuelo.

(vii) Instrumentos, equipo y documentos de vuelo de la aeronave. Además del equipo mínimo necesario para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, se instalarán o llevarán en las aeronaves, según sea apropiado, los instrumentos, equipos y documentos de vuelo que se prescriben en la presente Regulación, de acuerdo con la aeronave utilizada y con las circunstancias en que haya de realizarse el vuelo. La Autoridad Aeronáutica aprobará los instrumentos y equipo establecidos, incluida su instalación.

(A) Reglas de vuelo visual para vuelo diurno. Para las Reglas de Vuelo Visual (VFR) durante el día, se requieren los siguientes instrumentos y equipos:

1. Indicador de velocidad.
2. Altimetro.
3. Indicador magnético de dirección.
4. Tacómetro para cada motor.
5. Indicador de presión de aceite para cada motor usando sistema de presión.
6. Indicador de temperatura para cada motor enfriado por líquido.
7. Indicador de temperatura del aceite para cada motor enfriado por aire.
8. Indicador de presión del múltiple de admisión para cada motor.
9. Indicador de cantidad de combustible para cada tanque.
10. Indicador de la posición del tren de aterrizaje, de ser éste retráctil.
11. Un sistema de luces anticolidión rojas o blancas aviación.
12. Aeronaves operadas sobre agua.

(12.A) Todos los hidroaviones irán equipados con un chaleco salvavidas o dispositivo individual de flotación para cada ocupante, accesible desde el asiento o litera; Equipo para hacer señales acústicas prescritas en el Reglamento internacional para la prevención de colisiones en el mar, cuando sea aplicable; Un ancla y un ancla flotante, cuando se necesite para ayudar a maniobrar.

(12.B) Los helicópteros, cuando se prevea que hayan de volar sobre el agua, estarán equipados con medios de flotación permanente o rápidamente desplegable, a fin de asegurar un amaraje forzoso seguro del helicóptero cuando: Vuele sobre agua a una distancia desde tierra correspondiente a más de 10 minutos a la velocidad normal de crucero en el caso de helicópteros de clase de performance 1 o 2; o Se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra superior a la distancia de autorrotación o de aterrizaje forzoso seguro, en el caso de helicópteros de clase de performance 3.

(12.C) Si la aeronave es operada por sobre el agua, y más allá de la distancia de planeo desde la costa, debe tener un equipo de flotación aprobado, fácilmente disponible para cada ocupante, y al menos un dispositivo de señalización pirotécnica.

NOTA: Por costa se entiende el área de tierra adyacente al agua que queda por

encima de la marca de marea más alta, y que excluye áreas de tierra que permanezcan intermitentemente bajo el agua.

13. Un cinturón de seguridad aprobado, con un dispositivo de cierre metal a metal, también aprobado, para cada ocupante de dos (2) o más años de edad.
 14. Para aeronaves civiles un arnés de hombros aprobado para cada asiento frontal. El arnés de hombros debe estar diseñado para proteger al ocupante de lesiones serias en la cabeza, cuando el ocupante experimente las fuerzas de inercia mayores especificados bajo los estándares de diseño del Estado de Certificación. Cada arnés de hombros instalado en el puesto de un miembro de la tripulación de vuelo debe permitirle a éste, cuando esté sentado y con el cinturón de seguridad y el arnés de hombros ajustados, realizar todas las funciones necesarias para las operaciones de vuelo. A los fines de esta disposición:
 - (14.A) La fecha de fabricación de una aeronave es la fecha que el registro de inspección de aceptación refleja que la aeronave está completo y satisface los datos de diseño del tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica; y
 - (14.B) Un asiento frontal es un asiento ubicado en el puesto de un miembro de la tripulación de vuelo o al lado de ese asiento.
 15. Un transmisor de localización de emergencia.
 16. Para aeronaves, certificados en tipo en la categoría normal, utilitaria y acrobática, con una configuración de 9 o menos asientos excluyendo los asientos de pilotos, fabricados después del 12 de diciembre de 1986, un arnés de hombros para:
 - (16.A) Cada asiento frontal.
 - (16.B) Cada asiento adicional.
 17. Para helicópteros, un arnés de hombros para cada asiento que satisfaga los requerimientos bajo los estándares de diseño del Estado de certificación.
 18. Para todos los helicópteros en todos los vuelos, fusibles eléctricos de repuesto, de los amperajes apropiados, para sustituir en vuelo en lugares accesibles, como sea aplicable.
- (B) Reglas para vuelo nocturno. Para vuelo nocturno, se requieren los siguientes instrumentos y equipos:
1. Instrumentos y equipos especificados en el literal (C) de esta Sección.
 2. Luces de posición aprobadas que exige la normativa técnica nacional, para aeronaves en vuelo o que operen en el área de movimiento de un aeródromo.
 3. Un sistema de luces anticollisión rojo o blanco aprobado.
 4. Una luz eléctrica de aterrizaje.
 5. Una fuente adecuada de energía eléctrica para la iluminación de todos los instrumentos de vuelo, todos los equipos eléctricos y de radio instalados.
 6. Un juego de fusibles de repuesto o tres fusibles de repuesto de cada clase requerida, que sean accesibles al piloto durante el vuelo.
 7. Luces en los compartimentos de pasajeros.
 8. Linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.
 9. En helicópteros un faro de aterrizaje que pueda ser orientable al menos en el plano vertical.
- (C) Reglas de Vuelo por Instrumento. Para IFR, se requieren los siguientes instrumentos y equipos:
1. Instrumentos y equipo especificados en el literal (A) de esta Sección, y, para vuelo nocturno, instrumentos y equipo especificados en el literal (B) de esta Sección.
 2. Un sistema de comunicaciones por radio bi-direccional y equipo de navegación adecuado a las facilidades de tierra que serán usadas.
 3. Indicador giroscópico de rata de banqueo, excepto en las siguientes aeronaves:
 - (3.A) Aviones con un tercer sistema de instrumentos de actitud usable a través de actitudes de vuelo de 360° Grados de cabeceo y alabeo e instalado en correspondencia con los requerimientos para instrumentos; y
 - (3.B) Helicópteros con un tercer sistema de instrumentos de actitud usable a través de posiciones de vuelo de más o menos 80° Grados de cabeceo y más o menos 120° Grados de alabeo, e instalado bajo los estándares de diseño del Estado de certificación.
 4. Indicador de deslizamiento (derrape).
 5. Altimetro sensitivo ajustable para presión barométrica.
 6. Un reloj que muestre horas, minutos y segundos, con una aguja de barrido en segundos, o en presentación digital.

7. Generador o alternador de capacidad adecuada.
8. Indicador de actitud de vuelo, horizonte artificial.
9. Indicador de dirección giroscópico, giro-direccional o equivalente.
10. Instrumento o equipo que indique temperatura exterior.
11. El sistema de indicación de velocidad aerodinámica debe contar con dispositivos que impidan su malfuncionamiento debido a la condensación o formación de hielo.

- (D) Vuelo a, o por encima de 24 000 pies MSL (FL 240). Si se requiere equipo de navegación VOR de acuerdo a lo establecido en el párrafo (d) (2) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Bolivariana de Venezuela a, o por encima de FL 240, a menos que esa aeronave esté equipada con un equipo aprobado de medición de distancia (DME). Cuando el DME falle y la aeronave se encuentre a, o por encima de FL 240, el piloto al mando notificará inmediatamente al ATC y entonces podrá continuar las operaciones a, o por encima de FL 240 hasta el más próximo aeropuerto de aterrizaje previsto, en el cual puedan hacerse reparaciones o remplazo del equipo.
 - (E) Operaciones Categoría II. Para operaciones de Categoría II se requieren los instrumentos y el equipo especificados en: el numeral 1., literal (C) de esta Sección; y
 - (F) Operaciones Categoría III. Los instrumentos y el equipo para operaciones de Categoría III son los especificados en el literal (C) de esta Sección.
 - (G) Aeronaves a grandes altitudes. Los helicópteros sin cabina presurizadas y aviones que se prevea que vayan a volar a grandes altitudes estarán equipados con dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno. Las aeronaves para las cuales se expida por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad a partir del 1 enero de 1990 que sean presurizados destinados para volar altitudes a las cuales la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa estarán equipados con un dispositivo que proporcione una advertencia positiva a la tripulación de vuelo de cualquier pérdida peligrosa de presión.
 - (H) Operación zonas terrestres designadas. Las aeronaves que se empleen sobre zonas terrestres que hayan sido designadas como zonas en las que serían muy difícil la búsqueda y salvamento, estarán provistas de los dispositivos de señales y del equipo salvavidas (incluyendo equipo de supervivencia) apropiados al área sobre la que se haya de volar.
- (viii) Equipo de comunicaciones, navegación y vigilancia de a bordo. La aeronave irá provista de equipo de radiocomunicación que permita:
- (A) La comunicación en ambos sentidos para fines de control de aeródromo;
 - (B) Recibir información meteorológica en cualquier momento durante el vuelo; y
 - (C) La comunicación, en ambos sentidos, en cualquier momento durante el vuelo, con una estación aeronáutica por lo menos y con aquellas otras estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que pueda establecer la autoridad competente.
- (ix) Lista de Equipo Mínimo (MEL). En los casos aplicables, incluirá en el Manual de Operaciones una Lista de Equipo Mínimo, aprobada por la Autoridad Aeronáutica, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar.

(3) Mantenimiento de la aeronave.

- (i) Responsabilidad de mantenimiento del explotador. Los explotadores se asegurarán conforme con los procedimientos de mantenimiento aprobados en su Manual General de Mantenimiento que:
 - (A) Cada aeronave incorporada su flota operacional, se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad;
 - (B) El equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento; y
 - (C) El certificado de aeronavegabilidad, de cada aeronave de su flota operacional este vigente y sea válido.
- (ii) Programa de mantenimiento/inspección. El explotador aéreo dispondrá, para uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional en cuestión, de un programa de mantenimiento/inspección aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
- (iii) Los registros de mantenimiento serán llevados de acuerdo a las disposiciones aplicables indicadas en las RAV 43.
- (iv) Efectuará el reporte de notificaciones obligatorias requeridas en la RAV 43.
- (v) Subcontratara Organizaciones de mantenimiento Aeronáutico certificadas y habilitadas de acuerdo a la RAV 145.
- (vi) Efectuará la Certificación de Conformidad de Mantenimiento de acuerdo a las disposiciones de la RAV 43.

(4) Mercancías peligrosas.

- (i) Los explotadores de Servicios Especializados de Transporte Aéreo que se encuentren o no habilitados por la Autoridad Aeronáutica, para transportar mercancías peligrosas como carga (transporte de cosas), se cerciorarán de establecer un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas que cumpla con los requisitos previstos en la RAV 110 y aquellos requisitos que resulten pertinentes relacionados con las Instrucciones Técnicas y se asegurará que se incorporen en el manual de operaciones, los procedimientos mínimos requeridos.

CAPÍTULO C DEBERES DE LOS EXPLOTADORES DEL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO

SECCIÓN 136.13 RESPONSABILIDAD CIVIL, CONTRACTUAL Y EXTRACONTRACTUAL

El régimen de responsabilidad civil, contractual y extracontractual, que ampare la operación de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, no podrá ser menor en su cobertura al establecido por la Ley de Aeronáutica Civil para el Servicio Público de Transporte Aéreo.

SECCIÓN 136.14 REGISTRO DE ESTADÍSTICAS

Iniciada la prestación de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, la sociedad mercantil llevará las estadísticas correspondientes a la prestación de dicho servicio, debe consignar ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, dentro de los diez (10) primeros días de cada mes, el resultado de la operación del mes inmediatamente anterior.

SECCIÓN 136.15 PROHIBICIÓN DE NEGOCIACIÓN BILATERAL

En virtud de la naturaleza jurídica de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, no son objeto de ningún tipo de negociación bilateral con otros Estados.

CAPÍTULO D DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Las sociedades mercantiles que hayan obtenido un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo para la Prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, previo a la publicación de la presente Providencia Administrativa en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, podrán continuar las operaciones autorizadas por el tiempo de la concesión y adaptar su operación al contenido de la presente Regulación Aeronáutica Venezolana, lo que podrá ser verificado mediante inspecciones que realice la Autoridad Aeronáutica.

SEGUNDA: Las sociedades mercantiles que hayan obtenido un permiso de la Autoridad Aeronáutica para la Prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, podrán renovar dicho permiso solo por una vez, teniendo el mismo una duración de seis (6) meses; el cual podrá ser suspendido o revocado por la Autoridad Aeronáutica si esta determina que la sociedad mercantil ha incumplido con la legislación nacional o las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

TERCERA: La renovación de los permisos operacionales dependerá del cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Regulación Aeronáutica Venezolana y no se extenderá por más de seis meses, tiempo en el cual el explotador aéreo deberá someterse al proceso de certificación previsto en la RAV 119, en cumplimiento a los requerimientos que exige la legislación nacional.

CUARTA: Para el momento de la Publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela de la presente Providencia Administrativa, las sociedades mercantiles que se encuentren en Proceso de Certificación, deben cumplir taxativamente con todos y cada uno de los requisitos aquí establecidos.

QUINTA: Los Servicios de Aeroambulancia se regirán por ésta Regulación Aeronáutica Venezolana y por los lineamientos técnicos y operacionales que a tal efecto correspondan de acuerdo con la normativa técnica que les aplique en atención a la seguridad operacional y protección de la aviación civil; hasta tanto la Autoridad Aeronáutica de la República establezca un instrumento que les regule.

DISPOSICIÓN FINALES

PRIMERA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-560-16, de fecha 09 de junio de 2016, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.021 de fecha 01 de noviembre de 2016, que contiene "Las Condiciones Generales para la Certificación y Operación en la Prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo en las Modalidades de Taxi Aéreo y Transporte Aéreo de Valores".

DISPOSICIONES FINALES

SEGUNDA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente.

TERCERA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

**PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-175-19
CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019**

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9, de conformidad con lo establecido en los artículos 5 y 47 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con las atribuciones previstas en los numerales 1, 3 y 15 literal "c" del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 139 (RAV 139) CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

CAPÍTULO A GENERALIDADES

SECCIÓN 139.1 APLICABILIDAD.

La presente regulación establece los requerimientos y proceso de certificación y operación de aeródromos abiertos al uso público nacionales e internacionales con el objeto de garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las instalaciones, servicios, equipos, y procedimientos operacionales, conforme a la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-14 "Diseño de Aeródromos", RAV-114 "Operaciones de Aeródromos" y demás normas técnicas aplicables.

SECCIÓN 139.2 DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS.

Definiciones: Los términos y expresiones indicados a continuación que figuran en esta Regulación, tendrán los siguientes significados:

Actividad Crítica: Toda actividad dentro de la operación y mantenimiento de un aeródromo relacionada a:

- (a) Procedimientos del Manual de Aeródromo aceptado por la AA; o
- (b) Procesos integrantes del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS del aeródromo; o
- (c) Otras tareas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la RAV-14, RAV-139.

Actuación Humana: Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo Certificado: Aeródromo a cuyo operador/explotador se le ha otorgado un Certificado de Explotador de Aeródromo.

Aeronave de Diseño: Aeronave que se toma como crítica para diseñar un aeródromo.

Aeropuerto: Aeródromo de uso público que cuenta con los servicios o intensidad de movimiento de modo habitual, para despachar o recibir pasajeros, carga o correo, declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Aeropuerto Internacional: Todo aeropuerto designado por la República Bolivariana de Venezuela, cuyo espacio e instalaciones está destinado a la entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se lleva a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria así como procedimiento similares, y en el que existen de manera permanente los servicios indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Aeropuerto Nacional: Todo aeródromo destinado a la operación de vuelos dentro del territorio venezolano.

Autoridad Aeronáutica: autoridad de un estado contratante de la OACI, con competencia para regular y fiscalizar la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En el territorio nacional, el Ente encargado de esta responsabilidad es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

Avión Crítico: El tipo de avión que incluye las mayores exigencias a los elementos pertinentes de la infraestructura físicas y de las instalaciones para las cuales está destinado el aeródromo.

Aviación General: Comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus modalidades y está sujeta a lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y a la normativa técnica que se dicte al respecto.

Categoría del Aeródromo: Es la clasificación que se realiza tomando en cuenta la cantidad y el tipo de equipos de rescate y servicios contra incendio requeridos por los bomberos aeronáuticos lo cual es determinado por la aeronave de mayor longitud que normalmente utilizaría el aeródromo y la anchura de su fuselaje, conforme a lo establecido en la presente Regulación.

Certificación: Procedimiento por el cual la autoridad aeronáutica actuando en ejercicio de sus competencias reconoce mediante documento público, que una persona, servicio; producto o proceso, opera o se ejecuta en torno a una actividad aeronáutica conforme a los requisitos exigidos.

Certificado de Explotador de Aeródromo: documento otorgado por la Autoridad Aeronáutica, conforme con las normas de Diseño y operación de aeródromo aplicables a la explotación de aeródromo que acredita el cumplimiento de los requisitos correspondientes.

Clave de Referencia de Aeródromo: Método simple para relacionar entre sí, las numerosas especificaciones relativas a las características de los aeródromos, con el fin de suministrar una serie de instalaciones aeroportuarias que convengan a los aviones que se prevé operará en ellos.

Circular de Asesoramiento: Documento emitido por la Autoridad Aeronáutica que contiene procedimientos aceptables para ampliar, aclarar y servir como guía para el cumplimiento de los requisitos de las RAV.

Desviación: Es una autorización otorgada por la Autoridad Aeronáutica Nacional para cumplir una normativa de carácter técnico mediante la aplicación de métodos, soportados por los correspondientes estudios técnicos o procedimientos alternos cuya posibilidad de aplicación ha sido prevista en la regulación.

Estudio Aeronáutico: Es un estudio de un problema aeronáutico para determinar las posibles soluciones y seleccionar las que resulten aceptables sin que afecte negativamente la seguridad.

Estudio De Compatibilidad: Estudio realizado por el explotador de aeródromo a fin de abordar la cuestión de las repercusiones de la introducción de un tipo o modelo de avión que resulta nuevo para el aeródromo. Es posible incluir en el estudio de compatibilidad una o varias evaluaciones de la seguridad operacional.

Evaluación de la Seguridad Operacional: Un elemento del proceso de gestión de riesgos de un SMS que se utiliza para evaluar las preocupaciones de seguridad operacional que surgen, entre otras causas, de las desviaciones respecto de las normas y reglamentaciones aplicables, los cambios identificados en un aeródromo o cuando se plantea cualquier otra preocupación de seguridad operacional.

Explotador de Aeródromo: Toda persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado para explotar un aeródromo debidamente otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

Exención: Privilegio que se concede a un operador/explotador de aeródromo eximiéndolo del cumplimiento de una norma técnica o parte de ella.

Infraestructura del Aeródromo: Elementos físicos e instalaciones conexas del aeródromo.

Inspección Técnica: Verificación visual o por instrumentos del cumplimiento de las especificaciones técnicas relativas a la infraestructura y las operaciones del aeródromo

Inspector Aeronáutico de Aeródromos: Funcionario designado por la Autoridad Aeronáutica, facultado para inspeccionar, evaluar y recomendar con el objeto de determinar el nivel de seguridad operacional del explotador de aeródromo.

Manual del Aeródromo: Requisito principal del Proceso de Certificación de Aeródromos aprobado por la Autoridad Aeronáutica, el cual debe contener toda la información pertinente relativa al emplazamiento, instalaciones, procedimientos operacionales, mantenimiento, servicios, equipos, organización y administración del aeródromo incluyendo un sistema de gestión de la seguridad operacional, con arreglo a la normativa legal vigente.

NOTAM: Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Obstáculo: Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo que esté situado en un área destinada al

movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

Operador/Explotador de Aeródromo: Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.

Personal de Operaciones: Toda persona, empleada o no por el explotador de aeródromo, cuyas funciones consistan en garantizar la seguridad de las operaciones del aeródromo o exijan que esa persona tenga acceso a las áreas de movimiento del aeródromo y todas las áreas dentro del perímetro del aeródromo.

Plan de Emergencia de Aeródromo (PEA): Proceso por el cual cada aeródromo se prepara a hacer frente a cualquier emergencia que ocurra en el mismo o en sus cercanías.

Principios Relativos a Factores Humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción u operaciones aeronáuticas y que buscan establecer una interfaz segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Procedimiento: Método utilizado o modo de acción para el logro de un objetivo previamente definido.

Proceso de Certificación de Aeródromo: Se refiere al conjunto de acciones y fases sucesivas llevadas a cabo por la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana Venezuela, con el fin de dar fe; mediante la expedición de un Certificado, que el explotador de un aeródromo es competente para garantizar que el aeródromo, su espacio aéreo correspondiente y los procedimientos de explotación son seguros para el uso de las aeronaves, además que es capaz de cumplir con las normas Nacionales e Internacionales pertinentes.

Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP): Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.

Promulgación: Acción de notificar formalmente información oficial a la comunidad de la aviación.

Reglamento Aplicable: Los reglamentos aplicables al aeródromo y al explotador de aeródromo transpuestos de especificaciones internacionales y otros reglamentos pertinentes.

Riesgo de Seguridad Operacional: Es la evaluación expresada en términos de probabilidad y gravedad previstas, de las consecuencias de un peligro, tomando como referencia la peor situación previsible.

Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional: Sistema de gestión para la seguridad en los aeródromos que incluye la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones para que un explotador de aeródromo ponga en práctica los criterios de seguridad de aeródromos y que permite controlar la seguridad y utilizar los aeródromos en forma segura.

(b) ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.

AA	AUTORIDAD AERONÁUTICA
AD	AERÓDROMO
AGA	AERÓDROMOS, RUTAS AÉREAS Y AYUDAS TERRESTRE
AIM	GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AIP	PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AIS	SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
AP	AEROPUERTO
ATCA	ÁREA DE TRABAJO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
ATS	SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO
CDC	CARTA DE DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO
CEA	CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO
CA	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO
Doc.	DOCUMENTO PUBLICADO POR LA OACI
DP	INSPECTOR JEFE DEL PROCESO
FSOC	FORMULARIO DE SOLICITUD OFICIAL DE CERTIFICACIÓN
GIA	GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA
GGSA	GERENCIA GENERAL DE SEGURIDAD AERONÁUTICA
IA	INSPECTOR DE AERÓDROMO
INAC	INSTITUTO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
MA	MANUAL DE AERÓDROMOS
NOTAM	AVISO A LOS AVIADORES
OACI	ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OP	OPERACIÓN
PCA	PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
PEA	PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO
RAV	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA
SARPS	NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS OACI
SEI	SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS
SMS	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

SSP PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

SECCIÓN 139.3 NORMAS GENERALES.

- (a) Ningún operador/explotador de aeródromo, debe operar un aeródromo de uso público donde se hayan autorizado operaciones de transporte aéreo público regular nacional e internacional, si no cuenta con un Certificado de Explotador de Aeródromo y las condiciones operacionales aceptadas por la Autoridad Aeronáutica como lo establece esta Regulación.
- (b) Los aeródromos no certificados que se encuentren en operación, deben presentar un plan para iniciar el proceso de certificación basada en lo establecido en la presente regulación.

SECCIÓN 139.4 CLAVE DE REFERENCIA DE AERÓDROMO.

El operador/explotador debe establecer una clave de referencia del aeródromo de acuerdo a los requisitos basados en la longitud del campo de referencia y la envergadura de los aviones destinados a operar en el aeródromo, a fin de proporcionar una serie de instalaciones aeroportuarias que garanticen las operaciones seguras, como se establece en la Tabla A1.1, contenida en la Regulación Aeronáutica Venezolana 14 (RAV 14) "Diseño de Aeródromos", para el cumplimiento del proceso de certificación.

SECCIÓN 139.5 NORMAS, MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS DE CUMPLIMIENTO.

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe cumplir con lo prescrito en el Manual de Aeródromo, conforme a lo establecido en las Regulaciones Aeronáutica Venezolana en materia de aeródromo y otros documentos relacionados, que sean aceptables por la Autoridad Aeronáutica.
- (b) El operador/explotador de aeródromo deberá considerar, previo a la elaboración de la solicitud formal de certificación, evaluar si existen otras leyes o regulaciones en el Estado que abarquen asuntos como la protección del medioambiente, aspectos territoriales, sanitarios u otros, que requieran la aprobación de una autoridad competente en estos sectores, cuando corresponda. Los procesamientos de la expresión de interés deben incluir, cuando corresponda, referencias a las entidades competentes del Estado para obtener su autorización con la documentación necesaria, por ejemplo: un estudio de consecuencias ambientales llevado a cabo por el solicitante.

SECCIÓN 139.6 RESPONSABILIDADES COMPARTIDAS.

- (a) Cuando el operador/explotador de aeródromo no sea responsable de algunos de los temas detallados en el alcance de la certificación, en el Manual de Aeródromo, debe establecer para cada uno de los elementos, qué tipo de coordinación y procedimientos se deben aplicar para los casos que son varias las partes interesadas responsables.
- (b) Como parte de la implementación del SMS y de interfaces y responsabilidades compartidas, el operador/explotador de aeródromo debe asegurarse de que todos los usuarios del aeródromo, incluidos los explotadores de aeronaves, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente, actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan los requisitos de seguridad operacional de su SMS.
- (c) El operador/explotador de aeródromo, debe establecer cartas acuerdo con: los explotadores de aeronaves; los servicios de navegación aérea, en sus diferentes especialidades; los servicios de aeronaves en tierra, y todas las partes interesadas que contribuyan al desarrollo de las actividades aeronáuticas y a la mejora continua de la seguridad operacional, aceptable a Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO B**CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS.****SECCIÓN 139.7 GENERALIDADES.**

Este Capítulo contiene disposiciones relativas al proceso de certificación. Se han elaborado principios y procedimientos generales que se deben seguir a fin de asistir a los operadores/explotadores de aeródromos en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional.

SECCIÓN 139.8 ALCANCE DE LA CERTIFICACIÓN.

- (a) El alcance de la certificación abarca todas las especificaciones pertinentes establecidas en el marco normativo aplicable al aeródromo, aceptable a la Autoridad Aeronáutica.

- (b) El alcance de la certificación incluye, como mínimo, los siguientes temas:

- (1) El cumplimiento de la infraestructura del aeródromo respecto de las regulaciones aplicables al diseño y las operaciones que el aeródromo prevé ofrecer;
- (2) Los procedimientos operacionales y su aplicación cotidiana, si procede, respecto de:
 - (i) Datos y presentación de informes del aeródromo;
 - (ii) la coordinación con elementos de los servicios de tránsito aéreo (ATS);
 - (iii) acceso al área de movimiento;
 - (iv) plan de emergencias del aeródromo;
 - (v) salvamento y extinción de incendios (SEI);
 - (vi) inspección del área de movimientos;
 - (vii) mantenimiento del área de movimientos;
 - (viii) condiciones meteorológicas peligrosas;
 - (ix) ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo;
 - (x) seguridad operacional durante obras en el aeródromo;
 - (xi) dirección en la plataforma;
 - (xii) seguridad operacional en la plataforma;
 - (xiii) vehículos en el área de movimientos;
 - (xiv) gestión del peligro que representa la fauna silvestre;
 - (xv) obstáculos;
 - (xvi) traslado de aviones inutilizados;
 - (xvii) operaciones con poca visibilidad; y
 - (xviii) cumplimiento del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) respecto de la normativa aplicable.

SECCIÓN 139.9 PROCESO DE CERTIFICACIÓN.

- (a) Toda persona natural o jurídica que pretenda operar/explotar un aeródromo en el territorio nacional, debe solicitar por escrito a la Autoridad Aeronáutica el inicio del proceso de Certificación.
- (b) El solicitante del Certificado de Explotador de Aeródromo debe culminar satisfactoriamente las cinco (05) Fases del Proceso de Certificación de Aeródromos, para obtener el respectivo Certificado de Explotador de Aeródromos otorgado por la Autoridad Aeronáutica.
- (c) Cuando el solicitante del Certificado de Explotador de Aeródromo justifique ante la Autoridad Aeronáutica, el no poder cumplir el lapso acordado con la AA, para culminar cada fase del proceso de certificación, debe notificar por escrito, y solicitar una extensión del tiempo de la fase que se trate, con cinco (5) días de antelación a la culminación de la referida Fase.
- (d) Cuando por causa imputable al solicitante, el proceso de Certificación de Aeródromo se detuviere, en la tercera o cuarta Fase, por un período mayor a treinta (30) días continuos, la Autoridad Aeronáutica dejará sin efecto la solicitud, por lo que el solicitante debe reiniciar el Proceso de Certificación.
- (e) **PRIMERA FASE: Pre-Applicación.** Tratamiento de la expresión de interés de un solicitante de Certificado de Explotador de Aeródromo, dónde:
 - (1) El operador/explotador de aeródromo debe presentar ante la AA, la carta de intención/formulario de pre-aplicación (modelo en Apéndice A) para iniciar el Proceso de Certificación del Aeródromo.
 - (2) A requerimiento del operador/explotador de aeródromo la AA podrá efectuar una visita de orientación al aeródromo para continuar con la solicitud formal;
 - (3) En el caso de aeródromos que se encuentran operativos, la AA puede efectuar inspecciones técnicas, a fin de verificar que el aeródromo cumple con los requisitos, en materia de infraestructura, superficies limitadoras de obstáculos, ayudas visuales y no visuales y equipo del aeródromo, los servicios SEI, la gestión del peligro que representa la presencia de la fauna, y cualquier otra situación que altere la seguridad operacional del aeródromo.

- (4) Durante ésta fase, el operador/explotador de Aeródromo debe desarrollar el contenido del Manual de Aeródromo.
- (5) El operador /explotador de aeródromo debe realizar un Plan de Acciones Correctiva basado en los resultados de las inspecciones técnicas, y tenerlo en cuenta en la elaboración del Manual de Aeródromo.
- (f) **SEGUNDA FASE, Solicitud Formal de Certificación de aeródromo:** Evaluación de la solicitud oficial del operador/explotador de aeródromo.
- (1) El operador/explotador solicitante de un Certificado de Explotador de Aeródromo debe presentar su solicitud formal ante la AA (modelo en Apéndice B).
- (2) El operador/explotador solicitante junto a la solicitud debe presentar a la Autoridad Aeronáutica, copias del Manual de Aeródromo conforme a su requerimiento, impresas o en formato digital (Apéndice E); y una carta de declaración de cumplimiento de todas las Secciones que conforman las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas en materia de aeródromo.
- (g) **TERCERA FASE: EVALUACIÓN DE LA SOLICITUD FORMAL.** Análisis y aprobación de los Manuales y otras documentaciones pertinentes.
- (1) La AA evalúa la documentación presentada y emite el informe correspondiente en base a lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolana en materia de aeródromo.
- (2) La AA debe evaluar el Manual de Aeródromo presentado por el operador/explotador.
- (h) **CUARTA FASE: Evaluación de las Instalaciones y Equipo del Aeródromo.** Demostración e Inspección. Evaluación de los procedimientos, instalaciones, ayudas visuales y equipos del Aeródromo.
- (1) El operador/explotador de aeródromo debe demostrar el cumplimiento de las RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y RAV 114 "Operaciones de Aeródromos", incluidos en el Manual de Aeródromo.
- (2) La Autoridad Aeronáutica debe evaluar que el operador/explotador de aeródromo cumpla los requisitos de certificación a efectos de asegurar que las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo se ajusten a lo establecido en la RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y RAV 114 "Operaciones de Aeródromos", en las que debe verificar:
- (i) Los datos administrativos del aeródromo;
 - (ii) los datos y características físicas del aeródromo;
 - (iii) las instalaciones y equipos;
 - (iv) los servicios y procedimientos operacionales;
 - (v) los planes y programas del aeródromo;
 - (vi) verificar los requisitos mínimos del sistema de gestión de la seguridad operacional, establecidos en el subpárrafo (7) de esta sección ; y
 - (vii) efectuar las pruebas de campo.
- (3) Cuando el operador/explotador de aeródromo no sea responsable directo de algunas de las actividades comprendidas en el alcance de la certificación, la verificación en el terreno debe permitir asegurar que exista una coordinación apropiada entre el operador/explotador de aeródromo y las demás partes interesadas, y que las mismas se encuentren en concordancia con los procedimientos detallados en el Manual de Aeródromo.
- (4) La AA concluida esta evaluación debe preparar el informe, en el que debe incluir las discrepancias o No Conformidades encontradas durante el desarrollo de las inspecciones y notificar al operador/explotador del aeródromo las constataciones en el plazo que establezca la AA.
- (5) En caso de registrar constataciones, el operador/explotador debe elaborar un plan de acciones correctivas donde se propongan formas de eliminar o mitigar las constataciones y se incluyan plazos para cada medida posterior, el cual debe resultar aceptable a la AA.
- (6) La AA, en caso que considere necesario, por necesidades de seguridad debe imponer al operador/explotador de

aeródromo medidas de mitigación inmediatas si procede, hasta que se implementen las medidas definitivas para eliminar o mitigar las constataciones.

- (7) Verificación del SMS en el terreno/in situ: el operador/explotados del aeródromo debe contar, como mínimo, con los siguientes elementos dentro del proceso de certificación:
- (i) Etapa 1 del SMS según lo establecido en el Apéndice A de la RAV 114, "Operaciones de Aeródromos";
 - (ii) Política de seguridad operacional;
 - (iii) Estructura organizacional del operador/explotador de aeródromo conforme al SMS, que incluya la designación del personal clave de seguridad operacional;
 - (iv) Definir las responsabilidades de la gestión de la seguridad operacional en los departamentos de la organización como también las líneas de responsabilidad;
 - (v) Plan de instrucción sobre seguridad operacional para el personal de la organización y terceros que presten servicios al aeródromo, y debe garantizar que sea adecuada y adoptar medidas si procede;
 - (vi) Un procedimiento de presentación y análisis de informes de accidentes e incidentes;
 - (vii) Un procedimiento para identificar, analizar y evaluar peligros para las operaciones seguras de las aeronaves y aplicar medidas de mitigación de los riesgos asociados;
 - (viii) Un procedimiento de evaluación y mitigación de los riesgos derivados de los cambios de la características físicas que se produzcan del aeródromos y se analice el impacto de la seguridad operacional;
 - (ix) Definición y control de indicadores de la seguridad operacional;
 - (x) Programa de auditoría interna de la seguridad operacional que incluye un programa de instrucción de auditoría para el personal que realiza tareas relativas a la seguridad operacional; y
 - (xi) Un proceso para promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional.
- (8) Una vez concluidas las inspecciones, aceptado el Manual de Aeródromo, aceptados los planes de medidas correctivas y convenidas las medidas de mitigación, los Inspectores de Aeródromos (IA) presentarán un informe para considerar el otorgamiento o negación del Certificado de Explotador de Aeródromo al operador/explotador solicitante, conforme a lo establecido en la normativa aeronáutica en materia de aeródromos.
- (i) **QUINTA FASE: Otorgamiento de un Certificado de Explotador de Aeródromo.**
- (1) El solicitante de un Certificado de Explotador de Aeródromo se hace acreedor de este instrumento, siempre que la AA haya verificado que el solicitante cuente con la aptitud y competencia y se encuentre capacitado y equipado de forma adecuada y satisfactoriamente, para realizar las operaciones de manera seguras, ordenadas y eficientes, y cumpla con los requerimientos establecidos en esta Regulación Aeronáutica.
- (2) La AA negará el Certificado de Explotador de Aeródromos, en aquellos casos en los que el solicitante incumpla con los requisitos señalados en esta Sección y notificará al solicitante por acto motivado las razones de tal negativa, de conformidad con las disposiciones de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.
- (3) La AA, a instancias de una evaluación de la seguridad operacional y dentro del marco jurídico y normativo del Estado, está facultada para otorgar una desviación a un requisito específico, previsto en la RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos". Los criterios para la evaluación y el otorgamiento de exenciones, se establecen en el Capítulo "F" de la presente Regulación.
- (4) La condición de certificación del aeródromo debe ser publicado en el AIP e incorporado en el registro de aeródromos certificados de la AA (modelo en Apéndice D).
- (5) Una vez terminada y aprobada la Certificación del aeródromo, la Autoridad Aeronáutica comenzará a ejecutar el período de

vigilancia continua, durante un período de tres meses con el fin de verificar la adaptación del explotador de Aeródromos a la nueva condición del aeródromo certificado.

- (6) Cuando la AA otorgue el Certificado de Explotador de Aeródromo (C.E.A), debe ser a través de un documento, adjuntando las condiciones certificadas y de operación del aeródromo como se establece en el modelo de Certificado de Explotador de Aeródromo del Apéndice C y las secciones I, II y III, de la presente Regulación.

SECCIÓN 139.10 AUTORIDAD DE LA INSPECCIÓN.

- (a) El operador/explotador de aeródromo tiene la obligación de facilitar a los inspectores de la AA realizar cualquier inspección que permita evaluar las instalaciones, servicios y equipos de manera técnica programada.
- (b) El operador/explotador del aeródromo tiene la obligación de facilitar a los inspectores de la AA el efectuar inspecciones no anunciadas o programadas, para determinar y evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos por la AA y previstos en el marco normativo técnico y verificar cualquier tema específico que ponga en riesgo la seguridad operacional de las operaciones de las aeronaves.

SECCIÓN 139.11 MANUALES, PLANES, PROGRAMAS Y OTROS DOCUMENTOS SOLICITADOS PARA LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS.

Todo solicitante de un Certificado de Explotador de Aeródromo, debe consignar ante la AA:

- (a) El Manual de Aeródromo, según lo establecido en el Capítulo C de esta Regulación.
- (b) El Manual de SMS según lo dispuesto en la RAV 5.
- (c) Cualquier otro manual, plan, programa o documento que la AA considere necesarios.
- (d) Los manuales, planes o programas solicitados y aprobados por la AA; deben cumplir con lo dispuesto en la normativa legal vigente, la presente Regulación y las normas complementarias aplicables elaboradas por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 139.12 ACEPTACIÓN DE LAS CONDICIONES CERTIFICADAS Y DE OPERACIÓN.

Una vez concluido satisfactoriamente el proceso de evaluación y demostración mediante las inspecciones al aeródromo, así como los planes de medidas correctivas y convenidas las medidas de mitigación conforme al procedimiento establecido por la AA, se aceptará el Manual de Aeródromo y las condiciones de operación del aeródromo.

SECCIÓN 139.13 PUBLICACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN DEL AERÓDROMO EN LA AIP

- (a) Una vez emitido el certificado por parte de la AA, la información sobre las condiciones de certificación y detalles del aeródromo debe ser proporcionado al servicio de información aeronáutica (AIS/AIM) para su publicación.
- (b) En caso de adjuntar al Certificado de Explotador de Aeródromo condiciones especiales, exenciones o restricciones operacionales, el operador/explotador del aeródromo debe proporcionar a la Gestión de Información Aeronáutica (AIS/AIM), para su divulgación en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

SECCIÓN 139.14 VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

- (a) El Certificado de Explotador de Aeródromo emitido bajo esta Regulación Aeronáutica, tendrá una vigencia de cinco (05) años, salvo que sea suspendido o revocado por la AA, o su titular renuncie a la prestación del servicio que motivó su otorgamiento; en cualquiera de los casos el certificado debe ser devuelto a la AA conjuntamente con las condiciones certificadas y de operación.
- (b) La vigencia del Certificado de Explotador de Aeródromo, según el caso, comenzará a partir de la fecha de su expedición, pudiendo ser prorrogable, siempre que el Explotador de Aeródromo demuestre:
- (1) Haber cumplido satisfactoriamente con los servicios que se derivan de la explotación del aeródromo que se trate.
 - (2) Haber optimizado la calidad de los servicios prestados en el aeródromo que se trate.
 - (3) Haber solicitado la prórroga durante el año anterior al vencimiento del certificado de explotador de aeródromo.

- (4) Aceptar las nuevas condiciones que pueda establecer la AA, en beneficio del servicio y de la seguridad operacional.

- (c) El operador/explotador de aeródromo poseedor de un Certificado de Explotador de Aeródromo, vencido el plazo de vigencia, debe tramitar una nueva solicitud en el lapso establecido por la AA, la cual renovará su certificado si mantiene las condiciones establecidas en la presente Regulación. En caso contrario, será cancelado y el Certificado de Explotador de Aeródromo retirado.

SECCIÓN 139.15 RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

- (a) El operador/explotador de aeródromo, titular de un Certificado de Explotador de Aeródromo debe, comunicar por escrito a la AA, la intención de renovar su certificado, con una anticipación no inferior a un (1) año antes de la fecha de vencimiento del certificado vigente, de modo que puedan adoptarse medidas adecuadas para dicho trámite.
- (b) Para la renovación del Certificado de Explotador de Aeródromo el operador/explotador debe:
- (1) Mantener el Manual de Aeródromo actualizado.
 - (2) Tener implementado el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS).
 - (3) Cumplir con lo establecido en la Sección 139.9 de esta Regulación, Fase cuatro (4) evaluación de las instalaciones, equipos y servicios del aeródromo.
 - (4) Presentar ante la AA, la declaración de cumplimiento e incluir el Plan de Acciones Correctivas de las No Conformidades detectadas en la auditoría.

SECCIÓN 139.16 ANULACIÓN DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

- (a) El Certificado de Explotador de Aeródromo se puede anular por las siguientes causas:
- (1) Por el vencimiento del plazo estipulado sin que se hayan cumplido las condiciones exigidas para su prórroga;
 - (2) Por renuncia del titular del Certificado de Explotador de Aeródromo, de prestar el servicio que motivó su otorgamiento;
 - (3) Por revocatoria;
 - (4) Por la declaratoria de quiebra del titular del Certificado de Explotador de Aeródromo; e
 - (5) Incumplimiento de las Condiciones Certificadas del Aeródromo.
- (b) Cuando el titular del Certificado de Explotador de Aeródromo no mantenga la seguridad, regularidad y eficiencia de las instalaciones, servicios, equipos y operaciones aeroportuarias, la AA dará lugar a la revocatoria del Certificado de Explotador de Aeródromo otorgado, sin perjuicio de las sanciones previstas en las leyes que regulan la materia.

SECCIÓN 139.17 RENUNCIA DEL TITULAR DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

El titular del Certificado de Explotador de Aeródromo cuando renuncie a la prestación del servicio que motivó el otorgamiento del Certificado, debe comunicar, por escrito a la AA, la fecha en que se prevé renunciar y devolver el certificado de modo que se pueda adoptar medidas adecuadas para su divulgación.

SECCIÓN 139.18 TRANSFERENCIA DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

- (a) La transferencia de un Certificado de Explotador de Aeródromo, cuando la propiedad y operación del aeródromo se transfieren de un operador/explotador a otro, será realizado a discreción de la AA.
- (b) La AA podrá aprobar, dar su consentimiento y expedir un instrumento de transferencia de un Certificado de Explotador de Aeródromo a un nuevo titular, cuando:
- (1) El titular actual del Certificado de Explotador de Aeródromo debe notificar a la AA, por escrito, antes del cese de sus funciones como operador de aeródromo.

- (2) El titular actual del Certificado de Explotador de Aeródromo notifique por escrito a la AA, el nombre del nuevo titular propuesto;
 - (3) El nuevo titular propuesto debe solicitar por escrito a la AA, dentro de un plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles antes de que el titular actual del Certificado de Explotador de Aeródromo cese de explotar el mismo, que dicho certificado sea transferido al nuevo titular; y
 - (4) se satisfagan los requisitos establecidos en la presente reglamentación con respecto al nuevo titular.
- (c) Si la AA, no aprueba la transferencia del certificado de explotador de aeródromo, debe notificar por escrito sus razones al titular propuesto, en un plazo de quince (15) días hábiles de haber adoptado dicha decisión.
- (d) La AA, puede aprobar una transferencia solamente si se ha cerciorado que el nuevo operador/explotador de aeródromo propuesto se encuentra en condiciones satisfactorias de operar y mantener los estándares de seguridad adecuados en el aeródromo, sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo.
- (1) Esto significa que las instalaciones, servicios y equipo deben permanecer en correspondencia a lo establecido en la presente Regulación;
 - (2) El personal de operaciones y mantenimiento deben permanecer en sus funciones y puestos o ser reemplazado con personal con calificaciones, experiencia e idoneidad.
 - (3) El sistema de gestión de la seguridad operacional debe permanecer y los procedimientos del Manual de Aeródromo deben mantenerse sin modificación.

SECCIÓN 139.19 CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO PROVISIONAL.

La AA podrá otorgar un Certificado de Explotador de Aeródromo provisional al operador/explotador de aeródromo solicitante del proceso de certificación de aeródromo, que haya cumplido satisfactoriamente con lo establecido en los párrafos (f), (g) y (h) de la Sección 139.9, o al nuevo titular que se cumpla con lo previsto en la Sección 139.18 de la presente Regulación, donde se establece que el certificado de explotador de aeródromo se transfiere de un operador/explotador de aeródromo a otro titular propuesto, en caso de que se apruebe la transferencia, si la AA se ha cerciorado, de que:

- (a) Se haya completado el procedimiento de solicitud de otorgamiento o transferencia de dicho certificado; y
- (b) El otorgamiento de un certificado provisional es de interés del Estado y no perjudica la seguridad operacional, estableciendo claramente cuáles son las limitaciones operacionales en caso de que existan, y cuál será el plazo concedido para levantar las mismas.
- (c) Un Certificado de Explotador de Aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará en:
 - (1) La fecha en que el Certificado de Explotador de Aeródromo definitivo se otorga o transfiere; o la fecha de expiración especificada en el certificado provisional; tomándose la primera de ambas fechas;
 - (2) Por decisión de la AA; y
 - (3) En ningún caso podrá exceder de doce (12) meses, contados desde su otorgamiento.

SECCIÓN 139.20 SUSPENSIÓN DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

- (a) A reserva que se hayan cumplidos satisfactoriamente con los requisitos del párrafo (i) de la sección 139.9, relacionado con la quinta fase del proceso de certificación, correspondiente al otorgamiento del certificado de explotador de aeródromo, la AA podrá suspender o revocar del Certificado de Explotador de Aeródromo cuando el titular, no le notifica con antelación que existen:
 - (1) Cambio en la propiedad o administración de aeródromo;
 - (2) Incumplimiento de los servicios cuya prestación le fue acordada a través del Certificado de Explotador de Aeródromos, o que tales servicios no se cumplan conforme a los términos y condiciones establecidas por la AA;

- (3) Incumplimiento de los Manuales, Planes o Programas aprobados por la AA;
 - (4) Cambio en el uso de operaciones del aeródromo;
 - (5) Cambio en los límites del aeródromo;
 - (6) Cualquier cambio que altere las condiciones certificadas descritas en el C.E.A.
- (b) La AA podrá suspender el Certificado de Explotador de Aeródromo cuando se verifique una de las condiciones anteriores y se ponga en riesgo la seguridad operacional.
- (c) La suspensión solo será levantada cuando la seguridad operacional del aeródromo sea garantizada y resulte aceptada por la AA.

SECCIÓN 139.21 CAUSAS DE REVOCATORIA DEL CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

- (a) La AA debe revocar un Certificado de Explotador de Aeródromo si su titular, empleados o agentes incurren en alguna de las siguientes causales:
 - (1) Cuando los derechos conferidos no se hayan ejercido durante el lapso de tres (03) meses contados a partir de la fecha en que ha debido dar inicio a las operaciones, según lo previsto en las Especificaciones de Operación del Certificado de Explotador de Aeródromos.
 - (2) Suspender los servicios que se derivan del otorgamiento del Certificado de Explotador de Aeródromos, sin autorización de la AA.
 - (3) Falsificar o alterar los documentos oficiales o requisitos técnicos a que hace referencia la presente Regulación.
 - (4) Prestar servicios diferentes a los expresamente autorizados por el Certificado de Explotador de Aeródromos.
 - (5) Incumplir normas que pongan en peligro la seguridad operacional.
 - (6) Incumplir una medida cautelar dictada por la AA, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.
 - (7) Utilizar o permitir conscientemente el uso del Aeródromo como medio para coadyuvar en la comisión de delitos.
 - (8) Cuando, de forma dolosa, suministre información a la AA fundada en documentos declarados falsos por sentencia definitivamente firme.
 - (9) Evadir el pago de los tributos o multas previstas en el ordenamiento jurídico vigente.
 - (10) Incumplir cualquiera de las obligaciones establecidas en esta Regulación, y demás leyes que regulen la materia.

SECCIÓN 139.22 GARANTÍA DE CONTINUIDAD DEL SERVICIO.

En aquellos casos en los que un Explotador de Aeródromos renuncie a la prestación del servicio acordado a través de Certificado, o bien, haya sido objeto de suspensión o revocatoria del Certificado de Explotador de Aeródromos, la AA, por su parte, dispondrá lo conducente a los fines de garantizar la continuidad del servicio; sin perjuicio de las acciones legales y sanciones que en razón del incumplimiento de esta obligación pudiera acarrear, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

SECCIÓN 139.23 ENMIENDA DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMOS Y SUS CONDICIONES CERTIFICADAS.

Se debe enmendar el Certificado de Explotador de un Aeródromo y/o sus condiciones certificadas, cuando:

- (1) La AA haya otorgado un Certificado de Explotador de Aeródromo antes de la fecha de entrada en vigencia de esta Regulación;
- (2) El operador/explotador de aeródromo certificado transfiere su administración;
- (3) Ocurra un cambio en las condiciones certificadas y de operación;
- (4) Ocurra un cambio en la infraestructura del aeródromo;
- (5) El titular del certificado lo solicite;
- (6) La AA considere que la seguridad operacional en el aeródromo certificado se encuentra en riesgo; y

- (7) Hay un cambio en los límites del aeródromo.

SECCIÓN 139.24 APROBACIÓN DE DESVIACIONES.

En los aeródromos existente, donde por condiciones o características físicas sea imposible cumplir con alguna norma legal, el explotador del aeródromo debe realizar un estudio aeronáutico, para evaluar las consecuencias de las desviaciones respecto a la norma técnica y presentar posibles soluciones que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas del aeródromo, dicho estudio debe ser sometido a la aprobación de la AA, y será incluido en el Certificado de Explotador de Aeródromo, como se establece en el Apéndice C, sección IV, modelo del C.E.A., de la presente Regulación, y notificado a la Gestión de Información Aeronáutica (AIS/AIM) para su publicación.

CAPÍTULO C

MANUAL DE AERÓDROMO

SECCIÓN 139.25 GENERALIDADES DEL MANUAL DE AERÓDROMO.

El solicitante de un Certificado de Explotador de Aeródromo debe preparar y entregar junto con el formulario de solicitud Formal, un Manual de Aeródromo para su aprobación por parte de la AA, conforme a lo establecido en este Capítulo.

- (a) Todo operador/explotador de aeródromo certificado debe contar con un Manual de Aeródromo aceptado por la AA de conformidad con esta Regulación:
- (b) Cada poseedor de un Certificado de Explotador de Aeródromo debe:
 - (1) Poseer ejemplares de forma impresa, y firmado por el titular del certificado para operar en el aeródromo de conformidad con el Manual de Aeródromo aceptado por la AA;
 - (2) Mantener su Manual de Aeródromo vigente; y
 - (3) Mantener al menos una copia completa y actualizada del Manual de Aeródromo aprobado en el aeródromo que estará disponible para su inspección por la AA.

SECCIÓN 139.26 ALCANCE DEL MANUAL DE AERÓDROMO

- (a) Debe enunciarse en el Manual de Aeródromo la finalidad y los objetivos de ese manual y el modo en que deberán emplearlo el personal de operaciones y otras partes interesadas.
- (b) El Manual de Aeródromo debe contener toda la información pertinente para describir la estructura operacional y de gestión del aeródromo como se establece en el Apéndice "E", de la presente Regulación.
- (c) Es el medio por el cual el personal de operaciones, mantenimiento y seguridad operacional del aeródromo recibe toda la información necesaria relativa a sus obligaciones y responsabilidades en materia de seguridad operacional, incluidas la información y las instrucciones respecto de las cuestiones especificadas en las Regulación Aeronáutica Venezolana aplicable en materia de aeródromo. Describe los servicios y las instalaciones del aeródromo, todos los procedimientos operacionales y todas las restricciones vigentes.

SECCIÓN 139.27 PARTES DEL MANUAL DE AERÓDROMO.

- (a) El Manual de Aeródromo requerido por la AA debe estar conformado de la siguiente forma:
 - (1) **Parte I: GENERALIDADES DEL AERÓDROMO:** Donde se describe toda la información administrativa, características físicas del aeródromo y cualquier otra información requerida por la AA.
 - (2) **Parte II: OPERACIONES DEL AERÓDROMO:** Donde se describen los procedimientos operacionales del aeródromo que permiten al personal encargado de las operaciones desempeñar sus obligaciones.
 - (3) **Parte III: MANTENIMIENTO DEL AERÓDROMO:** Donde se describen los procedimientos de mantenimiento necesarios para conservar y restaurar las instalaciones y equipos del aeródromo.
 - (4) **Parte IV: PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO:** Donde se describen los mecanismos para coordinar las actividades de los servicios del aeropuerto/aeródromo con las de otros organismos de las poblaciones circundantes que puedan ayudar a responder de forma eficaz, frente a una emergencia que se presente en el aeropuerto/aeródromo o en sus cercanías.

- (5) **Parte V: SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS):** El operador/explotador de aeródromo debe detallar su sistema de gestión de la seguridad operacional que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad.

- (b) Las partes que conforman el Manual de Aeródromo, deben ser diseñadas y presentadas a la AA, por separados o en un solo volumen de acuerdo a la conveniencia del solicitante y a la complejidad del Aeródromo.

SECCIÓN 139.28 DISTRIBUCIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO.

El operador/explotador del aeródromo debe:

- (1) Proporcionar a la AA los ejemplares del Manual de Aeródromo en formato físico y/o digital de acuerdo con las disposiciones de la AA.
- (2) Conservar por lo menos un ejemplar completo y actualizado del Manual de Aeródromo en el aeródromo y otro ejemplar en la oficina principal del operador/explotador, si no está emplazada en el aeródromo, de acuerdo con las disposiciones de la AA.
- (3) Poner a disposición del inspector de Aeródromo designado por la AA, a efectos de inspección y/o auditoría.
- (4) Suministrar las partes aplicables del Manual de Aeródromo al personal responsable del aeródromo para su ejecución y en especial a las áreas de operaciones y mantenimiento del aeródromo.

SECCIÓN 139.29 PREPARACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO.

- (a) El Manual de Aeródromo requerido por la AA, a los fines de dar cumplimiento a lo establecido en esta Regulación Aeronáutica debe:
 - (1) Ser de forma impresa y/o digital, firmada por el explotador del aeródromo.
 - (2) Presentarse en un formato que facilite la revisión por parte de la AA y los usuarios del manual.
 - (3) Permitir la inclusión de páginas que hagan referencia a la vigencia, las revisiones y posibles enmiendas efectuadas y aprobadas por la AA.
 - (4) Adecuarse a un sistema que facilite la preparación, el examen y el proceso de aceptación o aprobación.

SECCIÓN 139.30 CONTENIDO DEL MANUAL DE AERÓDROMO.

- (a) Como parte del Proceso de Certificación, el operador/explotador de aeródromo presentará para su aprobación/aceptación por la AA, un Manual de Aeródromo que contenga, entre otras cosas, información sobre el modo en que se aplicarán y administrarán de forma segura los procedimientos operacionales.
- (b) El operador /explotador de aeródromo debe incluir en el Manual de Aeródromo una descripción de los procedimientos operativos, las instalaciones y equipos, asignación de responsabilidades, y cualquier otra información necesaria para el funcionamiento del aeródromo, con el fin de cumplir con las disposiciones aplicables en la presente Regulación y definidos en el Apéndice "E".
- (c) Debe enunciarse en el Manual de Aeródromo la finalidad y los objetivos de ese manual y el modo en que deberán emplearlo el personal de operaciones y otras partes interesadas
- (d) El manual debe reflejar con precisión el SMS del aeródromo, donde se defina cómo se debe medir el rendimiento respecto a las metas y los objetivos de la seguridad operacional.
- (e) El Manual de Aeródromo debe contener, como mínimo lo establecido en el Apéndice "E", de la presente Regulación.
- (f) Se deben identificar y enumerar claramente las responsabilidades que se atribuyen a otras partes interesadas del aeródromo.

SECCIÓN 139.31 ENMIENDA DEL MANUAL DE AERÓDROMO.

- (a) El Manual de Aeródromo debe ser enmendado a:
 - (1) Siempre que sea necesario para mantener la exactitud de la información registrada; y

- (2) Para mantener la exactitud del Manual de Aeródromo, la AA puede notificar por escrito al operador/explotador del aeródromo que enmienda el manual cuando se evidencie que la seguridad operacional está en riesgo.
- (b) El Manual de Aeródromo deberá mantenerse con todas sus páginas foliadas y no deberá alterarse ninguna información recogida en sus documentos.
- (c) La enmienda debe ser aceptada por la AA y notificada al operador/explotador de aeródromo.
- (d) El Manual de Aeródromo deberá mantenerse de forma íntegra, con un control de sus páginas foliadas y no deberá alterarse ninguna información recogida en sus documentos sin antes ser notificada a la AA.
- (e) El manual se debe actualizar por medio de un proceso definido e incluye un registro de todas las enmiendas, fechas de entrada en vigor y aprobaciones de las enmiendas.

SECCIÓN 139.32 NOTIFICACIÓN DE CAMBIOS AL MANUAL DE AERÓDROMO.

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe informar a la AA de todo cambio en el Manual de Aeródromo aprobado/aceptado, entre el momento en que se comunica la aprobación/aceptación del mismo y el inicio de la Fase de demostración, inspección y evaluación de las instalaciones y equipo del Aeródromo del proceso de certificación.
- (b) El titular de un Certificado de Explotador de Aeródromo debe presentar una solicitud a la AA notificando los cambios al Manual de Aeródromo. Esta solicitud se debe presentar con sesenta (60) días de antelación, a los fines de obtener su aprobación respecto al contenido de la enmienda o modificación.
- (c) Una vez certificado, el operador/explotador, titular de un Certificado de Explotador de Aeródromo, debe presentar una solicitud de aceptación a la AA notificando de cambios al Manual de Aeródromos, de acuerdo a lo establecido en la presente Regulación.
- (d) El operador/explotador de aeródromo será responsable que todo cambio en el Manual de Aeródromos, que deba ser notificado según lo establecido en la presente Regulación, esté conforme con la información publicada en el AIP.

SECCIÓN 139.33 ACEPTACIÓN/APOBACIÓN POR LA AA DEL MANUAL DE AERÓDROMO.

- (a) La Autoridad Aeronáutica aceptará el Manual de Aeródromo y cualquier enmienda del mismo siempre que satisfaga los requerimientos de las disposiciones establecidas en la presente Regulación.
- (b) Antes de la verificación en el terreno/in situ del aeródromo (incluidos procedimientos y SMS), la AA debe examinar el Manual de Aeródromo.
- (c) Antes de la aceptación/aprobación del Manual de Aeródromo, la AA debe verificar que:
 - (1) El Manual de Aeródromo presentado por el explotador de aeródromo contenga toda la información requerida; y que
 - (2) En el Manual de Aeródromo se indiquen todos los procedimientos relativos a la certificación del aeródromo que evaluará el grupo de verificación en el terreno.
- (d) La AA debe comunicar formalmente al operador/explotador de aeródromo la aceptación/aprobación del Manual de Aeródromo.

CAPÍTULO D

CERTIFICACIÓN Y OPERACIÓN DE AERÓDROMO PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PRIVADO.

SECCIÓN 139.34 ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Esta sección establece las normas que regulan los requisitos de certificación y operación de aeródromos donde se presten servicios de transporte aéreo privado.

SECCIÓN 139.35 REQUISITOS MÍNIMOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS AERÓDROMOS PRIVADOS.

- (a) El otorgamiento de un Certificado de Explotador de Aeródromo obliga al operador/explotador de aeródromo a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones en el aeródromo, y brindar las facilidades para realizar auditorías de seguridad operacional, así como otras inspecciones y pruebas; y a responsabilizarse de las notificaciones e informes que se prescriban. De acuerdo a lo requerido por la AA para poder operar como aeródromo privado.
- (b) Para fines de diseño y operación de aeródromos privados los mismos se deben adaptar a lo establecido en la RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos".
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe emplear un número adecuado de personal calificado y habilitado para realizar todas las actividades necesarias para la operación y el mantenimiento del aeródromo. Considerando los procedimientos operacionales y su aplicación cotidiana.

CAPÍTULO E

OBLIGACIONES DEL OPERADOR/EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

SECCIÓN 139.36 CUMPLIMIENTO DE LA NORMA Y MÉTODOS.

- (a) El otorgamiento de un Certificado de Explotador de Aeródromo obliga al operador/explotador del aeródromo a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones en el aeródromo, y brindar las facilidades para realizar auditorías de seguridad operacional, así como otras inspecciones y pruebas; y a responsabilizarse de las notificaciones e informes que se prescriban.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe cumplir con lo establecido en las Regulaciones RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y RAV 114 "Operaciones de Aeródromos", cualquier otro requisito aceptado en el Certificado de Explotador de Aeródromo expedido por la AA.
- (c) El operador /explotador del aeródromo debe garantizar, que los servicios de seguridad aeroportuaria que se presten en el aeródromo, se ajusten a lo establecido en la RAV 107 "Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos y Aeropuertos".
- (d) El operador/explotador del Aeródromo debe garantizar, implementar y mantener en funcionamiento un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, según lo establecido en la RAV 5.
- (e) El operador/explotador del aeródromo debe garantizar que los servicios aeroportuarios que se presten en el aeródromo, cumplan con lo establecido en la RAV 111 "Servicios Especializados Aeroportuarios".
- (f) El operador/explotador de aeródromo debe emplear un número adecuado de personal calificado y habilitado para realizar todas las actividades necesarias para la operación y el mantenimiento del aeródromo.
- (g) El operador/explotador de aeródromo tiene la obligación de reportar a la AA, reemplazos en Personal Clave declarado en el Manual de Aeródromo.

SECCIÓN 139.37 COMPETENCIA Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL CLAVE.

- (a) El operador/explotador del aeródromo debe designar a un ejecutivo responsable, que tiene la autoridad para garantizar que todas las actividades de seguridad operacional puedan financiarse y llevarse a cabo de conformidad con los requisitos aplicables. El ejecutivo responsable debe establecer y mantener un sistema de gestión de la seguridad operacional efectivo.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que el personal que realiza las actividades críticas de operación, mantenimiento y seguridad operacional del aeródromo sea competente y haya sido entrenado para realizar esa tarea.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe someter a la AA para su aceptación e incluir en el Manual de Aeródromo, el personal clave que realiza las actividades críticas para la operación, el mantenimiento y la seguridad operacional del aeródromo, el cual dependerá del tamaño y complejidad de las operaciones del aeródromo.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe contar como mínimo con el siguiente personal: encargado de operaciones, encargado de mantenimiento de características físicas, encargado de mantenimiento de sistemas eléctricos, encargado del SMS y

encargado del servicio de salvamento y extinción de incendios.

- (e) El operador/explotador de aeródromo debe definir en el Manual de Aeródromo la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional, como también las líneas de responsabilidad.
- (f) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un programa para capacitar y actualizar la competencia del personal que realizan las actividades críticas de operación y mantenimiento del aeródromo conforme a lo establecido en la regulaciones aeronáutica venezolana RAV 14 "Diseño de aeródromos" y RAV 114 "Operaciones de Aeródromos", y documentos relacionados a esta Regulación que contiene métodos y procedimientos aceptables.
- (g) El operador/explotador de aeródromo debe mantener un registro de todo el entrenamiento completado para cada individuo conforme a esta Sección que incluya, como mínimo, una descripción y fecha del entrenamiento recibido. Se debe mantener tales archivos durante el período que la AA lo establezca.
- (h) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un programa para actualizar la competencia del personal conforme a los documentos relacionados con la presente reglamentación y demás disposiciones que la AA establezca.
- (i) El operador/explotador de aeródromo debe equipar el personal con los recursos suficientes para cumplir con los requisitos establecidos en este Capítulo.
- (j) El operador/explotador de aeródromo debe entrenar a todo el personal que tiene acceso a las áreas de movimiento y áreas de seguridad que cumplen tareas conforme a los requisitos del Manual de Aeródromo y los requisitos de este Capítulo.
- (k) El operador/explotador de aeródromo debe implementar un programa de instrucción en seguridad operacional que asegure que el personal que tiene acceso al área de movimiento, cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS.

SECCIÓN 139.38 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL AERÓDROMO.

- (a) Sin perjuicio de directivas expresas de la AA, el titular de un Certificado de Explotador de Aeródromo, operará y mantendrá el aeródromo con arreglo a los procedimientos establecidos en el manual aeródromo aceptado.
- (b) Para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves, la AA puede transmitir al operador/explotador de un aeródromo directrices escritas que lleven a modificar los procedimientos establecidos en el Manual Aeródromo.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe garantizar un mantenimiento adecuado y eficiente de las instalaciones del aeródromo.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe presentar una reserva de repuestos conforme a sus instalaciones, para hacer posible la sustitución de los componentes del sistema que se deterioran.
- (e) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un acuerdo operacional con la organización prestadora de los Servicios de Tránsito Aéreo para cerciorarse de que los mismos están disponibles y que garantizan la seguridad operacional de las aeronaves en el espacio aéreo correspondiente al aeródromo. La coordinación abarcará otros sectores relacionados con la seguridad operacional, como el Servicio de Información Aeronáutica, los Servicios de Tránsito Aéreo y las autoridades meteorológicas.

SECCIÓN 139.39 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS) DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO.

El operador/explotador poseedor de un Certificado de Explotador de Aeródromo, debe:

- (a) Establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para el aeródromo que describa la estructura de la organización, los deberes, y responsabilidades de los funcionarios de la organización, que garanticen que las operaciones se realicen en una forma controlada y que se mejoren cuando sea necesario las cuestiones establecidas en la RAV 5.
- (b) El operador/explotador es responsable de cumplir y hacer cumplir que todas las actividades en el aeródromo con relación a la operación, vuelos o abastecimiento de aeronaves se lleven a cabo con seguridad y vigilará dicho cumplimiento.

- (c) El operador/explotador debe exigir a todos los usuarios del aeródromo que cumplan con el Programa del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) del aeródromo como se establece la en la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos", Apéndice "A".
- (d) El operador/explotador debe informar a la AA inmediatamente sobre todo accidente, incidente, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad de las operaciones aéreas.
- (e) Asegurarse que todos los usuarios del aeródromo, incluyendo a los explotadores con base fija, las agencias de servicio de escala y otras organizaciones que realicen actividades independientes en el aeródromo con relación a los vuelos o abastecimiento de aeronaves, se ajusten a los requisitos establecidos por el operador/explotador de aeródromos con respecto a la seguridad del mismo.
- (f) Coordinar con todos los usuarios del aeródromo, incluidos los explotadores de aeronaves, agencias de servicios de escala, proveedores de servicios de navegación aérea y otras partes interesadas, para que cooperen en el programa para promover la seguridad operacional del aeródromo y el uso seguro del mismo, informando inmediatamente sobre todo accidente, incidente, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad, para contribuir con la recopilación de sucesos de seguridad operacional y sus datos correspondientes de manera completa y precisa.
- (g) Contar con procedimientos para identificar y gestionar cambios (procedimientos, equipos, infraestructura, y operaciones especiales) y examinar las repercusiones de esos cambios en las operaciones del aeródromo; además realizar una evaluación de la seguridad operacional en función de la categoría de los cambios.

SECCIÓN 139.40 AUTO INSPECCIÓN Y NOTIFICACIÓN SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL OPERADOR/EXPLOTADOR DEL AERÓDROMO

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe organizar una auditoría del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, incluyendo inspecciones a las instalaciones y equipos del aeródromo. Dichas auditorías deben abarcar las propias funciones del operador/explotador del aeródromo y los registros deberán ser almacenados y mantenidos durante la vigencia del certificado.
- (b) Los informes de las auditorías internas y notificaciones sobre seguridad operacional realizados por el explotador del aeródromo, deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorías e inspecciones.
- (c) La AA podrá solicitar, en cualquier momento, los informes de las auditorías internas.

SECCIÓN 139.41 ACCESO AL AERÓDROMO – INSPECCIÓN DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

- (a) El Inspector de Aeródromos está facultado para inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, revisar los documentos y registros del operador/explotador de aeródromo y verificar el sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo de forma planificada y no planificada.
- (b) El operador/explotador de aeródromo, debe facilitar el acceso de los inspectores de aeródromo, a cualquier parte o instalación del aeródromo, incluyendo equipos, registros y documentos, con la finalidad indicada en el párrafo anterior.
- (c) El operador/explotador de aeródromo cooperará en la realización de las actividades indicadas en los párrafos anteriores.

SECCIÓN 139.42 NOTIFICACIÓN E INFORMES.

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe revisar las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, avisos a los aviadores (NOTAM), Circulares de Información Aeronáutica y demás documentos relacionados con las áreas y servicios de su competencia y responsabilidad y, al recibo de los mismos, notificar a la AA toda información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo, asegurando que la información promulgada en el AIP sea correcta y consona con la descrita en el Manual de Aeródromo.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe notificar a la AA por escrito con suficiente tiempo de antelación, conforme a los requerimientos del Servicio de Información Aeronáutica, toda modificación que se haya previsto en las instalaciones, equipo y

nivel de servicio del aeródromo y que afecte la exactitud de la información que figure en dichas publicaciones. Cuando se suministren datos cartográficos de aeródromo los mismos se deben ajustar a los requisitos de exactitud e integridad que figuran en el Capítulo 2, del Apéndice "A", de la RAV 14 "Diseño de Aeródromos".

- (c) El operador/explotador de aeródromo debe notificar inmediatamente al AIS, ATS y a la AA, todo detalle de las circunstancias siguientes acerca de las cuales tenga conocimiento:

(1) **Obstáculos, obstrucciones y peligros:**

- (i) Toda penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo o;
- (ii) La existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional de la aviación en el aeródromo o en sus inmediaciones.

(2) **Nivel de servicio:**

Una reducción del nivel de servicio en el aeródromo establecido en cualquiera de las publicaciones del AIS.

(3) **Área de movimiento:**

- (i) El cierre de cualquier parte del área de movimiento del aeródromo y;
- (ii) Cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad operacional en el aeródromo.

SECCIÓN 139.43 INSPECCIONES ESPECIALES.

El operador/explotador de aeródromo debe inspeccionar el aeródromo, según lo exijan las circunstancias, para garantizar la seguridad operacional de la aviación:

- (a) Inmediatamente después de cualquier accidente o incidente de aeronave relacionado con la operación del aeródromo, durante cualquier período de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo que resulte crítico para la seguridad de las operaciones de aeronave.
- (b) En cualquier otro momento en que existan en el aeródromo condiciones que puedan afectar la seguridad operacional.

SECCIÓN 139.44 CONTROL Y ELIMINACIÓN DE OBSTRUCCIONES DENTRO DEL AERÓDROMO.

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe eliminar de la superficie del aeródromo toda obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, siempre y cuando una evaluación de riesgo no determine lo contrario.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe señalar o iluminar en la superficie del aeródromo cualquier obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, de acuerdo a lo establecido en la RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y RAV 114 "Operaciones de Aeródromos".
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe eliminar sustancias perjudiciales y objetos extraños en el área de movimiento, de acuerdo a lo establecido en la RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y RAV 114 "Operaciones de Aeródromos".

SECCIÓN 139.45 AVISOS DE ADVERTENCIA.

El operador/explotador de aeródromo debe ser responsable de colocar avisos que se requieran en las áreas de movimiento del aeródromo para advertir la presencia de cualquier riesgo potencial tanto para personas, operaciones de las aeronaves y tránsito vehicular.

CAPÍTULO F

EXENCIONES Y EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

SECCIÓN 139.46 EXENCIONES

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe solicitar por escrito exenciones según como lo establezca la AA, cuando el aeródromo no satisfaga los requisitos establecidos en las Regulaciones en materia de aeródromo, para lo cual debe adjuntar una evaluación de la seguridad operacional para determinar las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad equivalente dispuesto por la AA, y aplicable al RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y RAV 114 "Operaciones de Aeródromos".

- (b) La AA notificará por escrito, al operador/explotador de aeródromo la aceptación o no del cumplimiento de determinadas disposiciones de esta Regulación, en un plazo de quince (15) días hábiles posterior al pedido de exención.

- (c) La exención con respecto a una norma o método y a las condiciones y procedimientos a que se refiere esta Regulación, se establecerá en la emisión del Certificado de Explotador de Aeródromo.

- (d) La exención está sujeta al cumplimiento por el operador/explotador de aeródromo de las condiciones y procedimientos especificados en la normativa técnica y el Certificado de Explotador de Aeródromo que resulten necesarios para mantener el nivel de seguridad operacional procurado por la AA.

- (e) El operador/explotador de aeródromo deberá asegurarse que los resultados de las evaluaciones de seguridad operacional o estudios aeronáuticos que constituyen exenciones se publiquen en el AIP.

SECCIÓN 139.47 EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe realizar una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en la RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y RAV 114 "Operaciones de Aeródromos".
- (b) La AA se reservará el derecho de otorgar un certificado sujeto a ciertas condiciones y procedimientos que ha de cumplir el operador/explotador del aeródromo al evaluar los resultados.
- (c) La AA puede imponer al operador/explotador de aeródromo medidas apropiadas inmediatas, si procede, hasta que se adopten medidas para eliminar o mitigar los motivos de las desviaciones.
- (d) Para la elaboración de una evaluación de la seguridad operacional, se debe tener en consideración lo establecido en los documentos relacionados de la RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos".
- (e) El operador/explotador de aeródromo debe efectuar el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad.

SECCIÓN 139.48 ESTUDIO AEROÁUTICO.

- (a) Un estudio aeronáutico tiene como objetivo el análisis de un problema aeronáutico para determinar posibles soluciones y seleccionar la que resulte aceptable sin que afecte negativamente la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas.
- (b) Un estudio aeronáutico puede realizarse cuando las normas de aeródromo establecidas en las regulaciones en materia de aeródromo, no pueden satisfacerse como resultado de desarrollo o ampliaciones o la presencia de obstáculos. Dicho estudio se emprende con mayor frecuencia durante la planificación de un nuevo aeropuerto o durante la certificación de un aeródromo existente.
- (c) Un estudio aeronáutico puede contar con una o más evaluaciones de seguridad operacional.

CAPÍTULO G

INSPECTORES AERONÁUTICOS DE AERÓDROMOS.

SECCIÓN 139.49 DISPOSICIONES FUNDAMENTALES.

La Coordinación de Trabajo de Certificación de Aeródromos de la Gerencia de Infraestructura Aeronáutica adscrita a la Gerencia General de Seguridad Aeronáutica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, es la dependencia facultada para velar por la seguridad operacional de aeródromos, a través de la aplicación de normas técnicas, dichas competencias serán ejercidas por los Inspectores Aeronáuticos de Aeródromos, debidamente certificados por la Autoridad Aeronáutica. Igualmente, será la unidad responsable de la Certificación de los Aeródromos de la República Bolivariana de Venezuela.

SECCIÓN 139.50 RESPONSABILIDADES DE LOS INSPECTORES AERONÁUTICOS DE AERÓDROMOS.

- (a) Los Inspectores Aeronáuticos de Aeródromos tendrán, además de las funciones establecidas en el Reglamento Interno del INAC, las siguientes responsabilidades:
- (1) Ejercer la vigilancia permanente de la seguridad operacional en los aeródromos civiles de la República, para determinar el nivel de seguridad operacional que el explotador debe mantener.

- (2) Inspeccionar, evaluar y formular recomendaciones sobre la Infraestructura Aeronáutica y los procedimientos operacionales de los aeródromos de la República Bolivariana de Venezuela.
- (3) Prohibir cualquier actividad que atente con la seguridad operacional de los aeródromos.
- (4) Vigilar el cumplimiento de la normativa técnica nacional e internacional en materia de Aeródromos.
- (5) Recomendar al Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, previo informe técnico, la apertura de procedimientos sancionatorios cuando en cumplimiento de sus funciones compruebe la existencia de hechos que comprometan la seguridad operacional de los aeródromos de la República Bolivariana de Venezuela.
- (6) Cumplir y hacer cumplir las Leyes, Reglamentos, Regulaciones y demás normas que sobre la materia se establezcan.

SECCIÓN 139.51 AUTORIDAD DE INSPECCIÓN.

- (a) Los Inspectores Aeronáuticos de Aeródromos tendrán las siguientes competencias:
 - (1) Realizar en cualquier momento las inspecciones que juzgue convenientes, a los fines de verificar el cumplimiento de las normas y procedimientos dirigidas a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las instalaciones, servicios, equipos y operaciones de aeródromos, en concordancia con esta Regulación y demás disposiciones que rijan la materia.
 - (2) Acceder de inmediato, en funciones de trabajo, a toda la infraestructura aeronáutica de los aeródromos con todos los equipos necesarios para llevar a cabo la misión encomendada.
 - (3) Requerir y examinar manuales, equipos, libros, registros y procedimientos.

APÉNDICE A

Formulario de Pre-Applicación CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

1.

Nombre de la persona física/jurídica/razón social del operador:

Domicilio legal: _____

Cód. Postal: _____ Ciudad: _____ Estado: _____

Tel/Fax: _____ e-mail: _____

2.

Denominación del aeródromo: _____

Código de OACI: _____

Clave de referencia: _____

Ubicación respecto a la ciudad: _____

Coordenadas geográficas (ARP): _____

Aeronave crítica que utiliza o se prevé utilizar en el aeródromo:

3.

Por la presente, _____ (el solicitante) _____ manifiesta a la (AA), la expresión de interés de certificar el aeródromo:

de conformidad con las reglamentaciones de la (AA) y otras especificaciones pertinentes.

Firma _____

Documento de identidad: _____

Fecha: _____

❖

- o La solicitud deberá presentarse en la oficina de la (AA).

APÉNDICE B

Formulario de Solicitud Formal CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

1.

Nombre de la persona física/jurídica/razón social del operador:

Domicilio legal: _____

Cód. Postal: _____ Ciudad: _____ Estado: _____

Tel/Fax: _____ e-mail: _____

2.

Denominación del aeródromo: _____

Código de OACI (para aeródromos existentes): _____

Clave de referencia del aeródromo: _____

Ubicación respecto a la ciudad: _____

Coordenadas geográficas (ARP): _____

Aeronave crítica que utiliza o se prevé utilizará el aeródromo:

3.

El solicitante es propietario del emplazamiento:

SI: Copia certificada del título de la propiedad o equivalente.

NO: Detalle de los derechos que ejerce en el aeródromo.

Nombre, dirección y demás datos del propietario y testimonio certificado sobre el permiso que ha obtenido el solicitante para utilizar el aeródromo.

4.

Por la presente, _____ (el operador) _____ solicita a la AA, la certificación del aeródromo:

de conformidad con las reglamentaciones de la AA y otras especificaciones pertinentes.

Firma _____

Documento de identidad: _____

Si actúa un apoderado en nombre del solicitante:

Mi facultad para actuar en nombre del solicitante es:

(Presentar copia certificada por autoridad competente, del poder otorgado por el solicitante)

Nombre, N° de documento y certificación del poder alegado.

Fecha: _____ de _____ de _____

❖

- o Como parte de la Solicitud, se deberán presentar dos copias del Manual de Aeródromo preparado con arreglo al reglamento emitido por la AA.
- o La solicitud deberá presentarse en la oficina de la AA.
- o La AA se reserva el derecho de solicitar pruebas documentadas adicionales para corroborar los datos de esta solicitud.

APÉNDICE C

Modelo de
CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE AERÓDROMO
"C.E.A"

NÚMERO DEL CERTIFICADO

NOMBRE DEL AERÓDROMO

NOMBRE DEL OPERADOR

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), cumpliendo las atribuciones que le confiere la Ley por medio del presente certificado AUTORIZA al titular del mismo, a operar dicho aeródromo, garantizando que cumple con las normas y métodos recomendados (SARPs), de la OACI, la Ley de Aeronáutica Civil y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolana.

Este certificado está sujeto a todas las condiciones establecidas por la AA, según las normas establecidas en la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-139 y el Manual del Aeródromo correspondiente.

Este certificado no es transferible y debe permanecer en vigor hasta su suspensión o anulación.

Presidente del INAC

Fecha de expedición Vigencia:

Anexo 1 al Certificado de Explotador de Aeródromo No.

SECCIÓN II
DISPOSICIONES

Este Certificado puede ser suspendido o revocado en todo momento por la Autoridad Aeronáutica, si el operador/explotador de Aeródromo, sus empleados o agentes, incurran en lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-139.

Este Certificado permanecerá válido mientras:

- a) El aeródromo se mantenga según lo establecido en las normas y procedimientos operacionales del aeródromo, se proporcionen servicios e instalaciones en la parte aeronáutica según el nivel de servicio que se describe en el Manual de Aeródromo;
- b) Se mantengan los procedimientos especiales que se aplican a la aprobación, según se especifica en la Sección III de este Certificado;
- c) El titular del certificado informe por escrito a la Autoridad Aeronáutica cualquier cambio en las características físicas, aéreas de movimiento o superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo antes de efectuarlo, con la finalidad de publicar dichos cambios por NOTAM y AIP; o
- d) Hasta que el certificado sea suspendido o cancelado.

El Operador de Aeródromo podrá renunciar al Certificado de Explotador de Aeródromo siempre que la renuncia obedezca a razones justificadas, según se especifica en la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-139, sin perjuicio de las sanciones previstas en las leyes que regulan la materia.

FIRMA DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO FIRMA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

Anexo 2 al Certificado de Explotador de Aeródromo No.

SECCIÓN III

CONDICIONES CERTIFICADAS

Con el fin de garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de todas las operaciones aéreas que se desarrollan en el Aeropuerto "xxxxxxx" de xxxxx, se establecen las siguientes condiciones de operación:

- a) DATOS AERONÁUTICOS
(Enumerar los datos del aeródromo, establecidos en el Capítulo "B" de la RAV- 14, "Diseño de Aeródromos", publicada en el AIP)
- b) CARACTERÍSTICAS FÍSICAS
(Enumerar las características físicas del aeródromo certificado, correspondiente a lo establecido en el Capítulo "C" de la RAV-14, "Diseño de Aeródromos")
- c) DECLARACION DE OBSTÁCULOS

1) Presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos en el aeródromo y en sus cercanía.

2) Señalización e iluminación de los obstáculos.
- d) AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN
(Enumerar las ayudas visuales para la navegación, con que cuenta el aeródromo certificado, correspondiente a lo establecido en el Capítulo "E" de la RAV-14, "Diseño de Aeródromos")
- e) SISTEMAS ELÉCTRICOS
- f) CARACTERISTICAS DE OPERACIÓN

• Clave de referencia del aeródromo:

• Tipo de avión crítico:

• Categoría de Salvamento de Extinción de Incendio:

Anexo 3 al Certificado de Explotador de Aeródromo N°

SECCIÓN IV

EXENCIONES

DESVIACIONES RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES/RESTRICCIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN, PROCEDIMIENTOS Y VIGENCIA.
-------------------------------------	--

- (ii) Calle de rodaje;
 - (iii) Plataforma;
 - (iv) Ayudas visuales (señales, letreros y luces);
 - (v) Sistema de aproximación;
 - (vi) sistema visual indicador de pendiente de aproximación; y
 - (vii) zonas libres de obstáculos (si aplica);
- (f) Planos del aeródromo: se detallan en el Adjunto "A", de la presente Regulación.

2.4 PARTE 3. DETALLES DE LOS DATOS DEL AERÓDROMO Y NOTIFICACIÓN AL AIM:

- (a) Información general:
- (i) Nombre del aeródromo (incluye: nombre del operador/explotador, dirección y números telefónicos y otros);
 - (ii) Emplazamiento del aeródromo;
 - (iii) Punto de referencia de aeródromo, elevación de umbrales, elevación de los extremos de pista y puntos intermedios a lo largo de la pista, máxima elevación de la zona de toma de contacto y cada puesto de estacionamiento de aeronave se medirán las coordenadas y se notificará en el sistema WGS-84 Elevación y ondulación del geoide en el aeródromo y la(s) pista(s);
 - (iv) Temperatura de referencia; y
 - (v) Detalles del faro del aeródromo
- (b) Dimensiones del aeródromo e información conexas:
- (i) Pista (principal y secundaria), marcación verdadera, número de designación, longitud, anchura, emplazamiento del umbral desplazado (si aplica), pendientes (longitudinal y transversal), tipo de superficie, tipo de pista y, zona despejada de obstáculos (si aplica);
 - (ii) Franjas de pista, área de seguridad de extremo de pista (RESA: longitud, anchura y tipo de superficie), zonas de parada (SWY, si aplica); zona libre de obstáculos (CWY: longitud, perfil del terreno, si aplica);
 - (iii) Calle de rodaje, designación, ancho y tipo de superficie;
 - (iv) Plataforma, tipo de superficie y puestos de parada de aeronaves;
 - (v) Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación;
 - (vi) Ayudas visuales, señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras ayudas visuales para guía y control en calles de rodaje y plataformas (incluyendo puestos de espera en rodaje, intermedios y barras de parada) y el emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de atraque;
 - (vii) Emplazamiento y radiofrecuencia de los puntos de verificación de aeródromo del VOR (si aplica);
 - (viii) Emplazamiento y designación de las rutas de rodaje normalizadas;
 - (ix) Coordenadas geográficas y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las vecindades del aeródromo. (esta información debe indicarse en forma de cartas como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en los documentos relacionados correspondientes a Cartas Aeronáuticas y Servicios de Información Aeronáutica);
 - (x) Tipo de superficie y resistencia del pavimento utilizando el número de clasificación de aeronaves-número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN);
 - (xi) Emplazamiento de altímetro para verificación antes del vuelo, así como su elevación;
 - (xii) Distancias declaradas: recorrido de despegue disponible (TORA), distancia de despegue disponible (TODA), distancia de aceleración-parada disponible (ASDA), distancia de aterrizaje disponible (LDA);
- (c) Condiciones del área de movimiento e instalaciones,

- (i) Por cuestiones de seguridad operacional se notificará respecto a lo siguiente:
 - (A) Trabajo de construcción o de mantenimiento;
 - (B) Partes irregulares o deterioradas de la pista de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma;
 - (C) Presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma;
 - (D) Otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas;
 - (E) Avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales;
 - (F) Avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica;
 - (G) Agua en la pista: (húmeda, mojada y estancada) e información de agua en la pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada;
 - (H) Nivel de rozamiento de una pista pavimentada o una porción de la misma cuando sea inferior al especificado por la AA; y
 - (I) Cuando una pista esté contaminada con nieve, nieve fundente, hielo o escarcha se evaluará y notificará.
- (ii) Retiro de aeronaves inutilizadas: números de teléfono, télex, facsímil, y dirección de correo-electrónico (e-mail) de la persona designada como coordinador del aeródromo para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar;
- (iii) Salvamento y extinción de incendios: nivel de protección proporcionado, expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios,
- (iv) Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, con número de designación de pista correspondiente y tipo de sistema de instalación PAPI o APAPI.
- (v) Áreas sensibles y críticas, ayudas a la navegación, detallando exactamente con coordenadas y ubicación.
- (vi) El operador/explotador de aeródromo asegurará la coordinación con AIM, para la precisión de la información proporcionada en beneficio de la seguridad de las aeronaves.

2.5 PARTE 4. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AERÓDROMO:

- (a) **Notificaciones de aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe detallar los procedimientos para notificar todo cambio como lo establece la presente Regulación, a fin que se introduzca en la información sobre el aeródromo en el AIP y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo:
- (i) Procedimientos para notificar a la AA sobre cualquier cambio y registrar durante las horas normales de operaciones del aeródromo y fuera de ellas, incluir:
 - (A) Nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios y números telefónicos; y
 - (B) dirección y números telefónicos, proporcionados por la AA, del lugar en que los cambios han de notificarse.
- (b) **Acceso al área de movimiento del aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar procedimientos para el acceso al área de movimientos para prevenir la afectación de la seguridad de las operaciones en el *área de movimiento* del aeródromo; así como número de inspecciones, dependiendo del tamaño y complejidad del aeródromo.
- (c) **Plan de emergencia del aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar el plan de emergencia del aeródromo, conforme a lo establecido en la Parte I del Apéndice B, de la RAV 114, "Operaciones" incluyendo lo siguiente:
- (i) Planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, incluyendo incendios estructurales; sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura); apoderamiento ilícito de aeronaves; accidentes e incidentes en el aeródromo, en que

- se incluya consideraciones de "antes, durante y después de la emergencia".
- (ii) Detalles de las instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de dichos ensayos.
 - (iii) Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el Plan de Emergencia.
 - (iv) Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años; y prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas y su planificación.
 - (v) Una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años; y se examinará subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para evaluar y corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia.
 - (vi) En entornos difíciles, en este plan se incluirá la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a emergencias cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosas, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas.
 - (vii) Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia.
 - (viii) Detalles de simulacros en mesa por lo menos una vez cada seis meses, salvo en el período de seis meses en el que se realiza un simulacro general.
 - (ix) Una lista de organizaciones, agencias y personal con autoridad, tanto dentro como fuera del aeródromo, con funciones en el emplazamiento, sus números de teléfono y facsímil, direcciones de correo electrónico y radiofrecuencias de sus oficinas.
 - (x) Establecimiento de un Comité de Emergencia del Aeródromo para organizar instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias.
 - (xi) Nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos de la operación de emergencia.
- (d) **Servicio de salvamento y extinción de incendios.** El operador/explotador de aeródromo debe detallar las instalaciones, equipo, personal, capacitación y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables de los servicios de salvamento y extinción de incendio en el aeródromo; además debe detallar:
- (i) Procedimientos para informar inmediatamente al Servicio de Tránsito Aéreo y a la AA, todo cambio en la categoría del aeródromo por nivel de protección de los servicios de salvamento y extinción de incendio, que se produzca en el aeródromo;
 - (ii) programa de instrucción para que el personal de los servicios de salvamento y extinción de incendio pueda atender situaciones de emergencia aeronáutica, incluyendo emergencias que involucren materiales peligrosos; y
 - (iii) programa de mantenimiento del equipo de los servicios de salvamento y extinción de incendio
- (e) **Inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos para la inspección del área de movimiento y las superficies limitadoras de obstáculos para:
- (i) Inspeccionar las condiciones y objetos del área de movimiento y medición del coeficiente de fricción de la pista.
 - (ii) Inspeccionar con regularidad al área de movimiento y el estado del funcionamiento de sus instalaciones para:
 - (A) determinar y facilitar la información pertinente de que la pista o parte de la misma puede estar resbaladiza o mojada, incluyendo el nivel de rozamiento para notificar si la pista está resbaladiza según especifica la AA;
 - (B) evaluar la presencia de agua en la superficie de la pista, así como las mediciones del coeficiente de rozamiento en pista luego de un evento,
 - (C) notificar la resistencia de los pavimentos;
 - (D) la utilización de un pavimento por una aeronave que tenga un ACN mayor al PCN notificado;
 - (E) notificar a las dependencias de ATS y AIM todo cambio significativo en el nivel de protección disponible en el aeródromo del SEI; y
 - (F) evaluar el impacto que este cambio pueda producir en la seguridad operacional de las operaciones.
 - (iii) Inspeccionar que los elementos instalados en la franja de la pista cumplan con los requisitos de frangibilidad y restricción de altura de los equipos y las instalaciones emplazadas.
 - (iv) Inspeccionar las cerca perimetral o barreras adecuadas en el aeródromo y en las instalaciones y servicios terrestres ubicados fuera del aeródromo, incluidas cloacas, conductos y túneles; y que estos cumplan con lo establecido en la Capítulo "E" de la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos" (características físicas e iluminación).
 - (v) Mantener comunicación permanente con el Control de Tránsito Aéreo durante una inspección.
 - (vi) Mantener actualizado un libro de registro de inspecciones, su ubicación y persona responsable.
 - (vii) Notificar los resultados de las inspecciones y adoptar medidas correctivas y de seguimiento a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad:
 - (A) Detalles de intervalos y horas de inspección;
 - (B) lista de verificación de inspección; y
 - (C) nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.
 - (viii) Inspeccionar y notificar con la adecuada regularidad, las condiciones de operación de las áreas de movimiento y SLO cuando:
 - (A) El emplazamiento y funcionamiento de ayudas visuales y no visuales se vean afectadas por objetos que se encuentren por debajo de las SLO; y
 - (B) existan obstáculos por encima de las SLO y ubicadas fuera de las SLO.
- (f) **Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar procedimientos para:
- (i) Las inspecciones, mantenimiento y notificación del estado de funcionamiento y operación del sistema de guía y control de movimiento en la superficie (SMGCS) de acuerdo a lo establecido en el Capítulo "E" de la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos";
 - (ii) prevenir incursiones en pista o calles de rodaje en servicio, y colisiones en cualquier parte del área de movimiento por presencia inadvertida de aeronaves y vehículos, como se establece en la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos";
 - (iii) implementar un sistema de mantenimiento adecuado, con personal calificado y cumplir con lo establecido en el Capítulo "G" de la RAV 114, "Operaciones de Aeródromos" y aceptables a la AA, en los que se definan los objetivos respecto al nivel de performance del mantenimiento de las ayudas visuales como parte de su programa de mantenimiento preventivo;
 - (iv) disponer de un stock de repuestos, para la sustitución inmediata de los componentes del sistema que se deterioran; y
 - (v) aplicar una metodología de vigilancia de la fiabilidad del sistema de iluminación y detección de fallas acorde al tipo y nivel de operaciones del aeródromo.

(g) **Mantenimiento del área de movimiento.** El operador/explotador de aeródromo debe detallar las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento del área de movimiento, incluyendo lo siguiente:

- (i) Zonas pavimentadas y no pavimentadas.
- (ii) Pistas y calles de rodaje.
- (iii) Franjas de pista y de calles de rodaje.
- (iv) Sistema de drenaje del aeródromo.
- (v) Medir, evaluar y notificar el nivel rozamiento en condiciones normales y con presencia de agua en la pista.
- (vi) Señales y su nivel de retro reflexión, en las áreas pavimentadas de pistas, rodajes y plataformas.
- (vii) Puesta de nuevo en servicio la pista, luego del recubrimiento del pavimento de las pistas o cuando estas hayan de entrar temporalmente en servicio antes de concluir el proceso de recubrimiento y evaluación de las condiciones de servicio.
- (viii) Arreglos para la presentación de informes y adopción de medidas en caso de fallas o sucesos que afecten la seguridad operacional.

(h) **Trabajos en el aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe detallar los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con prioridad) en el área de movimiento o en sus cercanías, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo:

- (i) comunicación con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras;
- (ii) nombres, números telefónicos y función de las personas u organizaciones responsables de planificar y realizar la obra; y, arreglos para comunicarse con sus organizaciones en todo momento;
- (iii) nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de los explotadores con base fija en el aeródromo, prestadores de servicios de asistencia en tierra a aeronaves y explotadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra;
- (iv) una lista de distribución para planes de trabajos, de ser necesario.

(i) **Gestión de la plataforma.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar procedimientos para el servicio de dirección en la plataforma apropiado y desarrollará en coordinación con los servicios ATM para:

- (i) Asegurar el movimiento con el fin de evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos;
- (ii) Entrada y salida de aeronaves de la plataforma y para la coordinación con la torre de control del aeródromo y la dependencia de gestión de la plataforma;
- (iii) Asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y de otras actividades;
- (iv) Asignar puestos de estacionamiento de aeronave;
- (v) Iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves;
- (vi) Servicio de señaleros;
- (vii) Servicio de vehículos de escolta (follow-me).

(j) **Gestión de la seguridad operacional en la plataforma.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma, incluyendo:

- (i) Servicios de dirección en la plataforma, movimiento de personas, aeronaves, vehículos, comunicaciones radiotelefónicas y restricción de circulación de personas y vehículos en condiciones de mala visibilidad;
- (ii) Márgenes de separación de aeronaves, disponibilidad de

equipo extintor y personal entrenado para el servicio de aeronaves en tierra;

- (iii) Protección respecto del chorro de reactores;
- (iv) operaciones de reabastecimiento de combustible de aeronaves;
- (v) barrido de la plataforma;
- (vi) limpieza de la plataforma;
- (vii) notificación de incidentes y accidentes en la plataforma;
- (viii) auditorías de cumplimiento de las normas de seguridad para el personal que trabaja en la plataforma.

(k) **Control de vehículos en el área de movimiento.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:

- (i) Detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas);
- (ii) Aseguramiento del movimiento rápido y seguro de vehículos en plataforma y área de maniobras;
- (iii) Coordinación entre el operador de aeródromo y torre de control para el movimiento seguro;
- (iv) Emisión de permisos de conducción para operar vehículos en el área de movimiento;
- (v) Detalles de la capacitación de los conductores de vehículos;
- (vi) Detalles del equipo necesario en vehículos que operan en el área de movimiento.

(l) **Gestión del peligro de fauna.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos para enfrentar los peligros para las operaciones de aeronaves por la presencia de fauna en las fases de aproximación, despegue y circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento, incluyendo:

- (i) Programas y planes para:
 - (A) Evaluación de la presencia de fauna, mediante un estudio de evaluación de fauna y sus hábitats en entornos aeroportuarios conforme a lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana (RAV 114).
 - (B) La implantación de estos programas y planes de prevención del peligro de fauna;
 - (C) La recopilación de informes sobre choques con fauna, su archivo por un período no menor a seis meses y su comunicación a la AA.
- (ii) Nombres y funciones de las personas responsables de la reducción del peligro de choques con aves y otros animales, sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.
- (iii) La realización de estudios de la fauna que se relacione con las actividades aeroportuarias y proporcione las bases para el desarrollo, implementación y perfeccionamiento del "Programa para el Manejo de Fauna" a fin de tener información adecuada para la gestión de los peligros potenciales que ésta genera.
- (iv) El operador de aeródromo debe detallar las medidas necesarias con la finalidad de evitar el cultivo y uso del terreno del aeródromo, que genere un atractivo para la fauna.

(m) **Control de obstáculos.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos de vigilancia en el entorno del aeródromo, como lo establece el Capítulo 5 del Apéndice "C" de la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos".

(n) **Traslado de aeronaves inutilizadas.** El operador/explotador de aeródromo desarrollará un plan detallando los procedimientos de traslado de las aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o sus proximidades y declarar los medios disponibles para el retiro de una aeronave inutilizada, el cual deberá ajustarse a lo establecido en la Parte II del Apéndice "B", de la RAV 114, incluyendo:

- (i) Designación de un coordinador, disponibilidad y preparación entre aeródromos del equipo de recuperación y traslado, y protección de las pruebas, custodia y traslado de las aeronaves inutilizadas;
 - (ii) Procedimientos de notificación y coordinación con el ATC;
 - (iii) Funciones del operador del aeródromo y del titular del certificado de matrícula de la aeronave;
 - (iv) Lista de equipo disponible en o en la vecindad del aeródromo;
 - (v) Lista de equipo adicional disponible de otros aeródromos a pedido;
 - (vi) Lista de agentes nombrados que actúan en nombre de cada operador en el aeródromo;
 - (vii) Declaración de los arreglos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de remoción y especialistas en el equipo de remoción ya sea con equipo propio o de terceros; y
 - (viii) Lista de contratistas locales (con los nombres y números del teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción para ese peso.
- (ñ) **Manipulación de materiales peligrosos.** El operador de aeródromo debe implementar los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo incluyendo procedimientos para:
- (i) El establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso;
 - (ii) Comunicar a los servicios de salvamento y extinción de incendio (SSEI), cuando los explotadores aéreos trasladen materiales peligrosos a bordo con destino al aeródromo o a la salida del mismo;
 - (iii) El método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos; e
 - (iv) Incluir arreglos para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos.
- (o) **Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.** El operador de aeródromo debe implementar los procedimientos para:
- (i) Operaciones en condiciones de visibilidad reducida, incluyendo la medición y notificación del alcance visual en la pista cuando se requiera, y los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de las personas responsables de medir dicho alcance visual en la pista.
 - (ii) Restringir las actividades de construcción o mantenimiento en lugares próximos a los sistemas eléctricos del aeródromo cuando se efectúen operaciones en condiciones de mala visibilidad.
- (p) **Protección de emplazamientos de radio ayudas para la navegación.** El operador de aeródromo debe implementar los procedimientos para la protección de emplazamientos de radio ayudas para la navegación, ubicados en el aeródromo, a efectos de asegurar que su funcionamiento no se verá perjudicado, incluyendo:
- (i) Procedimientos para:
 - (A) Control de actividades en las cercanías de instalaciones de radio ayudas;
 - (B) Mantenimiento en tierra en las cercanías de dichas instalaciones;
 - (C) Suministro e instalación de carteles que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas;
 - (D) Control de actividades en las cercanías de instalaciones y preservación de la estación meteorológica.
 - (ii) Si alguno de los procedimientos especificados anteriormente no es pertinente o aplicable, se proporcionará las razones al respecto.

2.6 Parte 5. Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad

- (a) **Administración del aeródromo.** El operador de aeródromo suministrará detalles sobre la administración del aeródromo, incluyendo:
- (i) Un esquema de organización del aeródromo indicando los nombres y puestos de personal clave, incluyendo sus responsabilidades.
 - (ii) Programa de capacitación y actualización de la competencia del personal operacional, mantenimiento, administrativo superior y los que acceden al área de movimiento aceptable a la AA; en el que se incluya la capacitación con Factores Humanos.
 - (iii) Requisitos de calificación y cualificación para el proceso de evaluación del personal para realizar todas las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo aceptable a la AA.
 - (iv) Nombre, cargo y número telefónico de la persona que tiene responsabilidad general por la seguridad operacional del aeródromo.
 - (v) Conformación de los Comités de Fauna y Seguridad Operacional (incluye el equipo de seguridad operacional en pistas (RST)) en el aeródromo.
- (b) **Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).** El operador de aeródromo debe detallar su sistema de gestión de la seguridad operacional que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad, que incluya:
- (i) El marco de trabajo (4 componentes y 12 elementos);
 - (ii) La política de seguridad, en la medida aplicable, sobre el proceso de gestión de la seguridad y su relación con el proceso de operaciones y mantenimiento;
 - (iii) La estructura u organización del SMS, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y grupales para aspectos de seguridad;
 - (iv) Estrategia y planificación del SMS, estableciendo objetivos de seguridad, asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad y proporcionar un marco para controlar los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requisitos de las normas, procedimientos, métodos recomendados y demás documentos relacionados, así como los reglamentos y demás documentos aplicables emitidos por la AA;
 - (v) Análisis de brechas para la implantación del SMS por etapas (4 Etapas);
 - (vi) Implantación del SMS, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad y el cumplimiento de requisitos de seguridad,
 - (vii) Un sistema para la implantación de áreas de seguridad críticas y medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad (Programa de Medidas de Seguridad),
 - (viii) Procedimientos para identificar peligros, gestionar riesgos, para el establecimiento de indicadores, objetivos y metas, así como los planes de medidas correctivas aceptable a la AA,
 - (ix) Determinación de los indicadores de alto y bajo impacto con objetivos, metas y medidas de mitigación;
 - (x) Medidas para la promoción de la seguridad y la prevención de accidentes y un sistema para control de riesgos que entrañe análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, defectos, faltas, discrepancias y fallas, y una vigilancia continua de la seguridad;
 - (xi) Un sistema interno de auditoría y examen de la seguridad, detallando los sistemas y programas de control de calidad de la seguridad;
 - (xii) El sistema de documentar todas las instalaciones del aeródromo relacionadas con la seguridad, así como los registros de operaciones y mantenimiento del aeródromo,

incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves e iluminación del aeródromo. El sistema debería permitir el fácil acceso a los registros, incluyendo cartas;

- (xiii) Instrucción y competencia del personal, incluyendo examen y evaluación de la adecuación de la instrucción brindada al personal sobre tareas relacionadas con la seguridad y sobre el sistema de certificación para comprobar su competencia;
- (xiv) La incorporación y el cumplimiento obligatorio de procedimientos relacionados con la seguridad operacional a los contratistas o tercerizaciones en los contratos para obras de construcción en el aeródromo;
- (xv) Establecimiento de requisitos de cumplimiento del SMS a las organizaciones que realicen actividades en el aeródromo para su cumplimiento y se ajusten a los mismos;
- (xvi) Procedimientos para la realización de estudios aeronáuticos y evaluaciones de la seguridad operacional que garantice niveles equivalente de la seguridad, cuando el operador tenga dificultades de cumplimiento con las Regulaciones Aeronáutica Venezolana en materia de aeródromo como son la RAV 14, "Diseño de Aeródromos", la RAV 114 "Operaciones de Aeródromos"; y notificación a la AA para la aceptación y posterior publicación en el AIP; y
- (xvii) Un sistema para la implantación de estudios de incursiones en pista con la identificación de los puntos críticos en las pistas que incluyan:
 - (A) La identificación de los peligros de seguridad operacional;
 - (B) la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional;
 - (C) la previsión de la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y
 - (D) metas para mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.

ADJUNTO A

DOCUMENTOS A INCLUIR EN EL MANUAL DE AERÓDROMOS

Listado de referencia de documentos que el operador de aeródromo debería incluir en el Manual de Aeródromo, según corresponda a su complejidad:

(a) General.

- (1) Página de enmiendas o revisiones.
- (2) Documento de solicitud.
- (3) Datos de aeródromos (incluyendo declinación magnética).
- (4) Nombramiento del responsable del aeródromo.
- (5) Título de propiedad o similar (Registrada por la autoridad competente).
- (6) Condiciones Generales para el Otorgamiento del Certificado de Explotador de Aeródromo.
- (7) Copia del certificado.
- (8) Contratos de concesión y áreas concesionadas (si aplica).

(b) Procedimientos

- (1) Procedimiento operacional de notificaciones de aeródromo.
- (2) Procedimiento de acceso al área de movimiento.
- (3) Procedimiento de servicio de salvamento y extinción de incendios.
- (4) Procedimiento de inspección al área de movimiento y de la superficie limitadora de obstáculos.
- (5) Procedimiento mantenimiento de ayudas visuales y sistema eléctrico de aeródromos.

- (6) Procedimiento de mantenimiento al área de movimiento.
- (7) Procedimiento de seguridad operacional de las obras en el aeródromo.
- (8) Procedimiento de gestión de plataforma y gestión de seguridad operacional en plataforma.
- (9) Procedimiento de control de vehículos en la parte aeronáutica.
- (10) Procedimientos para el control de obstáculos.
- (11) Procedimiento en aeródromo para operaciones en condiciones de visibilidad reducida.
- (12) Procedimiento de protección de emplazamiento de radio ayudas para la navegación.

(c) Planos y cartas

Las escalas de los planos y cartas se establecerán de conformidad con la AA:

- (1) Carta topográfica a escala indicada por la AA que contenga la ubicación del aeródromo referenciado al Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84);
- (2) Plano de Aeródromo en Planta General;
- (3) Plano de ubicación del lugar crítico;
- (4) Planos conforme a lo establecido en el Capítulo "D", "Planos de Zona de Protección" de la RAV 14, "Diseño de Aeródromos" y el Capítulo "2", "Superficie Limitadora de Obstáculos" del Apéndice "C", de la RAV 14;
- (5) Índice Perfil de Pista y Coeficiente de Fricción de Pista;
- (6) Planos de Señalización del Área de Movimiento;
- (7) Diagrama Unifilar Eléctrico de los circuitos serie Iluminación del área de Movimiento;
- (8) Diagrama Unifilar Eléctrico de las Fuentes de energía primaria y secundaria; y
- (9) Plano de emplazamiento de radio ayudas.

(d) Cartas de acuerdo:

- (1) Cartas de Acuerdo de Bomberos cuando amerite;
- (2) Cartas de acuerdo con el ATM;
- (3) Cartas de acuerdo con el AIM/AIS; y
- (4) Otras cartas.

(e) Planes y Programas.

- (1) Plan de Emergencia del Aeródromo.
- (2) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas.
- (3) Programa de gestión de fauna.
- (4) Programa de mantenimiento.
- (5) Programas de instrucción/capacitación del personal

(f) Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

ADJUNTO B

CONSIDERACIONES SOBRE LA CARTA DE DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO (CDC)

- (a) Todo solicitante de certificado debe incluir junto a la Solicitud Formal y el Manual de Aeródromo con una descripción de los procedimientos operativos, las instalaciones y equipos, asignación de responsabilidades, y cualquier otra información necesaria para el personal relacionado con el funcionamiento del aeródromo con

el fin de cumplir con las disposiciones aplicables a la Regulación Aeronáutica Venezolana 139 (RAV-139), una Carta de Declaración de Cumplimiento en la cual el operador de aeródromo declara el cumplimiento de cada requisito que sea aplicable del Conjunto de Regulaciones en materia de aeródromos, (RAV-AGA).

- (1) La Carta de Declaración de Cumplimiento es un listado de referencia cruzada, desarrollado por el Operador/explotador de Aeródromo para describir la forma en que cumple cada uno de los requisitos del Conjunto RAV-AGA, y constituye un compromiso formal por parte del responsable por el operador/explotador de aeródromo, respecto al cumplimiento continuo del Conjunto normativo RAV-AGA, compuesto por: RAV 139, "Certificación de Aeródromos", RAV 114 – "Operación de Aeródromos", RAV 14 "Diseño de Aeródromos" y RAV 214 "Diseño y Operaciones de Helipuertos". Para tener validez, esta lista de cumplimiento debe ser firmada por el gerente responsable.
 - (2) A los fines prácticos se recomienda utilizar el formato descrito a continuación; sin embargo, es aceptable que los Operadores/explotadores de Aeródromos desarrollen otro formato de Carta de Declaración de Cumplimiento, siempre que posea toda la información que el presente formato requiere, sea de fácil comprensión y revisión, y sea aceptable para la AA.
 - (3) La Carta de Declaración de Cumplimiento, por ser un documento que describe la forma en que se cumple cada uno de los requisitos del conjunto RAV-AGA, debe reflejar todo cambio de política, condiciones del aeródromo y procedimientos del operador/explotador de Aeródromo.
 - (4) Formato recomendado para la Carta de Declaración de Cumplimiento (CDC).
- (b) La Carta de Declaración de Cumplimiento del Conjunto RAV-AGA tiene 4 columnas (ver Tabla Adj. B.1), las cuales se explican de la siguiente manera:
- (1) La columna (1) representa el número del requerimiento de la sección, párrafo o subpárrafo específico de cada RAV-AGA.
 - (2) La columna (2) indica el contenido del requisito de cada párrafo y subpárrafo, según corresponda, de cada RAV-AGA.
 - (3) La columna (3) provee espacio al solicitante para explicar el(los) método(s) de cumplimiento de los requerimientos del Conjunto RAV-AGA, o la razón por la(s) que no es (son) aplicable(s). Por ejemplo: RAV 14, Sección 14.35, párrafo (c), subpárrafo (4), establece que "Un aeródromo destinado a ser utilizado de noche que no pueda identificarse fácilmente desde el aire por las luces existentes u otros medios debe estar provisto de un faro de identificación". Al respecto, el solicitante establece que este requisito no es aplicable porque el aeródromo no está destinado al uso nocturno.
 - (4) La columna (4) provee espacio al solicitante para insertar referencias a lo descrito en la columna 3, indicando el párrafo y página del Manual de Aeródromo o documento específico que provee el método de cumplimiento.

Tabla Adj.B.1

(1) Ref. RAV 14	(2) Descripción del requisito	(3) Comentarios del OA respecto a la implementación	(4) Doc. de referencia
--------------------	----------------------------------	--	---------------------------

- (c) Instrucciones generales para el llenado del formato:

- (1) El solicitante dispone de una entrada de datos dentro de la Carta de Declaración de Cumplimiento del Conjunto RAV-AGA para cada fila de ítem relacionado con las secciones, párrafos y subpárrafos de cada una de las regulaciones en materia de aeródromo indicados en la columna (1).
- (2) En la columna (2) se indica el contenido resumido o título del requisito incluido en cada párrafo y subpárrafo, según corresponda, de cada RAV-AGA.
- (3) En la columna (3) se da una breve explicación de la forma de cumplimiento (en tiempo presente), que sirve para garantizar que todos los requisitos reglamentarios aplicables y cumplidos, no sólo durante el proceso de certificación, sino en todo momento.

- (4) En la columna (4) se insertará la referencia específica al Manual de Aeródromo (párrafo, página, capítulo) u otro documento:
 - (i) Si se cumple con el requerimiento mediante un método no descrito en el Manual de Aeródromo, es necesario que el método específico sea delineado en la columna (3); y
 - (ii) Si el método específico está incluido en un documento o registro, se indicará en la columna 4.
- (5) Es necesario que los Apéndices conjunto RAV-AGA sean considerados en la explicación sobre la forma de cumplimiento, cuando corresponda, en vista de que complementan los requisitos establecidos en cada párrafo y subpárrafo de la RAV-AGA correspondiente.
- (6) Cuando un requerimiento no sea aplicable para el Operador de Aeródromo, la frase "no aplicable" se insertará en la columna **(3) Comentarios del Operador respecto a la implementación**. Además, se incluirá la razón por la cual el requerimiento no es aplicable.
- (7) Las indicaciones que aparecen descritas como "Notas" en el conjunto RAV-AGA, no requieren ninguna entrada de datos en este formato.
- (8) Se anotará la referencia específica a lo descrito en la **Columna (3)** indicando el párrafo y página del Manual de Aeródromo o documento que provee el método de cumplimiento.
- (9) Si el solicitante no cumpliera un requisito del conjunto RAV-AGA y en consecuencia propone un método alternativo con un nivel de seguridad equivalente demostrado mediante un estudio aeronáutico, se insertará la frase "solicitud de método alternativo" en la **Columna (3), "Comentarios del operador respecto a la implementación"**.
- (10) La solicitud referida en la **Columna (3)** sea formulada por escrito de acuerdo con lo establecido por la AA, y entregada junto con la Carta de Declaración de cumplimiento.

- (d) Ejemplos:

- (1) **Ejemplo 1. Anotación "No aplicable" satisfactoria.**

La Tabla Adj. B.2 provee un ejemplo de la situación donde de acuerdo con el análisis del Operador de Aeródromo el requisito del LAR 154 no es aplicable para su caso, y en la cual se verifica que la anotación es satisfactoria.

Tabla Adj. B.2

(1)	(2)	(3)	(4)
Ref. RAV 14	Descripción del requisito	Comentarios del OA respecto a la implementación	Doc. de referencia
Sección: 14.35 (c) (4)	Faro de identificación de aeródromo	No aplicable. El Aeródromo _____ _ opera solo para operaciones diurnas.	(MA _____ Capítulo ---- Punto -----)

- (2) **Ejemplo 2. Anotación marcada como "No aplicable" que no es satisfactoria para la AA.**

La tabla Adj. B.3 provee un ejemplo de la situación donde, de acuerdo con el análisis del operador/explotador de Aeródromo el requisito de la sección 114.12. Obstáculos de deben ser frangible, no es aplicable para su caso, y en la cual se verifica que la anotación no es satisfactoria, ya que el aeródromo si bien sus operaciones de aproximación es visual, y opera solo diurno, el aeródromo podría ser utilizado luego de la puesta del sol por una emergencia en la zona.

Tabla Adj. B.3

(1)	(2)	(3)	(4)
Ref. RAV-114	Descripción del requisito	Comentarios del OA respecto a la implementación	Doc. de referencia
Sección 114.12 (a).	Obstáculos de deben ser frangible	No aplicable. El aeródromo opera visual y salida y puesta del sol.	N/A

(3) Ejemplo 3. Ejemplo de referencia apropiada.

La **Tabla Adj. B.4** muestra un ejemplo de cumplimiento y registro apropiado de la referencia en la Carta de Declaración de Cumplimiento.

Tabla AdjB.4

(1)	(2)	(3)	(4)
Ref. RAV 114	Descripción del requisito	Comentarios del OA respecto a la implementación	Doc. de referencia
Sección 114.12 (a).	Obstáculos de deben ser frangible	incluido en manual de operaciones obstáculos frangibles, del aeródromo	(MA ____ Capítulo ---- Punto -----)

CAPÍTULO H

DISPOSICIONES TRANSITORIA, DEROGATORIAS Y FINALES

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

ÚNICA: Todo explotador de aeródromo, dispondrá de un lapso de seis (6) meses contados a partir de la publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela de la presente Regulación Aeronáutica Venezolana, para la adecuación y aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica del Manual de Aeródromo y del Certificado del Explotador de Aeródromo en lo que respecta a las condiciones certificadas, cuya modificación sea necesaria en cumplimiento de lo establecido en esta Regulación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA Y FINALES

PRIMERA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-006-10 de fecha 19 de enero de 2010, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.977 Extraordinario, de fecha 27 de mayo de 2010, que dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 139 (RAV 139) denominada "Certificación de Aeródromos".

SEGUNDA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo previsto en el ordenamiento legal vigente.

TERCERA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-180-19
CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con numerales 1, 3 y 15 literal "c" del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 273

(RAV 273)

UNIDADES DE MEDIDAS QUE SE EMPLEAN EN LAS OPERACIONES
AÉREAS Y TERRESTRESCAPÍTULO A
GENERALIDADES

La presente regulación se fundamenta en el contenido del Anexo 5 "Unidades de Medidas que se emplean en las Operaciones Aéreas y Terrestres" al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Se emplean unidades de medida de carácter permanente del Sistema Internacional de Unidades (SI) y otras unidades de medida permitidas temporalmente, de uso internacional, que no pertenecen al SI.

SECCIÓN 273.1 APLICABILIDAD

- La presente Regulación es aplicable a la totalidad de las actividades aeronáuticas, destinadas al desarrollo tanto de operaciones aéreas, como en operaciones de apoyo terrestres, en la República Bolivariana de Venezuela.
- Esta regulación contiene normas para la aplicación de un sistema normalizado de unidades de medidas, para ser utilizado en las operaciones aéreas y terrestres, vinculadas con la aviación civil. Este sistema normalizado de unidades de medida se basa en el Sistema Internacional de Unidades (SI), y en ciertas unidades que no pertenecen a ese sistema, pero cuyo uso se considera necesario para satisfacer las necesidades especiales de la aviación civil.

SECCIÓN 273.2 DEFINICIONES

Para el propósito de la presente Regulación, los términos relativos a las unidades de medidas que han de emplearse en todos los aspectos de las operaciones aéreas y terrestres en la aviación civil, tienen el siguiente significado:

Actuación Humana: Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Amperio (A): El amperio es la corriente eléctrica constante que, mantenida en dos conductores paralelos, rectilíneos de longitud infinita, de sección circular despreciable y ubicados a una distancia de 1 metro entre sí, en el vacío, produce entre estos dos conductores una fuerza igual a 2×10^{-7} Newtons por metro de longitud.

Becquerel (Bq): La actividad de un radionúclido que sufre una transición nuclear espontánea por segundo.

Candela (cd): Es la intensidad luminosa, en dirección perpendicular, de una superficie de 1/600 000 metros cuadrados de un cuerpo negro, a la temperatura de solidificación del platino, a la presión de 101 325 newtons por metro cuadrado.

Culombio (C): La cantidad de electricidad transportada en 1 segundo por una corriente de 1 amperio.

Esterorradián (sr): Ángulo sólido que tiene su vértice en el centro de una esfera y que corta sobre la superficie de la esfera un área igual a la de un cuadrado cuyos lados tienen una longitud igual al radio de la esfera.

Faradio (F): Capacidad de un condensador entre cuyas placas aparece una diferencia de potencia de 1 voltio cuando está cargado con una cantidad de electricidad igual a 1 culombio.

Grado Celsius (°C): Nombre especial con que se designa la unidad kelvin para utilizarla en la expresión de valores de temperatura Celsius.

Gray (Gy): La energía entregada por radiación ionizante a una masa de materia correspondiente a 1 julio por kilogramo.

Henrio (H): La inductancia de un circuito cerrado en el cual se produce una fuerza electromotriz de 1 voltio cuando la corriente eléctrica en el circuito varía uniformemente con una cadencia de 1 amperio por segundo.

Hertz (Hz): Medida de frecuencia de un fenómeno periódico cuyo periodo es de un segundo.

Julio (J): Trabajo realizado cuando el punto de aplicación de una fuerza de 1 newton se desplaza una distancia de 1 metro en la dirección de la fuerza.

Kelvin (K): Unidad de temperatura termodinámica, que es la fracción 1/273,16 de la temperatura termodinámica del punto triple del agua.

Kilogramo (kg): Unidad de masa; es igual a la masa del prototipo internacional del kilogramo.

Litro (L): Unidad de volumen para medir líquidos y gases, que es igual a 1 decímetro cúbico.

Lumen (lm): Flujo luminoso emitido en un ángulo sólido de un estereorradián por una fuente puntual que posee una intensidad uniforme de 1 candela.

Lux (lx): Iluminación producida por un flujo luminoso de 1 lumen distribuido uniformemente sobre una superficie de 1 metro cuadrado.

Metro (m): Distancia que la luz recorre en el vacío en 1/299 792 458 de segundo.

Milla Marina (NM): La longitud exactamente igual a 1852 metros.

Mol (mol): Cantidad de sustancia de un sistema que contiene tantas entidades elementales como átomos existen en 0,012 kg de carbono-12.

Nota. Cuando se emplea el mol, deben especificarse las entidades elementales, que pueden ser átomos, moléculas, iones, electrones, otras partículas o grupos especificados de tales partículas.

Newton (N): Fuerza que, aplicada a un cuerpo que posee una masa de 1 kilogramo produce una aceleración de 1 metro por segundo al cuadrado.

Nudo (kt): La velocidad igual a 1 milla marina por hora.

Ohmio Ω : Resistencia eléctrica entre dos puntos de un conductor cuando una diferencia de potencial de 1 voltio, aplicada entre estos dos puntos, produce en ese conductor una corriente de 1 amperio, no siendo el conductor fuente de fuerza electromotriz alguna.

Pascal (Pa): Presión o tensión de 1 newton por metro cuadrado.

Pie (ft): La longitud exactamente igual a 0,3048 metros.

Radián (rad): Ángulo plano entre dos radios de un círculo que corta, sobre la circunferencia, un arco de longitud igual al radio.

Segundo (tiempo) (s): Duración de 9 192 631 770 periodos de la radiación correspondiente a la transición entre los dos niveles hiperfinos del átomo del cesio-133 en estado normal.

Siemens (S): Conductancia eléctrica de un conductor en el cual se produce una corriente de 1 amperio por una diferencia de potencial eléctrico de 1 voltio.

Sievert (Sv): Unidad de dosis de radiación equivalente que corresponde a 1 julio por kilogramo.

Temperatura Celsius ($t^{\circ}\text{C}$): La temperatura Celsius es igual a la diferencia $t^{\circ}\text{C} = T - T_0$ entre dos temperaturas termodinámicas T y $T_0 = 273,15$ kelvin.

Tesla (T): Densidad de flujo magnético dada por un flujo magnético de 1 weber por metro cuadrado.

Tonelada métrica (t): La masa igual a 1.000 kilogramos.

Vatio (W): Potencia que da origen a la producción de energía al ritmo de 1 julio por segundo.

Voltio (V): Unidad de diferencia de potencial y de fuerza electromotriz, que es la diferencia de potencial eléctrico entre dos puntos de un conductor que transporta una corriente constante de 1 amperio, cuando la potencia disipada entre estos dos puntos es igual a 1 vatio.

Weber (Wb): Flujo magnético que, al atravesar un circuito de una sola espira produce en ésta una fuerza electromotriz de 1 voltio cuando el flujo disminuye uniformemente a cero en un segundo.

CAPÍTULO B

APLICACIÓN NORMALIZADA DE LAS UNIDADES DE MEDIDA

SECCIÓN 273.3 UNIDADES DEL SISTEMA INTERNACIONAL (SI)

- El Sistema Internacional de Unidades (SI), preparado y actualizado por la Conferencia General de Pesas y Medidas, rige en el Estado venezolano como el sistema legal de unidades de medida en todos los aspectos de las operaciones aéreas y terrestres de la aviación civil.
- Se deben utilizar los prefijos y símbolos que figuran en la Tabla 3-1 del Apéndice A de esta Regulación, para componer los nombres y los símbolos de los múltiplos y submúltiplos decimales de las unidades SI.

Nota. El término "unidades SI", tal como se emplea aquí, comprende tanto las unidades de medidas básicas, como las derivadas, y asimismo sus múltiplos y submúltiplos.

SECCIÓN 273.4 UNIDADES AJENAS AL SISTEMA SI

- Las unidades ajenas al sistema SI para uso permanente que figuran en la Tabla 3-2 del Apéndice A de esta Regulación, se utilizarán en lugar de las Unidades SI o junto con ellas, en calidad de unidades primarias de medición, aunque únicamente como se especifica en la Tabla 3-4, del Apéndice A de esta Regulación.
- Se permite el uso temporal de las unidades de medida que no pertenecen al sistema SI que figuran en la Tabla 3-3, aunque únicamente para las magnitudes que figuran en la Tabla 3-4 del Apéndice A de esta Regulación.

SECCIÓN 273.5 APLICACIÓN DE UNIDADES ESPECÍFICAS

- La aplicación de unidades de medida para ciertas magnitudes que se utilizan en las operaciones aéreas y terrestres de la aviación civil, están de acuerdo con la Tabla 3-4 del Apéndice A de esta Regulación.
- Deberían establecerse medios y disposiciones para el diseño, procedimientos e instrucción aplicables a las operaciones en ambientes en los cuales se utilicen unidades específicas normalizadas y otras ajenas al SI, o en la transición entre ambientes que utilicen diferentes unidades, teniendo debidamente en cuenta la actuación humana.

SECCIÓN 273.6 TERMINACIÓN DEL USO DE LAS UNIDADES OPCIONALES AJENAS AL SISTEMA INTERNACIONAL DE UNIDADES (SI)

- Las unidades que no pertenecen al sistema SI y que figuran en la Tabla 3-3, Apéndice A, habiendo sido empleadas temporalmente, se deben conservar igualmente en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas para utilizarlas como unidades opcionales, debido a su amplia difusión y para evitar posibles problemas de seguridad que podrían surgir, debido a la falta de coordinación internacional en cuanto a terminación de su uso.
- En razón a que internacionalmente no se ha fijado una fecha para la terminación del uso del Nudo (kt), como unidad de velocidad, de la Milla Marina (NM) como unidad de distancia, ni del Pie (ft) como unidad para altitud; en las operaciones aéreas y terrestres, tales unidades se seguirán empleando de modo que, sobre su eventual terminación se regule tan solo después de que exista una determinación internacional.

APÉNDICE A

TABLAS CORRESPONDIENTES A LAS UNIDADES DE MEDIDA QUE SE EMPLEAN EN LA OPERACIONES AÉREAS Y TERRESTRES

Tabla 3-1. Prefijos de las unidades SI

Factor por el que debe multiplicarse la unidad	Prefijo	Símbolo
$1\ 000\ 000\ 000\ 000\ 000\ 000 = 10^{18}$	exa	E
$1\ 000\ 000\ 000\ 000\ 000 = 10^{15}$	peta	P
$1\ 000\ 000\ 000\ 000 = 10^{12}$	tera	T
$1\ 000\ 000\ 000 = 10^9$	giga	G
$1\ 000\ 000 = 10^6$	mega	M
$1\ 000 = 10^3$	kilo	k
$100 = 10^2$	hecto	h
$10 = 10^1$	deca	da
$0,1 = 10^{-1}$	deci	d
$0,01 = 10^{-2}$	centi	c
$0,001 = 10^{-3}$	mili	m
$0,000\ 001 = 10^{-6}$	micro	μ
$0,000\ 000\ 001 = 10^{-9}$	nano	n
$0,000\ 000\ 000\ 001 = 10^{-12}$	pico	p
$0,000\ 000\ 000\ 000\ 001 = 10^{-15}$	femto	f
$0,000\ 000\ 000\ 000\ 000\ 001 = 10^{-18}$	atto	a

Tabla 3-2. Unidades ajenas al SI para uso permanente junto con el sistema SI

Magnitudes específicas de la Tabla 3-4 relativas a	Unidad	Símbolo	Definición (en términos de las unidades SI)
ángulo plano	grado minuto segundo	° ' "	$1^\circ = (\pi/180) \text{ rad}$ $1' = (1/60)^\circ = (\pi/10\ 800) \text{ rad}$ $1'' = (1/3600)^\circ = (\pi/848\ 000) \text{ rad}$
masa	tonelada métrica	t	$1 \text{ t} = 10^3 \text{ kg}$
temperatura	grado Celsius	°C	$1 \text{ unidad } ^\circ\text{C} = 1 \text{ unidad K}^{(4)}$
tiempo	minuto hora día semana, mes, año	min h d —	$1 \text{ min} = 60 \text{ s}$ $1 \text{ h} = 60 \text{ min} = 3\ 600 \text{ s}$ $1 \text{ d} = 24 \text{ h} = 86\ 400 \text{ s}$
volumen	litro	L	$1 \text{ L} = 1 \text{ dm}^3 = 10^{-3} \text{ m}^3$

Nota. Para la conversión, véase la Tabla C-2 en el Anexo D.

Tabla 3-3. Otras unidades cuyo uso se ermite temporalmente con carácter opcional junto con las unidades SI.

Magnitudes específicas de la Tabla 3-4 relativas a	Unidad	Símbolo	Definición (en términos de las unidades SI)
distancia (longitudinal)	milli marina	NM	$1 \text{ NM} = 1\ 852 \text{ m}$
distancia (vertical) ⁽⁴⁾	pie	ft	$1 \text{ ft} = 0,3048 \text{ m}$
velocidad	nudo	kt	$1 \text{ kt} = 0,514\ 444 \text{ m/s}$

a) Altitud, elevación, altura, velocidad vertical.

Tabla 3-4. Aplicación normal de las unidades específicas de medida

Número de referencia	Magnitud	Unidad primaria (símbolo)	Unidad opcional ajena al SI (símbolo)
1. Dirección/Espacio/Tiempo			
1.1	altitud	m	ft
1.2	área	m ²	
1.3	distancia (larga) ⁽⁴⁾	km	NM
1.4	distancia (corta)	m	
1.5	elevación	m	ft
1.6	autonomía	h y min	
1.7	altura	m	ft
1.8	latitud	° ' "	
1.9	longitud	m	
1.10	longitud geográfica	° ' "	
1.11	ángulo plano (cuando sea necesario se utilizarán las subdivisiones decimales del grado)	°	
1.12	longitud de pista	m	
1.13	alcance visual en la pista	m	
1.14	capacidad de los depósitos (aeronave) ⁽⁴⁾	L	
1.15	tiempo	s min h d semana mes año	
1.16	visibilidad ⁽⁴⁾	km	
1.17	volumen	m ³	
1.18	dirección del viento (otras direcciones del viento que no sean para el aterrizaje y el despegue, se expresarán en grados verdaderos; las direcciones del viento para el aterrizaje y el despegue se expresarán en grados magnéticos)	°	
2. Unidades relacionadas con masa			
2.1	densidad del aire	kg/m ³	
2.2	densidad de área	kg/m ²	
2.3	capacidad de carga	kg	
2.4	densidad de carga	kg/m ³	
2.5	densidad (de masa)	kg/m ³	
2.6	capacidad de combustible (gravimétrica)	kg	
2.7	densidad de gas	kg/m ³	
2.8	carga bruta o carga útil	kg t	

Número de referencia	Magnitud	Unidad primaria (símbolo)	Unidad opcional ajena al SI (símbolo)
2.9	elevación de masas	kg	
2.10	densidad lineal	kg/m	
2.11	densidad de líquidos	kg/m ³	
2.12	masa	kg	
2.13	momento de inercia	kg · m ²	
2.14	momento cinético	kg · m ² /s	
2.15	cantidad de movimiento	kg · m/s	

3. Unidades relacionadas con fuerza

3.1	presión del aire (general)	kPa
3.2	reglaje del altímetro	hPa
3.3	presión atmosférica	hPa
3.4	momento de flexión	kN · m
3.5	fuerza	N
3.6	presión de suministro de combustible	kPa
3.7	presión hidráulica	kPa
3.8	módulo de elasticidad	MPa
3.9	presión	kPa
3.10	tensión (mecánica)	MPa
3.11	tensión superficial	mN/m
3.12	empuje	kN
3.13	momento de torsión	N · m
3.14	vacio	Pa

4. Mecánica

4.1	velocidad relativa ⁽⁴⁾	km/h	kt
4.2	aceleración angular	rad/s ²	
4.3	velocidad angular	rad/s	
4.4	energía o trabajo	J	
4.5	potencia equivalente en el árbol	kW	
4.6	frecuencia	Hz	
4.7	velocidad respecto al suelo	km/h	kt
4.8	impacto	J/m ²	
4.9	energía cinética absorbida por el freno	MJ	
4.10	aceleración lineal	m/s ²	
4.11	potencia	kW	
4.12	régimen de centrado	°/s	
4.13	potencia en el árbol	kW	
4.14	velocidad	m/s	
4.15	velocidad vertical	m/s	ft/min
4.16	velocidad del viento ⁽⁴⁾	m/s	kt

5. Gasto

5.1	aire del motor	kg/s
5.2	agua del motor	kg/h
5.3	consumo de combustible (específico)	
	motores de émbolo	kg/(kW · h)
	turbo reactores de árbol	kg/(kW · h)
	motores de reacción	kg/(kN · h)
5.4	combustible	kg/h
5.5	velocidad de llenado del depósito de combustible (gravimétrica)	kg/min
5.6	gas	kg/s
5.7	líquido (gravimétrico)	g/s
5.8	líquido (volumétrico)	L/s
5.10	consumo de aceite	
	turbina de gas	kg/h
	motores de émbolo (específico)	g/(kW · h)
5.11	aceite	g/s
5.12	capacidad de la bomba	L/min
5.13	aire de ventilación	m ³ /min
5.14	viscosidad (dinámica)	Pa · s
5.15	viscosidad (cinemática)	m ² /s

6. Termodinámica

6.1	coeficiente de transmisión térmica	W/(m ² · K)
6.2	flujo térmico por unidad de área	J/m ²
6.3	flujo térmico	W
6.4	humedad (absoluta)	g/kg
6.5	dilatación lineal	°C ⁻¹
6.6	cantidad de calor	J
6.7	temperatura	°C

Número de referencia	Magnitud	Unidad primaria (símbolo)	Unidad opcional ajena al SI (símbolo)
7. Electricidad y magnetismo			
7.1	capacidad	F	
7.2	conductancia	S	
7.3	conductividad	S/m	
7.4	densidad de corriente	A/m ²	
7.5	corriente eléctrica	A	
7.6	intensidad de campo eléctrico	C/m ²	
7.7	tensión eléctrica	V	
7.8	fuerza electromotriz	V	
7.9	intensidad de campo magnético	A/m	
7.10	flujo magnético	Wb	
7.11	densidad de flujo magnético	T	
7.12	potencia	W	
7.13	cantidad de electricidad	C	
7.14	resistencia	Ω	
8. Luz y radiaciones electromagnéticas afines			
8.1	iluminancia	lx	
8.2	luminancia	cd/m ²	
8.3	emitanza luminosa	lm/m ²	
8.4	flujo luminoso	lm	
8.5	intensidad luminosa	cd	
8.6	cantidad de luz	lm · s	
8.7	energía radiante	J	
8.8	longitud de onda	m	
9. Acústica			
9.1	frecuencia	Hz	
9.2	densidad de masa	kg/m ³	
9.3	nivel de ruido	dB ^{a)}	
9.4	duración de un período	s	
9.5	intensidad acústica	W/m ²	
9.6	potencia acústica	W	
9.7	presión acústica	Pa	
9.8	nivel de sonido	dB ^{b)}	
9.9	presión estática (instantánea)	Pa	
9.10	velocidad del sonido	m/s	
9.11	flujo de velocidad acústica (instantánea)	m ³ /s	
9.12	longitud de onda	m	
10. Física nuclear y radiación de ionización			
10.1	dosis absorbida	Gy	
10.2	régimen de absorción de dosis	Gy/s	
10.3	actividad de los radionúclidos	Bq	
10.4	dosis equivalente	Sv	
10.5	exposición a la radiación	C/kg	
10.6	régimen de exposición	C/kg · s	

a) Tal como se usa en la navegación, generalmente más allá de los 4 000 m.
b) Por ejemplo, combustible de la aeronave, líquido hidráulico, agua, aceite y recipientes de oxígeno de alta presión.
c) La visibilidad inferior a 5 km puede indicarse en metros.
d) En las operaciones de vuelo, la velocidad relativa se indica a veces mediante el Número de MACH.
e) Para la representación de la velocidad del viento, en los Anexos de la OACI se usa una conversión de 1 kt = 0,5 m/s.
f) El decibel (dB) es una relación que puede utilizarse como unidad para expresar el nivel de presión acústica y el nivel de potencia acústica. Cuando se utiliza, se debe especificar el nivel de referencia.

APÉNDICE B

DESARROLLO DEL SISTEMA INTERNACIONAL DE UNIDADES (SI)

1. Antecedentes

1.1 La designación SI deriva de "Système International d'Unités". El sistema partió de las unidades de longitud y de masa (metro y kilogramo), creadas por los miembros de la Academia de Ciencias de París y adoptadas por la Asamblea Nacional de Francia en 1795, como medida práctica que resultaba ventajosa para la industria y el comercio. El sistema original adoptó el nombre de sistema métrico. Los físicos advirtieron las ventajas del sistema, y fue adoptado sin tardanza en los círculos científicos y técnicos.

1.2 La normalización internacional comenzó con una reunión de 15 Estados celebrada en París en 1870, que condujo al Convenio Internacional del Metro de 1875 y al establecimiento de una Oficina Internacional de Pesas y Medidas, de carácter permanente. También se constituyó una Conferencia General de Pesas y Medidas (CGPM) para tratar todas las cuestiones internacionales relativas al sistema métrico. En 1889, la primera reunión de la CGPM legalizó el viejo prototipo del metro y del kilogramo como patrón internacional de la unidad de longitud y de la unidad de masa, respectivamente. En reuniones subsiguientes se convino en adoptar otras unidades, y en la 10ª Reunión, celebrada en 1954, la CGPM adoptó un sistema racionalizado y coherente de unidades basado en el sistema metro-kilogramo-segundo-amperio (MKSA), que se había preparado con anterioridad, y además agregó el kelvin como unidad de temperatura y la candela como unidad de intensidad luminosa. En la 11ª Reunión de la CGPM, celebrada en 1960, en la cual participaron 36 Estados, se adoptó el nombre de Sistema Internacional de Unidades (SI) y se establecieron las reglas para indicar los prefijos, las unidades derivadas y suplementarias, y otras cuestiones, estableciendo así normas amplias para las unidades internacionales de medida. En la 12ª Reunión de la CGPM, celebrada en 1964, se introdujeron algunos perfeccionamientos en el sistema, y en la 13ª Reunión, celebrada en 1967, se modificó la definición del segundo, se dio nuevo nombre a la unidad de temperatura como kelvin (K) y se revisó la definición de candela. En la 14ª Reunión, celebrada en 1971, se agregó una séptima unidad fundamental, el mol (mol), y se aprobó el pascal (Pa) como nombre especial para la unidad SI de presión o tensión, el newton (N) por metro cuadrado (m²) y el siemens (S) como nombre especial para designar la unidad de conductancia eléctrica. En 1975, la CGPM adoptó el becquerel (Bq) como unidad de actividad de los radionúclidos y el gray (Gy) como unidad de dosis absorbida.

2. Oficina Internacional de Pesas y Medidas

2.1 La Oficina Internacional de Pesos y Medidas [Bureau International de Poids et Mesures (BIPM)] fue establecida por el Convenio del Metro firmado en París el 20 de mayo de 1875 por 17 Estados, durante la sesión final de la Conferencia diplomática sobre el Metro. Este Convenio fue enmendado en 1921. La BIPM tiene su sede cerca de París y su financiamiento se realiza conjuntamente por parte de los Estados miembros del Convenio del Metro. La misión de la BIPM consiste en garantizar la unificación mundial de las medidas físicas; tiene a su cargo:

- (a) Establecer las normas y escalas fundamentales para la medición de las magnitudes físicas principales y para conservar los prototipos internacionales;
- (b) Llevar a cabo comparaciones entre las normas nacionales e internacionales;
- (c) Asegurar la coordinación de las técnicas de medición correspondientes;
- (d) Determinar y coordinar las constantes físicas fundamentales.

2.2 La BIPM actúa bajo la supervisión exclusiva del Comité Internacional de Pesas y Medidas (CIPM), el cual, a su vez, depende de la Conferencia General de Pesas y Medidas (CGPM). El Comité Internacional se compone de 18 miembros pertenecientes a otros tantos Estados; se reúne por lo menos una vez cada dos años. Los funcionarios de este Comité publican un informe anual sobre la situación administrativa y financiera de la BIPM, dirigido a los Gobiernos y a los Estados miembros del Convenio del Metro.

2.3 Las actividades de la BIPM, que al comienzo se hallaban limitadas a las mediciones de longitud y de masa y a los estudios metrológicos relacionados con esas magnitudes, se ampliaron con el fin de cubrir las normas de medición de magnitudes de electricidad (1927), fotometría (1937) y radiaciones ionizantes (1960). Para este fin, los primitivos laboratorios construidos en 1876-1878, se ampliaron en 1929, y en 1963-1964 se agregaron dos nuevos edificios para los laboratorios de radiación ionizante. Unos 30 físicos y técnicos trabajan en los laboratorios de la BIPM; se ocupan de investigaciones metrológicas y también llevan a cabo mediciones y certificación de patrones materiales de las magnitudes mencionadas.

2.4 Teniendo en cuenta la amplitud de la tarea confiada a la BIPM, el CIPM estableció a partir de 1927, bajo el nombre de Comités consultivos, organismos encargados de suministrar información relativa a las cuestiones que se le confían para estudio y asesoramiento. Estos Comités consultivos, que pueden constituir grupos de trabajo de carácter temporal o permanente para estudiar temas determinados, están encargados de la coordinación de las tareas internacionales que se llevan

a cabo en sus dominios respectivos y de proponer recomendaciones relativas a las enmiendas de las definiciones y de los valores de las unidades. Con el fin de garantizar una uniformidad mundial en cuanto a unidades de medida, el Comité Internacional actúa directamente o bien presenta propuestas para aprobación por parte de la Conferencia general.

2.5 Los Comités consultivos poseen reglamentos comunes (*Procès-Verbaux* CIPM, 1963, 31, 97). Cada Comité consultivo, cuyo presidente normalmente es un miembro del CIPM, se compone de un delegado de cada uno de los laboratorios metrológicos principales e institutos especializados, que figuran en una lista del CIPM, y también de miembros individuales designados por el CIPM y de un representante de la BIPM. Estos comités celebran sus reuniones a intervalos no regulares; actualmente existen siete de esos comités:

(a)El Comité Consultivo sobre Electricidad y Magnetismo (CCE), establecido en 1927.

(b)El Comité Consultivo sobre Fotometría y Radiometría (CCPR), que es el nuevo nombre que recibió en 1971 el Comité Consultivo sobre Fotometría establecido en 1933 (entre 1930 y 1933, el Comité citado anteriormente [CCE] actuaba en las cuestiones relativas a la fotometría).

(c)El Comité Consultivo sobre Termometría (CCT), establecido en 1937.

(d)El Comité Consultivo sobre la definición del Metro (CCDM), establecido en 1952.

(e)El Comité Consultivo sobre la definición del Segundo (CCDS), establecido en 1956.

(f) El Comité Consultivo sobre Normas de medición de radiaciones ionizantes (CCEMRI), establecidas en 1958. A partir de 1969, este Comité Consultivo consta de cuatro secciones: Sección I (medición de rayos X y γ); Sección II (medición de radionúclidos); Sección III (medición de neutrones); Sección IV (normas de energía α).

(g)El Comité Consultivo sobre Unidades (CCU), establecido en 1964.

2.5.1 Las actas de la Conferencia General, del Comité Internacional, de los Comités Consultivos y de la Oficina Internacional, aparecen bajo los auspicios de esta última, en las publicaciones siguientes:

(a)*Comptes rendus des séances de la Conférence Générale des Poids et Mesures*;

(b)*Procès-Verbaux des séances du Comité International des Poids et Mesures*;

(c) *Sessions des Comités Consultatifs*;

(d)*Recueil de Travaux du Bureau International des Poids et Mesures* (en esta recopilación se publican artículos aparecidos en revistas y libros técnicos y científicos y también ciertos trabajos publicados como informes).

2.6 De vez en cuando, la BIPM publica un informe titulado *Les récents progrès du Système Métrique*, que trata de los progresos del sistema métrico en el mundo. La recopilación de los *Travaux et Mémoires du Bureau International des Poids et Mesures* (22 volúmenes aparecidos entre 1881 y 1966), dejó de publicarse en 1966 por decisión del CIPM. A partir de 1965, la revista internacional *Metrologia*, editada bajo los auspicios del CIPM, viene publicando artículos acerca de las más importantes tareas relativas a la metrología científica llevadas a cabo en todo el mundo, sobre el perfeccionamiento de los métodos y normas de medición, unidades, etc., e igualmente informes relativos a las actividades, decisiones y recomendaciones de los diferentes organismos creados por el Convenio del Metro.

3. Organización Internacional de Normalización

La Organización Internacional de Normalización (ISO) es una federación mundial de institutos nacionales de normalización que, aunque no forman parte de la BIPM, formulan recomendaciones para la utilización del SI y de algunas otras unidades. El documento ISO 1000 y la serie de documentos de la Recomendación ISO R31 suministran amplios detalles acerca de la

aplicación de las unidades SI. La OACI mantiene un enlace con la ISO en lo que respecta a la aplicación normalizada de las unidades SI en aeronáutica.

APÉNDICE C

GUÍA SOBRE LA APLICACIÓN DEL SI

1. Introducción

- 1.1 El Sistema Internacional de Unidades es un sistema completo que comprende tres clases de unidades:
- (a)Unidades fundamentales;
- (b)Unidades suplementarias; y
- (c)unidades derivadas.
- 1.2 El SI se basa en siete unidades para otras tantas dimensiones independientes, que figuran en la Tabla B-1.
- 1.3 Las unidades suplementarias del SI figuran en la Tabla B-2 y pueden considerarse como unidades fundamentales o como unidades derivadas.

Tabla B-1. Unidades fundamentales SI

Magnitud	Unidad	Símbolo
cantidad de materia	mol	mol
corriente eléctrica	amperio	A
intensidad luminosa	candela	cd
longitud	metro	m
masa	kilogramo	kg
temperatura termodinámica	kelvin	K
tiempo	segundos	s

Tabla B-2. Unidades suplementarias SI

Magnitud	Unidad	Símbolo
ángulo plano	radián	rad
ángulo sólido	estereorradián	sr

- 1.4 Las unidades derivadas del SI se forman combinando unidades fundamentales, unidades suplementarias y otras unidades derivadas, de acuerdo con las relaciones algebraicas entre las magnitudes correspondientes. Los símbolos para las unidades derivadas se forman con los signos matemáticos de multiplicación, división y utilizando exponentes. Las unidades SI derivadas que poseen nombres y símbolos especiales figuran en la Tabla B-3.

Nota. En la Tabla 3-4 se indica la aplicación de las unidades derivadas que figuran en la Tabla B-3 y de otras unidades comunes, en las operaciones de la aviación civil internacional.

Tabla B-3. Unidades SI derivadas que poseen nombre especial

Magnitud	Unidad	Símbolo	Derivación
actividad de los radionúclidos	becquerel	Bq	1/s
cantidad de electricidad, carga eléctrica	coulomb	C	A · s
capacidad eléctrica	faradio	F	C/V
conductancia eléctrica	siemens	S	A/V
densidad de flujo magnético	tesla	T	Wb/m ²
dosis absorbida (radiación)	gray	Gy	J/kg
dosis equivalente (radiación)	sievert	Sv	J/kg
energía, trabajo, cantidad de calor	julio	J	N · m
flujo luminoso	lumen	lm	cd · sr
flujo magnético	weber	Wb	V · s
frecuencia (de un fenómeno periódico)	hertz	Hz	1/s
fuerza	newton	N	kg · m/s ²
iluminancia	lux	lx	lm/m ²
inductancia	henrio	H	Wb/A
potencia, flujo radiante	vatio	W	J/s
presión, tensión mecánica	pascal	Pa	N/m ²
resistencia eléctrica	ohmio	Ω	V/A
tensión eléctrica, diferencia de potencial, fuerza electromotriz	voltio	V	W/A

1.5 El SI es una selección racional de unidades del sistema métrico que individualmente no son nuevas. La ventaja mayor del SI es que existe únicamente una unidad para cada magnitud física — el metro para la longitud, el kilogramo (en lugar del gramo) para la masa, el segundo para el tiempo, etc. De estas unidades elementales o fundamentales, derivan las unidades para todas las demás magnitudes mecánicas. Estas unidades derivadas se definen mediante relaciones simples como: velocidad igual a régimen de variación de la distancia; aceleración igual a régimen de variación de la velocidad; fuerza igual a masa por aceleración; trabajo o energía igual a fuerza por distancia; potencia igual a trabajo realizado por unidad de tiempo, etc. Algunas de estas unidades tienen únicamente nombres genéricos, por ejemplo, metro por segundo para el caso de la velocidad; otras poseen nombres especiales, como newton (N) para la fuerza, julio (J) para el trabajo o la energía, vatio (W) para la potencia. Las unidades SI de fuerza, energía y potencia, son invariables ya se traten de un proceso mecánico, eléctrico, químico o nuclear. Una fuerza de 1 newton aplicada en una distancia de 1 metro puede producir 1 julio de calor, que es una magnitud idéntica a la que puede producir 1 vatio de potencia eléctrica en 1 segundo.

1.6 Además de las ventajas resultantes del empleo de una sola unidad SI para cada magnitud física, está la comodidad de utilizar un juego de símbolos y abreviaturas individuales y bien definidas. Estos símbolos y abreviaturas eliminan la confusión que puede surgir de las prácticas corrientes en diferentes disciplinas, tales como el uso de "b" tanto para el bar, que es una unidad de presión, como para el barn, que es una unidad de superficie.

1.7 Otra ventaja del SI es que conserva la relación decimal entre múltiplos y submúltiplos de las unidades básicas para cada magnitud física. Se establecen prefijos para designar múltiplos y submúltiplos de las unidades, que van desde "exa" (10¹⁸) hasta "atto" (10⁻¹⁸) para mayor comodidad de la expresión oral y escrita.

1.8 Otra gran ventaja del SI es su coherencia. Las unidades podrían seleccionarse arbitrariamente, pero si se establecieran unidades independientes para cada categoría de magnitudes comparables entre sí, los factores numéricos de las ecuaciones parecerían provenir de una escala diferente de valores. Con todo, es posible y en la práctica resulta más conveniente, seleccionar un sistema de unidades de modo que las ecuaciones establecidas con valores numéricos, inclusive los factores numéricos, posean exactamente la misma forma que las ecuaciones correspondientes efectuadas con magnitudes. Un sistema de unidades determinado de este modo se designa como coherente con respecto al sistema de magnitudes y ecuaciones en cuestión. Las ecuaciones entre unidades de un sistema de unidades coherentes contiene como factor numérico únicamente el número 1. En un sistema coherente, el producto o cociente de dos magnitudes unitarias cualesquiera es la unidad de la magnitud resultante. Por ejemplo, en un sistema coherente, la superficie unitaria resulta de la multiplicación de la longitud unitaria por la longitud unitaria; la velocidad unitaria resulta de la división de la longitud unitaria por el tiempo unitario y la fuerza unitaria resulta de la multiplicación de la masa unitaria por la aceleración unitaria.

Nota. En la Figura B-1 se ilustra la relación existente entre las unidades del SI.

2. Masa, fuerza y peso

2.1 La excepción principal del SI con respecto al sistema gravimétrico de unidades métricas de uso en la tecnología, consiste en la diferenciación explícita de las unidades de masa y de fuerza. En el SI, la designación kilogramo se limita a la unidad de masa y no ha de emplearse la designación kilogramo-fuerza (en la cual frecuentemente se comete el error de omitir el sufijo fuerza). En su lugar se utiliza la unidad SI de fuerza, que es el newton. Del mismo modo, se utiliza el newton y no el kilogramo-fuerza para formar unidades de fuerza derivadas, por ejemplo, presión o tensión mecánica (N/m² = Pa), energía (N · m = J), y potencia (N · m/s = W).

2.2 Existe mucha confusión en el empleo del término peso como magnitud que puede significar fuerza, o bien masa. En el uso común, el término peso significa casi siempre masa; por lo tanto, cuando se habla del peso de una persona, la magnitud que se alude es la masa. En la ciencia y en la tecnología, el término peso generalmente ha significado la fuerza que, aplicada a un cuerpo, le impartiría una aceleración igual a la aceleración local en caída libre. El adjetivo "local" en la frase "aceleración local en caída libre" generalmente ha significado emplazamiento en la superficie de la tierra; en este contexto, la "aceleración local en caída libre" posee el símbolo *g* (designado a veces como "aceleración de la gravedad"), cuyos valores difieren en más de 0,5% en diferentes puntos de la superficie de la tierra, y disminuyen a medida que aumenta la distancia con respecto a la tierra. Por lo tanto, como el peso es una fuerza = masa × aceleración debida a la gravedad, el peso de una persona depende del lugar en que se encuentre, lo que no sucede con la masa. Una persona que posea una masa de 70 kg puede experimentar en la tierra una fuerza (peso) de 686 newtons (≈155 lbf) y solamente una fuerza (peso) de 113 newtons (≈22 lbf) en la luna. Debido al uso doble del término peso como magnitud, debería evitarse esta designación de peso en el uso tecnológico, salvo en las circunstancias en que su significado resulte totalmente inequívoco. Cuando se utilice ese término, importa saber si se hace referencia a la masa o a la fuerza y utilizar correctamente las unidades SI, que correspondan, o sea, el kilogramo para la masa o el newton para la fuerza.

2.3 Al determinar la masa con una balanza o báscula, interviene la gravedad. Cuando se utiliza una masa patrón para pesar la masa que se mide, se elimina el efecto directo de la gravedad en ambas masas, aunque por lo general no se evita el efecto indirecto debido a la flotabilidad del aire o de otros fluidos. Al utilizar una balanza de resortes, la masa se mide de un modo indirecto, ya que el instrumento responde a la fuerza de la gravedad. Esas balanzas pueden calibrarse en unidades de masa, si la variación en cuanto a aceleración de la gravedad y las correcciones por flotabilidad no afectaran mucho su uso.

3. Energía y momento de torsión

3.1 El producto vectorial de fuerza y brazo de momento se designa comúnmente por la unidad newton metro. Esta unidad de momento flector o momento de torsión causa confusiones con la unidad de energía, que también es el newton metro. La relación con la energía se esclarecería si el momento de torsión se expresara como newton metro por radián, ya que el producto del momento de torsión y de la rotación angular es energía:

$$(N \cdot m/\text{rad}) \cdot \text{rad} = N \cdot m$$

3.2 Si se mostraran los vectores, la diferencia entre energía y momento de torsión sería evidente, ya que la orientación de la fuerza y la longitud son diferentes en los dos casos. Es importante tener en cuenta esta diferencia cuando se utilicen el momento de torsión y la energía; el julio no debería utilizarse nunca para expresar el momento de torsión.

4. Prefijos SI

4.1 Selección de prefijos

4.1.1 En general, los prefijos SI deberían utilizarse para indicar órdenes de magnitud, eliminando de este modo los dígitos no significativos y los ceros iniciales en las fracciones decimales, con lo cual se deja abierta la posibilidad de una notación en potencias de 10, que se prefieren en los cálculos. Por ejemplo:

12 300 mm resulta 12,3 m

12,3 × 10³ m resulta 12,3 km

0,001 23 μA resulta 1,23 nA

4.1.2 Al expresar una magnitud entre un valor numérico y una unidad, los prefijos deberían seleccionarse preferentemente de modo que el valor numérico se encuentre entre 0,1 y 1 000. Para reducir la diversidad al mínimo, se recomienda utilizar los prefijos que representen potencias de 1 000. Sin embargo, en los casos siguientes puede resultar útil proceder de otro modo:

- Al expresar superficie y volumen, puede ser necesario utilizar los prefijos hecto, deca, deci y centi; por ejemplo, hectómetro cuadrado, centímetro cúbico;
- En las tablas de valores de la misma magnitud, o al tratar de esos valores dentro de un contexto dado, por lo general es preferible utilizar siempre el mismo múltiplo de unidad; y
- En el caso de ciertas magnitudes de aplicación en casos particulares, comúnmente se utiliza siempre el mismo múltiplo. En los planos de la técnica mecánica, por ejemplo, se utilizan los hectopascas para los reglajes de altímetro y los milímetros para las dimensiones lineales, aunque esos valores se encuentren más allá de la gama de 0,1 a 1 000.

4.2 Prefijos en las unidades compuestas:

4.2.1 Se recomienda que se utilice un solo prefijo al formar cualquier múltiplo de una unidad compuesta. Normalmente debería agregarse el prefijo a la unidad en el numerador. Se presenta una excepción cuando una de las unidades es el kilogramo. Por ejemplo:

V/m, *no* mV/mm; MJ/kg, *no* kJ/g

(1. Unidad compuesta es la unidad derivada que se expresa mediante dos o más unidades, es decir que carece de nombre individual simple.)

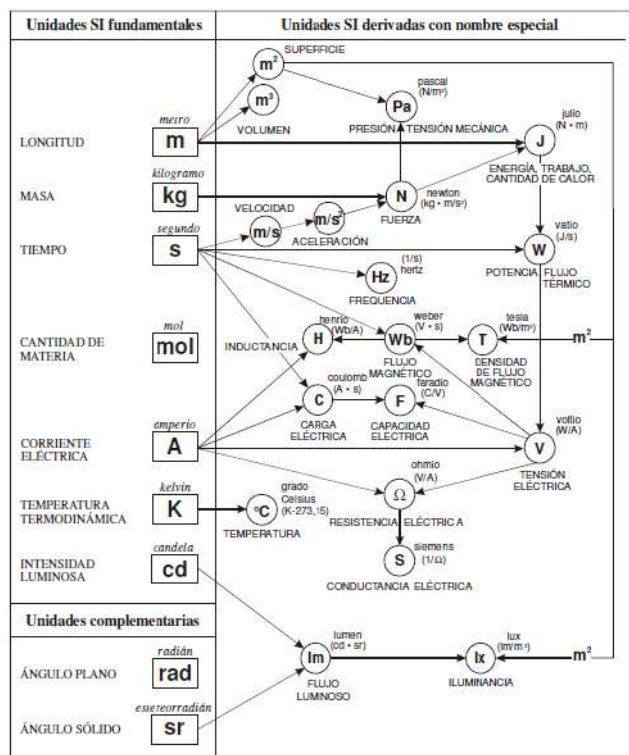


Figura B-1

4.3 Prefijos compuestos

4.3.1 No han de utilizarse prefijos compuestos, formados por yuxtaposición de dos o más prefijos SI. Por ejemplo:

1 nm *no* 1µm; 1 pF *no* 1µF

4.3.2 Si se necesitaran valores que se encuentren fuera del alcance de los prefijos, los mismos deberían expresarse utilizando la unidad básica con potencias de 10.

4.4 Potenciación de las unidades

4.4.1 Un exponente agregado a un símbolo con un prefijo indica que el múltiplo o submúltiplo de la unidad (la unidad con su prefijo) se eleva a la potencia expresada por el exponente. Por ejemplo:

$$1 \text{ cm}^3 = (10^{-2} \text{ m})^3 = 10^{-6} \text{ m}^3$$

$$1 \text{ ns}^{-1} = (10^{-9} \text{ s})^{-1} = 10^9 \text{ s}^{-1}$$

$$1 \text{ mm}^2/\text{s} = (10^{-3} \text{ m})^2/\text{s} = 10^{-6} \text{ m}^2/\text{s}$$

5. Estilo y utilización

5.1 Reglas de escritura de los símbolos de las unidades

5.1.1 Los símbolos de las unidades deberían imprimirse en tipo redondo (vertical), cualquiera sea la tipografía que se utilice en el resto del texto.

5.1.2 Los símbolos de las unidades no sufren modificación alguna en el plural.

5.1.3 Los símbolos de las unidades no van acompañados por un punto, salvo que se trate de fin de frase.

5.1.4 Los símbolos de unidades que se expresan en letras se escriben en minúsculas (cd), salvo que el nombre de la unidad se haya derivado de un nombre propio, en cuyo caso la primera letra del símbolo va con mayúscula (W, Pa). Los símbolos del prefijo y de la unidad conservan su forma indicada, cualquiera que sea la tipografía empleada en el texto.

5.1.5 En la expresión completa de una magnitud, debería dejarse un espacio entre el valor numérico y el símbolo de la unidad. Por ejemplo, escríbase 35 mm, *no* 35mm, y 2,37 lm, *no* 2,37lm. En otros idiomas, cuando la magnitud posee valor de adjetivo, con frecuencia se intercala un guión, por ejemplo, 35-mm film.

Excepción: No se deja espacio alguno entre el valor numérico y los símbolos que indican grado, minuto y segundo de ángulo plano, ni en los grados Celsius.

5.1.6 No se deja espacio alguno entre el prefijo y los símbolos de la unidad.

5.1.7 Para las unidades deberían emplearse símbolos y no abreviaturas. Por ejemplo, utilícese "A", y *no* "amp", para indicar amperio.

5.2 Reglas para la escritura de los nombres

5.2.1 Los nombres de las unidades no abreviados se escriben como si fueran nombres comunes. Por lo tanto, la primera letra del nombre de una unidad no lleva mayúscula, salvo al comienzo de frase o en un texto escrito totalmente con mayúsculas, por ejemplo un título, aunque el nombre de la unidad se derive de un nombre propio y por lo tanto se represente por un símbolo con mayúscula (véase 5.1.4). Por ejemplo escríbase normalmente "newton" y *no* "Newton", aunque el símbolo sea N.

5.2.2 Cuando lo exijan las reglas gramaticales, se utilizarán plurales, los cuales se forman regularmente. Por ejemplo, henrios como plural de henrio. No obstante, existen algunas unidades cuyos nombres son invariables en plural. Ejemplos de ellos son:

Singular	Plural
lux	lux
hertz	hertz
siemens	siemens

5.2.3 No se deja espacio alguno ni se pone guión entre el prefijo y el nombre de la unidad.

5.3 Unidades formadas por multiplicación y división.

5.3.1 Con los nombres de la unidad:

- (a) Para el producto, utilícese (preferentemente) un espacio, o bien un guión:
newton metro o newton-metro.
- (b) En el caso del vatio hora, puede omitirse el espacio:
vatiora.
- (c) Para el cociente, utilícese la palabra por y no una barra:
metro por segundo no metro/segundo.
- (d) En las potencias, utilícese el modificador al cuadrado o al cubo, a continuación del nombre de la unidad:
metro por segundo al cuadrado.
- (e) En el caso de superficie o de volumen, el modificador se coloca después del nombre de la unidad:
milímetro cuadrado, metro cúbico.
- (f) Esta excepción se aplica también a las unidades derivadas en las que se utiliza superficie o volumen:
vatio por metro cuadrado.

Nota. En las expresiones complicadas se prefieren los símbolos, en lugar de las palabras, para evitar ambigüedades.

5.3.2 Con símbolos de unidades:

- (a) El producto puede indicarse de uno de los dos modos siguientes:
Nm o N · m para el newton metro.

Nota. Cuando se utilice como prefijo un símbolo que coincida con el símbolo de la unidad, deberían adoptarse precauciones especiales para evitar confusiones. Por ejemplo, la unidad newton metro para indicar el momento de una torsión, debería escribirse Nm o N · m para no confundirla con mN, que es el milinewton.

- (b) Se exceptúan de esta regla las páginas impresas por computadora, la escritura de la máquina de escribir automática, etc., que no pueden imprimir el punto alto, en cuyo caso puede utilizarse el punto sobre la línea.

Para el cociente, utilícese una de las formas siguientes:
m/s o m · s⁻¹ o $\frac{m}{s}$.

- (c) En ningún caso debería emplearse más de una barra en la misma expresión, salvo que se agreguen paréntesis para evitar ambigüedades. Por ejemplo, escríbase:

J/(mol · K) o J · mol⁻¹ · K⁻¹ o (J/mol)/K
pero no J/mol/K.

5.3.3 Los símbolos y los nombres de las unidades no deberían mezclarse en la misma expresión. Escríbase:

julios por kilogramo o J/kg o J · kg⁻¹
pero no julios/kilogramo ni julios/kg ni julios · kg⁻¹

5.4 Números

5.4.1 El signo decimal preferido es una coma sobre la línea. Sin embargo, también se acepta el punto. Cuando se escriban números inferiores a la unidad, debe ponerse un cero antes del signo decimal.

5.4.2 No ha de utilizarse coma ni punto para separar dígitos. En cambio, deberían separarse los dígitos por grupos de tres, a izquierda y a

derecha a partir del punto decimal, dejando un pequeño espacio de separación. Por ejemplo:

73 655 7 281 2,567 321 0,133 47

El espacio entre grupos debería tener la anchura de la letra "i" aproximadamente y ser constante aunque se utilice un espaciado de anchura variable entre las palabras.

5.4.3 El signo de multiplicación de números es una cruz (×) o un punto a media altura. En otros idiomas, sin embargo, si se utilizara el punto a media altura como signo de multiplicación, no debe utilizarse el punto sobre la línea como signo decimal.

5.4.4 Es incorrecto agregar letras al símbolo de una unidad con el fin de indicar la naturaleza de la magnitud. Por lo tanto, no son aceptables MWe por "megawatios de potencia eléctrica", ni Vac por "voltios de corriente continua", ni kJt por "kilojulios de energía térmica". Por esta razón, no debería intentarse la creación de equivalentes SI de las abreviaturas "psia" y "psig", que se encuentran con frecuencia en bibliografía inglesa para establecer una distinción entre presión absoluta y presión manométrica. Si del contexto surgieran dudas en cuanto a lo que quiere expresarse, la palabra presión debería utilizarse cuando corresponda. Por ejemplo:

"... con una presión manométrica de 13 kPa"

o

"... con una presión absoluta de 13 kPa".

APÉNDICE D

FACTORES DE CONVERSIÓN

1. Generalidades

1.1 La lista de factores de conversión que figura en este Apéndice se ha establecido para expresar los equivalentes de diferentes unidades de medición como múltiplos numéricos de unidades SI.

1.2 Los factores de conversión se presentan de modo que sea fácil adaptarlos para la presentación visual de computadora y para la transmisión de datos electrónicos. Los factores se escriben como número mayor que la unidad e inferior a 10, con seis decimales o menos. A continuación del número va la letra E (exponente), el signo más o el signo menos y dos dígitos que indican la potencia de 10 por la cual hay que multiplicar el número con el fin de obtener el valor correcto. Por ejemplo:

3,523 907 E - 02 es 3,523 907 × 10⁻² ó 0,035 239 07

De un modo análogo,

3,386 389 E + 03 es 3,386 389 × 10³ ó 3 386,389

1.3 Un asterisco (*) colocado a continuación del sexto decimal indica que el factor de conversión es exacto y que todos los dígitos siguientes son ceros. Si se indican menos de seis decimales, quiere decir que no se justifica una precisión mayor.

1.4 Otros ejemplos del uso de las tablas:

Para convertir	a	Multiplíquese por
libra-fuerza por pie cuadrado	Pa	4,788 026 E + 01
pulgada	m	2,540 000*E - 02

dónde:

1 lbf/pie² = 47,880 26 Pa

1 pulgada = 0,025 4 m (exactamente)

2. Factores que no figuran en la lista

2.1 Los factores de conversión de unidades compuestas que no figuran en la tabla pueden deducirse fácilmente de los números indicados en la lista, mediante sustitución de las unidades convertidas, del modo siguiente:

Ejemplo: Para hallar el factor de conversión de lb · pies/s a kg · m/s:

En primer lugar conviértase

1 libra a 0,453 592 4 kg

1 pie a 0,304 8 m

y después sustitúyase:

$$(0,453\,592\,4\text{ kg}) \times (0,304\,8\text{ m})/\text{s} = 0,138\,255\text{ kg} \cdot \text{m}/\text{s}$$

Siendo el factor 1,382 55 E – 01.

Tabla C-1. Factores de conversión a unidades SI
(Los símbolos de las unidades SI se indican entre paréntesis)

Para convertir	a	Multiplíquese por
alamperio	amperio (A)	1,000 000 * E + 01
altocoulomb	coulomb (C)	1,000 000 * E + 01
altfaradio	faradio (F)	1,000 000 * E + 09
alt henrio	henrio (H)	1,000 000 * E – 09
alt ohmio	siemens (S)	1,000 000 * E + 09
alt ohmio	ohmio (Ω)	1,000 000 * E – 09
alt voltio	voltio (V)	1,000 000 * E – 08
acre (Estados Unidos, agrimensura)	metro cuadrado (m ²)	4,046 873 E + 03
amperio hora	coulomb (C)	3,600 000 * E + 03
año (calendario)	segundo (s)	3,153 600 E + 07
año (sidéreo)	segundo (s)	3,155 815 E + 07
año (tropical)	segundo (s)	3,155 693 E + 07
año luz	metro (m)	9,460 55 E + 15
área	metro cuadrado (m ²)	1,000 000 * E + 02
atmósfera (tecnológica = 1 kgf/cm ²)	pascal (Pa)	9,806 650 * E + 04
atmósfera (tipo)	pascal (Pa)	1,013 250 * E + 05
bar	pascal (Pa)	1,000 000 * E + 05
barril (de petróleo, 42 galones Estados Unidos, líquidos)	metro cúbico (m ³)	1,589 873 * E – 01
brazo	metro (m)	1,828 8 E + 00
Bu† (Tabla internacional)/h	vatio (W)	2,930 711 E – 01
Bu (termoquímica)/h	vatio (W)	2,928 751 E – 01
Bu (termoquímica)/min	vatio (W)	1,757 250 E + 01
Bu (termoquímica)/s	vatio (W)	1,054 350 E + 03
Bu (Tabla internacional)/h · pie ² · °F (C, coeficiente de transmisión térmica)	vatio por metro cuadrado kelvin (W/m ² · K)	5,678 263 E + 00
Bu (termoquímica)/h · pie ² · °F (C, coeficiente de transmisión térmica)	vatio por metro cuadrado kelvin (W/m ² · K)	5,674 466 E + 00
Bu (Tabla internacional)/s · pie ² · °F	vatio por metro cuadrado kelvin (W/m ² · K)	2,044 175 E + 04
Bu (termoquímica)/s · pie ² · °F	vatio por metro cuadrado kelvin (W/m ² · K)	2,042 808 E + 04
Bu (Tabla internacional)/pie ²	julio por metro cuadrado (J/m ²)	1,135 653 E + 04
Bu (termoquímica)/pie ²	julio por metro cuadrado (J/m ²)	1,134 893 E + 04
Bu (termoquímica)/pie ² · h	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	3,152 481 E + 00
Bu (termoquímica)/pie ² · min	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	1,891 489 E + 02
Bu (termoquímica)/pie ² · s	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	1,134 893 E + 04
Bu (Tabla internacional) · pieh · pie ² · °F (k, conductividad térmica)	vatio por metro kelvin (W/m · K)	1,730 735 E + 00
Bu (termoquímica) · pieh · pie ² · °F (k, conductividad térmica)	vatio por metro kelvin (W/m · K)	1,729 577 E + 00
Bu (Tabla internacional) · pulg/h · pie ² · °F (k, conductividad térmica)	vatio por metro kelvin (W/m · K)	1,442 279 E – 01
Bu (termoquímica) · pulg/h · pie ² · °F (k, conductividad térmica)	vatio por metro kelvin (W/m · K)	1,441 314 E – 01

* Un asterisco (*) colocado a continuación del sexto decimal indica que el factor de conversión es exacto y que todos los dígitos siguientes son ceros. Si se indican menos de seis decimales, quiere decir que no se justifica una precisión mayor.

† Bu = British thermal unit (unidad térmica británica).

Para convertir	a	Multiplíquese por
Btu (Tabla internacional) · pulg/s · pie ² · °F (k, conductividad térmica)	vatio por metro kelvin (W/m · K)	5,192 204 E + 02
Btu (termoquímica) · pulg/s · pie ² · °F (k, conductividad térmica)	vatio por metro kelvin (W/m · K)	5,188 732 E + 02
Btu (termoquímica)/pulg ² · s	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	1,634 246 E + 06
Btu (Tabla internacional)/lb	julio por kilogramo (J/kg)	2,326 000 * E + 03
Btu (termoquímica)/lb	julio por kilogramo (J/kg)	2,324 444 E + 03
Btu (Tabla internacional)/lb · °F (c, capacidad térmica)	julio por kilogramo kelvin (J/kg · K)	4,186 800 * E + 03
Btu (termoquímica)/lb · °F (c, capacidad térmica)	julio por kilogramo kelvin (J/kg · K)	4,184 000 * E + 03
bujiapie	lux (lx)	1,076 391 E + 01
caballo de fuerza (550 pies · lbf/s)	vatio (W)	7,456 999 E + 02
caballo de fuerza (eléctrico)	vatio (W)	7,460 000 * E + 02
caballo de fuerza (hidráulico)	vatio (W)	7,460 43 E + 02
caballo de fuerza (métrico)	vatio (W)	7,354 99 E + 02
caballo de fuerza (Reino Unido)	vatio (W)	7,457 0 E + 02
caída libre (g), nominal	metro por segundo al cuadrado (m/s ²)	9,806 650 * E + 00
calibre (pulgada)	metro (m)	2,540 000 * E – 02
cal (termoquímica)/cm ²	julio por metro cuadrado (J/m ²)	4,184 000 * E + 04
cal (Tabla internacional)/g	julio por kilogramo (J/kg)	4,186 800 * E + 03
cal (termoquímica)/g	julio por kilogramo (J/kg)	4,184 000 * E + 03
cal (Tabla internacional)/g · °C	julio por kilogramo kelvin (J/kg · K)	4,186 800 * E + 03
cal (termoquímica)/g · °C	julio por kilogramo kelvin (J/kg · K)	4,184 000 * E + 03
cal (termoquímica)/min	vatio (W)	6,973 333 E – 02
cal (termoquímica)/s	vatio (W)	4,184 000 * E + 00
cal (termoquímica)/cm ² · min	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	6,973 333 E + 02
cal (termoquímica)/cm ² · s	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	4,184 000 * E + 04
cal (termoquímica)/cm · s · °C	vatio por metro kelvin (W/m · K)	4,184 000 * E + 02
caloría (Tabla internacional)	julio (J)	4,186 800 * E + 00
caloría (media)	julio (J)	4,190 02 E + 00
caloría (termoquímica)	julio (J)	4,184 000 * E + 00
caloría (15°C)	julio (J)	4,185 80 E + 00
caloría (20°C)	julio (J)	4,181 90 * E + 00
caloría (kilogramo, Tabla internacional)	julio (J)	4,186 800 * E + 03
caloría (kilogramo, media)	julio (J)	4,190 02 E + 03
caloría (kilogramo, termoquímica)	julio (J)	4,184 000 * E + 03
centímetro de mercurio (0°C)	pascal (Pa)	1,333 22 E + 03
centímetro de agua (4°C)	pascal (Pa)	9,806 38 E + 01
centipoise	pascal segundo (Pa · s)	1,000 000 * E – 03
centistokes	metro cuadrado por segundo (m ² /s)	1,000 000 * E – 06
clo	kelvin metro cuadrado por vatio (K · m ² /W)	2,003 712 E – 01
copa	metro cúbico (m ³)	2,365 882 E – 04
cuarto (Estados Unidos, áridos)	metro cúbico (m ³)	1,101 221 E – 03
cuarto (Estados Unidos, líquidos)	metro cúbico (m ³)	9,463 529 E – 04
curie	becquerel (Bq)	3,700 000 * E + 10
dia (solar medio)	segundo (s)	8,640 000 E + 04
dia (sidéreo)	segundo (s)	8,616 409 E + 04
dina	newton (N)	1,000 000 * E – 05
dina · cm	newton metro (N · m)	1,000 000 * E – 07
dina/cm ²	pascal (Pa)	1,000 000 * E – 01
electronvoltio	julio (J)	1,602 19 E – 19
EMU (unidad electromagnética) de capacitancia	faradio (F)	1,000 000 * E + 09
EMU de corriente	amperio (A)	1,000 000 * E + 01
EMU de inductancia	henrio (H)	1,000 000 * E – 09
EMU de potencial eléctrico	voltio (V)	1,000 000 * E – 08
EMU de resistencia	ohmio (Ω)	1,000 000 * E – 09
ergio	julio (J)	1,000 000 * E – 07
ergio/cm ² · s	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	1,000 000 * E – 03
ergio/s	vatio (W)	1,000 000 * E – 07
escríptulo	kilogramo (kg)	1,555 174 E – 03
estatohenrio	amperio (A)	3,335 640 E – 10
estatocoulomb	coulomb (C)	3,335 640 E – 10
estatofaradio	faradio (F)	1,112 650 E – 12
estatohenrio	henrio (H)	9,987 554 E + 11
estatohmio	ohmio (Ω)	9,987 554 E + 11
estatohmio	siemens (S)	1,112 650 E – 12
estatovoltio	voltio (V)	2,997 925 E + 02
estéreo	metro cúbico (m ³)	1,000 000 * E + 00
ESU (unidad electrostática) de capacitancia	faradio (F)	1,112 650 E – 12
ESU de corriente	amperio (A)	3,335 6 E – 10
ESU de inductancia	henrio (H)	9,987 554 E + 11
ESU de potencial eléctrico	voltio (V)	2,997 9 E + 02
ESU de resistencia	ohmio (Ω)	9,987 554 E + 11
faraday (a base del carbono 12)	coulomb (C)	9,648 70 E + 04
faraday (físico)	coulomb (C)	9,652 19 E + 04
faraday (químico)	coulomb (C)	9,649 57 E + 04
femí (femtometro)	metro (m)	1,000 000 * E – 15
fóto	lumen por metro cuadrado (lm/m ²)	1,000 000 * E + 04
gal	metro por segundo al cuadrado (m/s ²)	1,000 000 * E – 02
galón (Canadá, líquidos)	metro cúbico (m ³)	4,546 090 E – 03
galón (Reino Unido, líquidos)	metro cúbico (m ³)	4,546 092 E – 03
galón (Estados Unidos, áridos)	metro cúbico (m ³)	4,404 884 E – 03
galón (Estados Unidos, líquidos)	metro cúbico (m ³)	3,785 412 E – 03
gal (Estados Unidos, líquidos)/dia	metro cúbico por segundo (m ³ /s)	4,381 264 E – 08
gal (Estados Unidos, líquidos)/min	metro cúbico por segundo (m ³ /s)	6,309 020 E – 05
gal (Estados Unidos, líquidos)/hp · h (SFC, consumo específico de combustible)	metro cúbico por julio (m ³ /J)	1,410 089 E – 09
gama	tesla (T)	1,000 000 * E – 09
gauss	tesla (T)	1,000 000 * E – 04
g/cm ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	1,000 000 * E + 03
gilbert	amperio (A)	7,957 747 E – 01
grado	grado (angular)	9,000 000 * E – 01
grado	radián (rad)	1,570 796 E – 02
grado (ángulo)	radián (rad)	1,745 329 E – 02

Para convertir	a	Multiplíquese por
$^{\circ}\text{F} - \text{h} \cdot \text{pie}^2/\text{Btu}$ (Tabla internacional) (R, resistencia térmica)	kelvin metro cuadrado por vatio ($\text{K} \cdot \text{m}^2/\text{W}$)	1,761 102 E - 01
$^{\circ}\text{F} - \text{h} \cdot \text{pie}^2/\text{Btu}$ (termoquímica) (R, resistencia térmica)	kelvin metro cuadrado por vatio ($\text{K} \cdot \text{m}^2/\text{W}$)	1,762 280 E - 01
gramo	kilogramo (kg)	1,000 000 * E - 03
gramofuerza/cm ²	pascal (Pa)	9,806 650 * E + 01
hectárea	metro cuadrado (m ²)	1,000 000 * E + 04
hora (solar media)	segundo (s)	3,600 000 E + 03
hora (sidérea)	segundo (s)	3,590 170 E + 03
kgf · m	newton metro (N · m)	9,806 650 * E + 00
kgf · s ² /m (masa)	kilogramo (kg)	9,806 650 * E + 00
kgf/cm ²	pascal (Pa)	9,806 650 * E + 04
kgf/m ²	pascal (Pa)	9,806 650 * E + 00
kgf/mm ²	pascal (Pa)	9,806 650 * E + 06
kilocaloría (Tabla internacional)	julio (J)	4,186 800 * E + 03
kilocaloría (media)	julio (J)	4,190 02 * E + 03
kilocaloría (termoquímica)	julio (J)	4,184 000 * E + 03
kilocaloría (termoquímica)/min	vatio (W)	6,973 333 E + 01
kilocaloría (termoquímica)/s	vatio (W)	4,184 000 * E + 03
kilogramofuerza (kgf)	newton (N)	9,806 650 * E + 00
kilolibra (1 000 lb)	newton (N)	4,448 222 E + 03
kilolibra/pulgada ² (ksi)	pascal (Pa)	6,894 757 E + 06
kilopondio	newton (N)	9,806 650 * E + 00
km/h	metro por segundo (m/s)	2,777 778 E - 01
kW · h	julio (J)	3,600 000 * E + 06
lambert	candela por metro cuadrado (cd/m ²)	1/m*
lambert	candela por metro cuadrado (cd/m ²)	3,183 099 E + 03
lambertpie	candela por metro cuadrado (cd/m ²)	3,426 259 E + 00
langley	julio por metro cuadrado (J/m ²)	4,184 000 * E + 04
lb/pie	newton por metro (N/m)	1,459 390 E + 01
lb/pie ²	pascal (Pa)	4,788 026 E + 01
lb/pulgada	newton por metro (N/m)	1,751 268 E + 02
lb/pulgada ² (psi)	pascal (Pa)	6,894 757 E + 03
lb/lb (relación empuje/peso (masa))	newton por kilogramo (N/kg)	9,806 650 E + 00
lb · pie	newton metro (N · m)	1,355 818 E + 00
lb · pie/pulgada	newton metro por metro (N · m/m)	5,337 866 E + 01
lb · pulgada	newton metro (N · m)	1,129 848 E - 01
lb · pulgada/pulgada	newton metro por metro (N · m/m)	4,448 222 E + 00
lb · s/pie ²	pascal segundo (Pa · s)	4,788 026 E + 01
lb/pie · h	pascal segundo (Pa · s)	4,133 789 E - 04
lb/pie · s	pascal segundo (Pa · s)	1,488 164 E + 00
lb/pie ²	kilogramo por metro cuadrado (kg/m ²)	4,882 428 E + 00
lb/pie ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	1,601 846 E + 01
lb/gal (Reino Unido, líquidos)	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	9,977 633 E + 01
lb/gal (Estados Unidos, líquidos)	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	1,198 264 E + 02
lb/h	kilogramo por segundo (kg/s)	1,259 079 E - 04
lb/hp · h	kilogramo por julio (kg/J)	1,689 659 E - 07
(SFC, consumo específico de combustible)		
lb/pulgada ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	2,767 990 E + 04
lb/min	kilogramo por segundo (kg/s)	7,559 873 E - 03
lb/s	kilogramo por segundo (kg/s)	4,535 924 E - 01
lb/yarda ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	5,932 764 E - 01
lb · pie ² (momento de inercia)	kilogramo metro cuadrado (kg · m ²)	4,214 011 E - 02
lb · pulgada ² (momento de inercia)	kilogramo metro cuadrado (kg · m ²)	2,926 397 E - 04
libra (lb avoirdupois)	kilogramo (kg)	4,535 924 E - 01
libra (troy o de uso farmacéutico)	kilogramo (kg)	3,732 417 E - 01
librafuerza (lbf)	newton (N)	4,448 222 E + 00
litro	metro cúbico (m ³)	1,000 000 * E - 03
macwell	weber (Wb)	1,000 000 * E - 08
mes (calendario medio)	segundo (s)	2,628 000 E + 06
mho	siemens (S)	1,000 000 * E + 00
micrón	metro (m)	1,000 000 * E - 06
micropulgada	metro (m)	2,540 000 * E - 08
milésima de pulgada [mil]	metro (m)	2,540 000 * E - 05
milésima de pulgada circular [circular mil]	metro cuadrado (m ²)	5,067 075 E - 10
milibar	pascal (Pa)	1,000 000 * E + 02
milímetro de mercurio (°C)	pascal (Pa)	1,333 22 E + 02
milla (Estados Unidos, agrimensura)	metro (m)	1,609 347 E + 03
milla (internacional)	metro (m)	1,609 344 * E + 03
milla marina (internacional)	metro (m)	1,852 000 * E + 03
milla marina (Reino Unido)	metro (m)	1,853 184 * E + 03
milla marina (Estados Unidos)	metro (m)	1,852 000 * E + 03
milla (terrestre)	metro (m)	1,609 3 E + 03
milla ² (internacional)	metro cuadrado (m ²)	2,589 988 E + 06
milla ² (Estados Unidos, agrimensura)	metro cuadrado (m ²)	2,589 998 E + 06
milla/h (internacional)	metro por segundo (m/s)	4,479 400 * E - 01
milla/h (internacional)	kilómetro por hora (km/h)	1,609 344 * E + 00
milla/min (internacional)	metro por segundo (m/s)	2,682 240 * E + 01
milla/s (internacional)	metro por segundo (m/s)	1,609 344 * E + 03
minuto (ángulo)	radian (rad)	2,908 882 E - 04
minuto (solar medio)	segundo (s)	6,000 000 E + 01
minuto (sidéreo)	segundo (s)	5,983 617 E + 01
nudo (internacional)	metro por segundo (m/s)	5,144 444 E - 01
oersted	amperio por metro (A/m)	7,957 747 E + 01
ohmio centímetro	ohmio metro (Ω · m)	1,000 000 * E - 02
ohmio circularmil por pie	ohmio milímetro cuadrado por metro Ω · mm ² /m	1,662 426 E - 03
onza (avoirdupois)	kilogramo (kg)	2,834 952 E - 02
onza (Estados Unidos, líquidos)	metro cúbico (m ³)	2,957 353 E - 05
onza (Reino Unido, líquidos)	metro cúbico (m ³)	2,841 307 E - 05
onza (troy o de uso farmacéutico)	kilogramo (kg)	3,110 348 E - 02
onzafuerza	newton (N)	2,789 139 E - 01
onzafuerza · pulgada	newton metro (N · m)	7,061 552 E - 03
onza líquida (Estados Unidos)	metro cúbico (m ³)	2,957 353 E - 05
oz (avoirdupois)/gal (Reino Unido, líquidos)	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	6,226 021 E + 00
oz (avoirdupois)/gal (Estados Unidos, líquidos)	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	7,489 152 E + 00

Para convertir	a	Multiplíquese por
oz (avoirdupois)/pulgada ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	1,729 994 E + 03
oz (avoirdupois)/pie ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	3,051 517 E - 01
oz (avoirdupois)/yarda ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	3,290 575 E - 02
parsec	metro (m)	3,085 678 E + 16
perm (°C)	kilogramo por pascal segundo metro cuadrado (kg/Pa · s · m ²)	5,721 35 E - 11
perm (23°C)	kilogramo por pascal segundo metro cuadrado (kg/Pa · s · m ²)	5,745 25 E - 11
perm · pulgada (°C)	kilogramo por pascal segundo metro (kg/Pa · s · m)	1,453 22 E - 12
perm · pulgada (23°C)	kilogramo por pascal segundo metro (kg/Pa · s · m)	1,459 29 E - 12
pie	metro (m)	3,048 000 * E - 01
pie (Estados Unidos, agrimensura)	metro (m)	3,048 006 E - 01
pie de agua (39,2°F)	pascal (Pa)	2,988 98 E + 03
pie ²	metro cuadrado (m ²)	9,290 304 * E - 02
pie ² /h (difusión térmica)	metro cuadrado por segundo (m ² /s)	2,580 649 * E - 05
pie ² /s	metro cuadrado por segundo (m ² /s)	9,290 304 * E - 02
pie ³ (volumen; módulo de sección)	metro cúbico (m ³)	2,831 685 E - 02
pie ³ /min	metro cúbico por segundo (m ³ /s)	4,719 474 E - 04
pie ³ /s	metro cúbico por segundo (m ³ /s)	2,831 685 E - 02
pie ⁴ (momento de sección)	metro a la cuarta potencia (m ⁴)	8,636 975 E - 03
pie/h	metro por segundo (m/s)	8,466 667 E - 05
pie/min	metro por segundo (m/s)	5,080 000 * E - 03
pie/s	metro por segundo (m/s)	3,048 000 * E - 01
pie/s ²	metro por segundo al cuadrado (m/s ²)	3,048 000 * E - 01
pie · lbf	julio (J)	1,355 818 E + 00
pie · lb/h	vatio (W)	3,766 161 E - 04
pie · lb/min	vatio (W)	2,259 697 E - 02
pie · lb/s	vatio (W)	1,355 818 E + 00
pie · poundal	julio (J)	4,214 011 E - 02
piata (Estados Unidos, áridos)	metro cúbico (m ³)	5,506 105 E - 04
piata (Estados Unidos, líquidos)	metro cúbico (m ³)	4,731 765 E - 04
poise (viscosidad absoluta)	pascal segundo (Pa · s)	1,000 000 * E - 01
polo unidad	weber (Wb)	1,256 637 E - 07
poundal	newton (N)	1,382 550 E - 01
poundal/pie ²	pascal (Pa)	1,488 164 E + 00
poundal · s/pie ²	pascal segundo (Pa · s)	1,488 164 E + 00
pulgada	metro (m)	2,540 000 * E - 02
pulgada de agua (39,2°F)	pascal (Pa)	2,490 82 E - 02
pulgada de agua (60°F)	pascal (Pa)	2,488 4 E - 02
pulgada de mercurio (32°F)	pascal (Pa)	3,386 38 E + 03
pulgada de mercurio (60°F)	pascal (Pa)	3,376 85 E + 03
pulgada ²	metro cuadrado (m ²)	6,451 600 * E - 04
pulgada ³ /min	metro cúbico (m ³)	1,638 706 E - 05
pulgada ⁴ (momento de sección)	metro a la cuarta potencia (m ⁴)	2,731 177 E - 07
pulgada ⁴ (momento de sección)	metro a la cuarta potencia (m ⁴)	4,162 314 E - 07
pulgada/s	metro por segundo (m/s)	2,540 000 * E - 02
pulgada/s ²	metro por segundo al cuadrado (m/s ²)	2,540 000 * E - 02
quintal (corto)	kilogramo (kg)	4,535 924 E + 01
quintal (largo)	kilogramo (kg)	5,080 235 E + 01
rad (dosis de radiación absorbida)	gray (Gy)	1,000 000 * E - 02
rem	sievert (Sv)	1,000 000 * E - 02
rhe	1 por pascal segundo (1/Pa · s)	1,000 000 * E + 01
roentgen	coulomb por kilogramo (C/kg)	2,58 E - 04
segundo (ángulo)	radian (rad)	4,848 137 E - 06
segundo (sidéreo)	segundo (s)	9,972 696 E - 01
slug	kilogramo (kg)	1,459 390 E + 01
slug/pie · s	pascal segundo (Pa · s)	4,788 026 E + 01
slug/pie ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	5,153 788 E + 02
Stdlb	candela por metro cuadrado (cd/m ²)	1,000 000 * E + 04
stokes (viscosidad cinemática)	metro cuadrado por segundo (m ² /s)	1,000 000 * E - 04
termia	julio (J)	1,055 056 E + 08
tonelada	kilogramo (kg)	1,000 000 * E + 03
tonelada (assay)	kilogramo (kg)	2,916 667 E - 02
tonelada (corta 2 000 lb)	kilogramo (kg)	9,071 847 E - 02
tonelada (equivalente nuclear de TNT)	julio (J)	4,184 E + 09
tonelada (larga 2 240 lb)	kilogramo (kg)	1,016 047 E + 03
tonelada (métrica)	kilogramo (kg)	1,000 000 * E + 03
tonelada (refrigeración)	vatio (W)	3,516 800 E + 03
tonelada (de registro)	metro cúbico (m ³)	2,831 685 E + 00
tonelada (larga)/yarda ³	kilogramo por metro cúbico (kg/m ³)	1,328 939 E + 03
tonelada (corta)/h	kilogramo por segundo (kg/s)	2,519 958 E - 01
toneladafuerza (2 000 lbf)	newton (N)	8,896 444 E + 03
torr (mm Hg, °C)	pascal (Pa)	1,333 22 E + 02
unidad térmica británica (Btu)	julio (J)	1,055 056 E + 03
(Tabla internacional)		
unidad térmica británica (Btu) (media)	julio (J)	1,055 87 E + 03
unidad térmica británica (Btu) (termoquímica)	julio (J)	1,054 350 E + 03
unidad térmica británica (Btu) (39°F)	julio (J)	1,059 67 E + 03
unidad térmica británica (Btu) (59°F)	julio (J)	1,054 80 E + 03
unidad térmica británica (Btu) (60°F)	julio (J)	1,054 68 E + 03
W · h	julio (J)	3,600 000 * E + 03
W · s	julio (J)	1,000 000 * E + 00
W/cm ²	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	1,000 000 * E + 04
W/pulgada ²	vatio por metro cuadrado (W/m ²)	1,550 003 E + 03
yarda	metro (m)	9,144 000 * E - 01
yarda ²	metro cuadrado (m ²)	8,361 274 E - 01
yarda ³	metro cúbico (m ³)	7,645 549 E - 01
yarda ³ /min	metro cúbico por segundo (m ³ /s)	1,274 258 E - 02

Tabla C-2. Fórmulas de conversión de temperatura

Para convertir	a	Utilícese la fórmula
Temperatura Celsius ($^{\circ}\text{C}$)	Temperatura Kelvin (t_K)	$t_K = t_C + 273,15$
Temperatura Fahrenheit ($^{\circ}\text{F}$)	Temperatura Celsius ($^{\circ}\text{C}$)	$t_C = (t_F - 32)/1,8$
Temperatura Fahrenheit ($^{\circ}\text{F}$)	Temperatura Kelvin (t_K)	$t_K = (t_F + 459,67)/1,8$
Temperatura Kelvin (t_K)	Temperatura Celsius ($^{\circ}\text{C}$)	$t_C = t_K - 273,15$
Temperatura Rankine ($^{\circ}\text{R}$)	Temperatura Kelvin (t_K)	$t_K = t_R/1,8$

APÉNDICE E

TIEMPO UNIVERSAL COORDINADO

1. El Tiempo Universal Coordinado (UTC) ha sustituido a la Hora Media de Greenwich (GMT) como norma internacional aceptada para fijar la hora. Es la base en muchos Estados para fijar la hora civil y se utiliza también en todo el mundo para las radiodifusiones de señales horarias empleadas en la aviación. Organismos tales como la Conferencia General sobre Pesas y Medidas (CGPM), el Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR) y la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones (WARC) recomiendan el empleo del UTC.
2. Toda medición del tiempo se basa en la duración de la rotación aparente del sol. Sin embargo, ésta es una cantidad variable que depende, entre otras cosas, de dónde se haga la medición en la tierra. El valor medio de esa duración, basado en las mediciones hechas en varios lugares de la tierra, se conoce como Tiempo Universal. Existe una escala de tiempo diferente basada en la definición del segundo y conocida con el nombre de Tiempo Atómico Internacional (TAI). La combinación de estas dos escalas da como resultado el Tiempo Universal Coordinado (UTC), el cual consiste en el TAI ajustado en la medida necesaria mediante segundos intercalados hasta obtener una buena aproximación (siempre inferior a 0,5 segundos) al Tiempo Universal.

APÉNDICE F

PRESENTACIÓN DE LA FECHA Y LA HORA EN FORMA EXCLUSIVAMENTE NUMÉRICA

1. Introducción

En las Normas 2014 y 3307 de la Organización Internacional de Normalización (ISO), se describen en detalle los procedimientos para escribir la fecha y la hora en forma exclusivamente numérica y, en adelante, la OACI empleará dichos procedimientos en sus documentos cuando lo considere apropiado.

2. Presentación de la fecha

- 2.1 Cuando las fechas se presentan en forma exclusivamente numérica, la Norma 2014 de la ISO establece que el orden que se debe seguir es el de año-mes-día. Los elementos que constituyen la fecha deberían ser:

(a) Cuatro cifras para representar el año; no obstante, pueden omitirse las cifras que corresponden al "siglo" cuando no haya posibilidad de confusión. Durante el período de familiarización con el nuevo formato, tiene sentido utilizar estas dos cifras para dejar bien en claro que se está empleando la nueva secuencia de los elementos de la fecha;

(b) Dos cifras para representar el mes;

(c) Dos cifras para representar el día.

- 2.2 Cuando se considere necesario separar los elementos para facilitar la comprensión visual, la única separación que se debe emplear es un espacio o un guión. Por ejemplo, el 25 de agosto de 1983 puede escribirse de la siguiente manera:

19830825 ó 830825
 ó 1983-08-25 ó 83-08-25
 ó 1983 08 25 ó 83 08 25

- 2.3 Es importante recordar que la secuencia ISO se debe utilizar solamente cuando se emplee una presentación totalmente numérica. Las presentaciones que emplean una combinación de cifras y palabras se pueden seguir utilizando si resulta necesario (por ejemplo, 25 de agosto de 1983).

3. Presentación de la hora

- 3.1 Cuando la hora del día se haya de escribir en forma exclusivamente numérica, la Norma 3307 de la ISO establece que la secuencia sea la de horas-minutos-segundos.
- 3.2 Dentro del sistema horario de 24 horas, la hora debe representarse por medio de dos cifras que se extienden del 00 al 23, y éstas pueden ir seguidas de, o bien una fracción decimal de la hora o bien el número de minutos y segundos. Cuando la presentación de la hora se haga mediante un número decimal, se debe emplear un elemento separador decimal normal, seguido del número de cifras necesarias para facilitar la exactitud requerida.
- 3.3 De igual modo, los minutos deben representarse por medio de dos cifras del 00 al 59, seguidas de una fracción decimal de minuto o el número de segundos.
- 3.4 Los segundos deben representarse por medio de dos cifras del 00 al 59, seguidos, de ser necesario, de una fracción decimal de segundo.
- 3.5 Cuando sea necesario facilitar la comprensión visual deberían emplearse dos puntos para separar las horas de los minutos y los minutos de los segundos. Por ejemplo, las 3 horas 20 minutos y 18 segundos de la tarde podrían expresarse de la siguiente forma:

152018 ó 15:20:18 en horas, minutos y segundos
 ó 1520.3 ó 15:20.3 en horas, minutos y fracción decimal de un Minuto
 ó 15.338 en horas y fracción decimal de una hora.

4. Grupos de fecha y hora combinados

Esta clase de presentación ofrece un método uniforme de escribir la fecha y la hora juntas, cuando esto sea necesario. En tales casos, el orden de los elementos es el de año-mes-día- horas-minutos-segundos. Conviene observar que no siempre es necesario emplear todos los elementos. Por ejemplo, típicamente se podrían usar solamente los elementos día-horas-minutos.

CAPÍTULO C

DISPOSICIONES DEROGATORIAS Y FINALES

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

ÚNICA: Se deroga la Regulación Aeronáutica Venezolana 273 (RAV 273) denominada "Servicios de Información Aeronáutica, Cartas Aeronáuticas y Unidades de Medidas que se Emplean en las Operaciones Aéreas y Terrestres", dictada por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), mediante Providencia Administrativa N° PRE-CJU-1654-16 de fecha 06 de diciembre de 2016, publicada en Gaceta Oficial de la República Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente.

SEGÚNDA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia en la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-182-19
CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019**

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con los numerales 1, 3 y 15 literal "c" del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA

La siguiente,

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 277
(RAV 277)
"SERVICIO METEOROLÓGICO AERONÁUTICO"**

CAPÍTULO A

GENERALIDADES

SECCIÓN 277.1 APLICABILIDAD.

La presente Regulación rige la prestación del Servicio Meteorológico Aeronáutico.

SECCIÓN 277.2 DEFINICIONES.

Para el propósito de la presente Regulación, se define:

AERÓDROMO: Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

AERÓDROMO CONTROLADO: Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA: Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA EN RUTA: Aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA DE DESTINO: Aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

AERONAVE: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

AERONOTIFICACIÓN: Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de información de posición o de información operacional o meteorológica.

ALCANCE VISUAL EN LA PISTA (RVR): Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

ALTITUD: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto y el Nivel Medio del Mar (MSL).

ALTITUD DE PRESIÓN: Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

ALTITUD MÍNIMA DE ÁREA (AMA): La altitud más baja que haya de usarse en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1000ft) o, en determinados terrenos montañosos, 600 m (2000ft) por encima de todos los obstáculos situados en el área especificada, en cifras redondeadas a los 30 m (100 ft) más próximos (inmediatamente más altos).

ALTITUD MÍNIMA DE SECTOR: La altitud más baja que puede usarse en condiciones de emergencia y que permite conservar un margen vertical mínimo de 300 m (1000 ft), sobre todos los obstáculos situados en un área comprendida dentro de un sector circular de 46 Km. (25 NM) de radio, centrado en una radioayudas para la navegación.

ALTURA: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

ASHTAM: Serie especial de NOTAM que notifica por medio de un formato específico un cambio de importancia para las operaciones de las aeronaves debido a la actividad de un volcán, una erupción volcánica o una nube de cenizas volcánicas.

AUTORIDAD ATS COMPETENTE: La autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

AUTORIDAD METEOROLÓGICA: Autoridad que, en nombre de un Estado contratante, suministra o hace arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

AVIÓN (AEROPLANO): Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

ASEGURAMIENTO DE LA CALIDAD: Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza de que se cumplirán los requisitos de calidad.

BASE DE DATOS: Uno o varios archivos de datos estructurados de manera que pueden extraerse datos de los archivos para aplicaciones apropiadas y actualizarlos.

BOLETÍN METEOROLÓGICO: Texto que contiene información meteorológica precedida de un encabezamiento adecuado.

CALIDAD: Todas las características de una entidad que se refieren a su capacidad para satisfacer necesidades establecidas e implícitas (ISO 9000*).

CALIDAD DE LOS DATOS: Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfagan los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.

CAMPO DE MENSAJE: Parte asignada de un mensaje que contiene elementos de datos especificados.

CANAL METEOROLÓGICO OPERACIONAL: Canal del Servicio Fijo Aeronáutico (AFS), para el intercambio de información meteorológica aeronáutica.

CARTA AERONÁUTICA: Representación de una porción de la tierra, su relieve y construcciones, diseñada especialmente para satisfacer los requisitos de la navegación aérea.

CATEGORÍA DEL VUELO: Indicación respecto a si las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder o no trato especial a una aeronave dada.

CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO: Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

CENTRO DE CONTROL DE ÁREA: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

CENTRO DE CONTROL DE MISIÓN: Dependencia establecida que forma parte del sistema de Cospas-Sarsat, que acepta los mensajes de alerta procedentes de terminales locales de usuario u otros centros de control, de misiones y los distribuye entre los centros, los coordinadores de salvamento apropiados u otros puntos de contacto de búsqueda y salvamento.

CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO: Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

CENTRO DE COMUNICACIONES AFTN: Estación de la AFTN cuya función primaria es la retransmisión de tráfico AFTN de otras (o a otras) estaciones AFTN conectadas con ella.

CENTRO DE AVISOS DE CENIZAS VOLCÁNICAS (VAAC): Centro meteorológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológica, centros de control de área, centros de información de vuelo, centros mundiales de pronósticos de área y bancos internacionales de datos OPMET, información de asesoramiento sobre la extensión lateral y vertical y el movimiento pronosticado de las cenizas volcánicas después de las erupciones volcánicas.

CENTRO DE AVISOS DE CICLONES TROPICALES (TCAC): Centro meteorológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológica información de asesoramiento sobre la posición, la dirección y la velocidad de movimiento pronosticadas, la presión central y el viento máximo en la superficie de los ciclones tropicales.

CENTRO DE METEOROLOGÍA ESPACIAL (SWXC): Centro designado para vigilar y proporcionar información de asesoramiento sobre fenómenos meteorológicos espaciales que afectan las radiocomunicaciones de alta frecuencia, las comunicaciones por satélite y los sistemas de navegación y vigilancia basados en el GNSS y/o representan un riesgo de radiación para los ocupantes de la aeronave, pudiendo ser designado Mundial y/o Regional.

CENTRO MUNDIAL DE PRONÓSTICO DE ÁREA (WAFM): Centro meteorológico designado para preparar y expedir pronósticos del tiempo

significativo y en altitud en forma digital a escala mundial directamente a los Estados utilizando los servicios basados en la Internet.

CICLÓN TROPICAL: Término genérico que designa un ciclón de escala sinóptica no frontal que se origina sobre las aguas tropicales o subtropicales y presenta una convección organizada y una circulación ciclónica caracterizada por el viento en la superficie.

CIZALLADURA HORIZONTAL DEL VIENTO: Cortante del viento a lo largo de la horizontal.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

CONTROL DE CALIDAD: Parte de la gestión de la calidad orientada al cumplimiento de los requisitos de calidad (ISO 9000).

CONTROL DE OPERACIONES: La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave, y de la regularidad y eficacia del vuelo.

CONSULTA: Discusión con un meteorólogo o con otra persona calificada sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas relativas a las operaciones de vuelo; la discusión incluye respuestas a preguntas.

DATOS RETICULARES EN FORMA ALFANUMÉRICA: Datos meteorológicos tratados, correspondientes a un conjunto de puntos de un mapa, espaciados regularmente entre sí, en clave adecuada para uso manual.

DATOS RETICULARES EN FORMA DIGITAL: Datos meteorológicos tratados por computadora, correspondientes a un conjunto de puntos de un mapa, espaciados regularmente entre sí, para su transmisión desde una computadora meteorológica a otra computadora en forma de clave adecuada para uso en sistemas automáticos.

DEPENDENCIA DE CONTROL DE APROXIMACIÓN: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

DEPENDENCIA DE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO: Expresión genérica que significa, según el caso, centro coordinador de salvamento, subcentro de salvamento o puesto de alerta.

DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

DOCUMENTACIÓN DE VUELO: Documentos escritos o impresos, incluyendo mapas o formularios, que contienen información meteorológica para un vuelo.

ENGELAMIENTO: Cualquier depósito o capa de hielo sobre un objeto producido por el impacto de hidrometeoros líquidos, usualmente subfundidos.

ELEVACIÓN: Distancia vertical entre un punto o un nivel de superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

ELEVACIÓN DEL AERÓDROMO: La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

ESTACIÓN DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS: Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA AERONÁUTICA (EMA): Estación designada para hacer observaciones e informes meteorológicos para uso en la navegación aérea internacional.

EXPLOTADOR DE AERONAVES: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

EXPOSICIÓN VERBAL: Comentarios verbales sobre las condiciones meteorológicas existentes o previstas.

GARANTÍA DE CALIDAD: Todas las actividades planificadas y sistemáticas realizadas dentro del sistema de calidad que se ha demostrado que son necesarias para proporcionar una confianza adecuada de que la entidad cumplirá con los requisitos de calidad (ISO 9000*).

GESTIÓN DE CALIDAD: Todas las actividades de la función general de gestión que determinan la política, objetivos y responsabilidades de calidad y que las aplican por medio de planificación de calidad, control de calidad, garantía de calidad y mejora de la calidad dentro del Sistema de Calidad (ISO 9000).

INDICADOR DE LUGAR: Grupo de clave, de cuatro letras, formulado de acuerdo con las disposiciones prescritas por la OACI y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

INFORMACIÓN AIRMET: La información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad de los vuelos a baja altura, y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una subzona de la misma.

INFORME METEOROLÓGICO: Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinados.

INFORMACIÓN SIGMET: Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera, que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA: Informe meteorológico, análisis, pronóstico, y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

MAPA EN ALTITUD: Mapa meteorológico relativo a una superficie en altitud o capa determinadas de la atmósfera.

MAPA PREVISTO: Predicción de elementos meteorológicos especificados, para una hora o período especificados y respecto a cierta superficie o porción del espacio aéreo, representada gráficamente en un mapa.

METAR: Informe ordinario de observación meteorológicas de rutina de condiciones meteorológicas de aeródromos destinado a la aviación.

MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

MODELO DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA (IWXXM) DE LA OACI: Modelo de datos para representar información meteorológica aeronáutica.

NEFANÁLISIS: Representación gráfica en un mapa geográfico de los datos analizados de nubes.

NIVEL: Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

NIVEL DE CRUCERO: Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

NIVEL DE VUELO: Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, "1013,2" hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

NUBE DE IMPORTANCIA PARA LAS OPERACIONES: Una nube en la que la altura de la base es inferior a 1500 m (5000 ft) o inferior a la altitud mínima de sector más alta, el valor que sea más elevado de esos dos, o una nube cumulonimbus o cúmulos en forma de torre a cualquier altura.

OBSERVACIÓN (METEOROLÓGICA): La evaluación de uno o más elementos meteorológicos.

OBSERVACIÓN DE AERONAVE: La evaluación de uno o más elementos meteorológicos, efectuada desde una aeronave en vuelo.

OBSERVATORIO VULCANOLÓGICO ESTATAL: Observatorio vulcanológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para vigilar volcanes activos o potencialmente activos dentro de un Estado y para proporcionar, a su correspondiente centro de control de área/centro de información de vuelo, oficina de vigilancia meteorológica y centro de avisos de cenizas volcánicas, información sobre la actividad volcánica.

OFICINA DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA: Oficina designada para proporcionar información específica sobre la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves dentro de una determinada zona de responsabilidad.

OFICINA METEOROLÓGICA: Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

OFICINA METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO (OMA): Oficina situada en un aeródromo, designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

OMM: Organización Meteorológica Mundial.

PILOTO AL MANDO: Piloto designado por el explotador o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

PISTA: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

PLAN DE VUELO ACTUALIZADO: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

PLAN DE VUELO PRESENTADO: Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

PLANEAMIENTO OPERATIVO: Planeamiento de las operaciones de vuelo por un explotador.

PRINCIPIOS RELATIVOS A FACTORES HUMANOS: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema, mediante la debida consideración de la actuación humana.

PRONÓSTICO: Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o períodos especificados y respecto a cierta área o porción del espacio aéreo.

PUNTO DE NOTIFICACIÓN: Lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO: Lugar geográfico designado para un aeródromo.

RED DE TELECOMUNICACIONES FIJAS AERONÁUTICAS (AFTN): Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico, para el intercambio de mensajes o de datos numéricos entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicación idéntica o compatible.

RED DE TELECOMUNICACIONES METEOROLÓGICAS OPERACIONALES: Sistema integrado de canales meteorológicos operacionales, como parte del Servicio Fijo Aeronáutico (AFS), para el intercambio de información meteorológica aeronáutica entre las estaciones fijas aeronáuticas que están dentro de la red.

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO: Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

RESUMEN CLIMATOLÓGICO DE AERÓDROMO: Resumen conciso de elementos meteorológicos especificados en un aeródromo, basado en datos estadísticos.

SATÉLITE METEOROLÓGICO: Satélite artificial que realiza observaciones meteorológicas y las transmite a la tierra.

SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL-VOZ (ATIS-VOZ): Suministro automático de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, durante las 24 horas o determinada parte de las mismas.

SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL POR ENLACE DE DATOS (ATIS-D): Suministro del ATIS mediante enlace de datos.

SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL-VOZ (ATIS-VOZ): Suministro del ATIS mediante radiodifusiones vocales continuas y repetitivas.

SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS): Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.

SERVICIO MOVIL AERONÁUTICO (AMS): Servicio de radiocomunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento. También pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designadas.

SISTEMA DE CALIDAD: La estructura de organización, procedimientos, procesos y recursos necesarios para realizar la Gestión de Calidad (ISO 9000).

SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA (WAFS): Sistema mundial mediante el cual los centros mundiales y regionales de pronósticos de área suministran pronósticos meteorológicos aeronáuticos en ruta con una presentación uniforme y normalizada.

SPECI: Informe especial de las condiciones meteorológicas del área terminal de aeródromo.

SUPERFICIE ISOBÁRICA TIPO: Superficie isobárica utilizada con carácter mundial para representar y analizar las condiciones de la atmósfera.

TABLA CLIMATOLÓGICA DE AERÓDROMO: Tabla que proporciona datos sobre la presencia observada de uno o más elementos meteorológicos en un aeródromo.

TAF: Pronóstico de área terminal de aeródromo.

TORRE DE CONTROL DE AERÓDROMO: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

UMBRAL: Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

VIGILANCIA DEPENDIENTE AUTOMÁTICA-CONTRATO (ADS-C): Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos.

Nota: El término abreviado "contrato ADS" se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

VIGILANCIA DE LOS VOLCANES EN LAS AEROVÍAS INTERNACIONALES (IAVW): Arreglos internacionales concertados con el objeto de vigilar y proporcionar a las aeronaves avisos de cenizas volcánicas en la atmósfera.

VISIBILIDAD: En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:

- a) La distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante;
- b) La distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil candelas ante un fondo no iluminado.

VISIBILIDAD EN TIERRA: Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente.

VISIBILIDAD REINANTE: El valor máximo de la visibilidad, observado de conformidad con la definición de "Visibilidad", al que se llega dentro de un círculo que cubre por lo menos la mitad del horizonte o por lo menos la mitad de la superficie del aeródromo. Estas áreas podrían comprender sectores contiguos o no contiguos.

VISIBILIDAD EN VUELO: Visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

VOLMET: Información meteorológica para aeronaves en vuelo, esta información es de forma oral o digital.

ZONA DE TOMA DE CONTACTO: Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.

CAPÍTULO B

SERVICIO METEOROLÓGICO AERONÁUTICO. GENERALIDADES.

SECCIÓN 277.3 APLICABILIDAD.

La información del servicio meteorológico aeronáutico, aplica para todos los vuelos nacionales e internacionales que salgan, entren o sobrevuelen el espacio aéreo venezolano, y se apoya en:

- (a) El suministrador del servicio meteorológico aeronáutico.
- (b) El personal de meteorólogos o técnicos en meteorología aeronáutica.

SECCIÓN 277.4 DELEGACION DEL SUMINISTRO DE LOS SERVICIOS METEOROLÓGICOS.

- (a) La Autoridad Aeronáutica, como la máxima autoridad en la materia por disposición de la Ley, delegará en un organismo especializado de carácter público o privado, el servicio meteorológico aeronáutico para la navegación aérea nacional e internacional.
- (b) En ese sentido, se delega en el Servicio de Meteorología de la Aviación Militar Bolivariana (SERMETAVIA), el suministro del servicio meteorológico aeronáutico para la navegación aérea nacional e internacional, según lo estipulado en el convenio suscrito entre las partes.

- (c) Para los fines de esta Regulación, la Autoridad Aeronáutica, es quien fiscaliza, inspecciona y controla el servicio meteorológico aeronáutico suministrado por el proveedor.

SECCIÓN 277.5 INSPECCIÓN METEOROLÓGICA.

- (a) La dependencia que suministra el servicio meteorológico aeronáutico, deberá permitir efectuar cualquier inspección, incluyendo las no programadas, cuando la Autoridad Aeronáutica así lo considere, con el fin de garantizar la correcta aplicación de esta regulación.
- (b) La Autoridad Aeronáutica tendrá acceso a las dependencias del servicio meteorológico aeronáutico, con el objetivo de inspeccionar y evaluar el mismo.
- (c) Corresponderá a la Autoridad Aeronáutica, la inspección, habilitación y certificación de los Servicios Meteorológicos Aeronáuticos, así como también, la certificación de los equipos meteorológicos destinados al uso aeronáutico.
- (d) En general todas aquellas actividades e instalaciones vinculadas a los servicios meteorológicos aeronáuticos y a lo estipulado en la RAV-80.

SECCIÓN 277.6 FINALIDAD, DETERMINACIÓN Y SUMINISTRO DEL SERVICIO METEOROLÓGICO AERONÁUTICO.

- (a) La finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional, será, suministrar información meteorológica aeronáutica veraz, oportuna y segura en pro de la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea nacional e internacional.
- (b) Se logrará esta finalidad proporcionando a los explotadores, miembros de la tripulación de vuelo, dependencias de los servicios de tránsito aéreo, dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento, administraciones de los aeropuertos, y demás interesados en la explotación o desarrollo de la navegación aérea nacional e internacional, la información meteorológica necesaria para el desempeño de sus respectivas funciones.
- (c) El Estado, determinará el servicio meteorológico que suministrará para satisfacer las necesidades de la navegación aérea internacional. Hará esta determinación de conformidad con las disposiciones de esta regulación y de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea; ello implicará la determinación del servicio meteorológico que ha de suministrar para la navegación aérea internacional sobre aguas internacionales y otras áreas situadas fuera del territorio del Estado interesado.
- (d) El Estado, designará la autoridad, denominada en adelante "Proveedor de los Servicios Meteorológicos (METP)," para que, en su nombre, suministre o haga arreglos para que se suministre servicio meteorológico para la navegación aérea internacional. En la publicación de información aeronáutica del Estado se incluirán detalles sobre la autoridad meteorológica de este modo designada, de conformidad con el Anexo 15, Capítulo 5.
- (e) La Autoridad Aeronáutica, se asegurará, de que el "Proveedor de los Servicios Meteorológicos (METP)," designada cumple los requisitos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM), en cuanto a calificaciones, competencias, formación profesional e instrucción del personal meteorológico que suministra servicios para la navegación aérea internacional.

Nota. Los requisitos relativos a calificaciones, competencias, formación profesional e instrucción del personal meteorológico en materia de meteorología aeronáutica se presentan en el Reglamento Técnico (OMM núm. 49), Volumen I — Normas meteorológicas de carácter general y, normas recomendadas, Parte V — Calificaciones y competencias del personal que participa en la prestación de servicios meteorológicos, hidrológicos y/o climatológicos, parte VI, Enseñanza y formación profesional del personal meteorológico, y Apéndice A — Paquetes de instrucción básica.

SECCIÓN 277.7 SUMINISTRO, USO, GESTION DE LA CALIDAD E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

- (a) Es de carácter obligatorio para el explotador, tripulación de vuelo, u cualquier usuario en la aeronáutica civil nacional e internacional, dentro del territorio nacional, la obtención y uso de la documentación de vuelo con la información meteorológica correspondiente.
- (b) Se mantendrá estrecho enlace entre quienes proporcionan y quienes usan la información meteorológica, en todo cuanto afecte al suministro de servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional.
- (c) Para satisfacer la finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional, la Autoridad Aeronáutica debe asegurarse que el prestador del servicio meteorológico establezca y aplique un sistema adecuadamente organizado de calidad que comprenda procedimientos y recursos requeridos para suministrar la gestión de calidad de la información meteorológica que ha de suministrarse a los usuarios.
- (d) El sistema de calidad establecido, debe conformarse de acuerdo a las normas de garantía de calidad de la serie 9000 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y ser aprobado por una organización certificada.
- (e) El sistema debe proporcionar a los usuarios garantía de que la información meteorológica suministrada, se ajusta a los requisitos indicados en cuanto a cobertura geográfica y espacial, formato y contenido, fecha y frecuencia de expedición y período de validez, así como a la exactitud de mediciones, observaciones y pronósticos. Cuando el sistema de calidad indique que la información meteorológica que se ha de suministrar a los usuarios no cumple con los requisitos indicados, y que los procedimientos de corrección automática de errores no son adecuados, tal información no debe proporcionarse a los usuarios a menos que la convalide el originador.
- (f) En cuanto al intercambio de información meteorológica para fines operacionales, se deben incluir en el sistema de calidad los procedimientos de verificación y de convalidación, y los recursos para supervisar la conformidad con las fechas prescritas de transmisión de los mensajes particulares o de los boletines que es necesario intercambiar, y las horas de su presentación para ser transmitidos. El sistema de calidad debe ser capaz de detectar tiempos de tránsito excesivos de mensajes y boletines transmitidos y recibidos.
- (g) Se demostrará, mediante una auditoría, el cumplimiento del sistema de calidad aplicado. Si se observa que el sistema no cumple, se iniciarán medidas para determinar y corregir la causa. Todas las observaciones que se hagan en una auditoría se basarán en pruebas y se documentarán en forma adecuada.

(h) La información meteorológica proporcionada a los usuarios, será consecuente con los principios relativos a factores humanos y presentados de forma que exija un mínimo de interpretación por parte de estos usuarios, como se especifica en los capítulos siguientes.

(i) La interpretación y aplicación de la información meteorológica aeronáutica, suministrada por la autoridad meteorológica al usuario (explotador, tripulación de vuelo u otro), será de estricta responsabilidad de este último.

(j) Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de observación y a las limitaciones causadas por las definiciones de algunos de los elementos, el receptor del informe entenderá que el valor específico de algunos de los elementos dados en un informe representa la mejor aproximación a las condiciones reales en el momento de la observación.

(k) Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de predicción y a las limitaciones impuestas por las definiciones de algunos de los elementos, el receptor del informe entenderá que el valor especificado de cualesquiera de los elementos dados en un pronóstico representa el valor más probable que puede tener dicho elemento durante el período de pronóstico. Análogamente, cuando en un pronóstico se da la hora en que ocurre o cambia un elemento, esta hora se entenderá como la más probable.

SECCIÓN 277.8 NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LOS EXPLOTADORES.

- (a) El explotador que necesite del servicio meteorológico aeronáutico o cambios en el servicio existente, lo notificará a la autoridad meteorológica u oficinas meteorológicas de aeródromo interesadas, con suficiente anticipación, mínima de tres (3) horas. La notificación será la convenida entre la autoridad meteorológica u oficina meteorológica de aeródromo respectiva y el explotador interesado.
- (b) El explotador que necesite servicio meteorológico lo notificará a la autoridad meteorológica respectiva, cuando:
 - (1) Se proyecten nuevas rutas o nuevos tipos de operaciones;
 - (2) se tengan que hacer cambios de carácter duradero en las operaciones regulares; y
 - (3) se proyecten otros cambios que afecten al suministro del servicio meteorológico.
- (c) El explotador o un miembro de la tripulación de vuelo notificará a la oficina meteorológica de aeródromo o a la oficina meteorológica que corresponda:
 - (1) Los horarios de vuelo;
 - (2) cuando tengan que realizarse vuelos no regulares; y

(3) cuando se retrasen, adelanten o cancelen los vuelos.

(d) La notificación de vuelos individuales a la oficina meteorológica de aeródromo debería contener la información siguiente, aunque en caso de vuelos regulares puede prescindirse de tal requisito respecto a parte de esa información o a toda ella según lo convenido entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado, la información siguiente:

- (1) Aeródromo de salida y hora prevista de salida;
- (2) aeródromo de destino y hora prevista de llegada;
- (3) ruta por la que ha de volar y hora prevista de llegada a, y de salida de, cualquier aeródromo intermedio;
- (4) los aeródromos de alternativa necesarios para completar el plan operacional de vuelo;
- (5) nivel de crucero;
- (6) para vuelos supersónicos, el nivel de crucero subsónico de alternativa y el emplazamiento de las áreas de aceleración y desaceleración transónicas y de las trayectorias de ascenso y descenso subsónicos;
- (7) tipo de vuelo — ya sea por las reglas de vuelo visual o por las de vuelo por instrumentos;
- (8) tipo de información meteorológica requerida para un miembro de la tripulación de vuelo — ya sea documentación de vuelo o exposición verbal o consulta;
- (9) hora a que es preciso dar exposición verbal, consulta o documentación de vuelo.

CAPÍTULO C

SISTEMAS MUNDIALES, CENTROS DE APOYO Y OFICINAS METEOROLÓGICAS.

SECCIÓN 277.9 OBJETIVO DEL SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICO DE ÁREA.

El objetivo del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFS), es proporcionar a las autoridades meteorológicas y a otros usuarios pronósticos meteorológicos aeronáuticos en rutas mundiales en formato digital. Este objetivo se logrará mediante un sistema mundial completo integrado y, en la medida de lo posible, uniforme y rentable, aprovechándose al máximo las nuevas tecnologías.

SECCIÓN 277.10 CENTROS MUNDIALES DE PRONÓSTICOS DE ÁREA, (WAFS).

(a) Los Estados Unidos de Norte América y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, como Estados contratantes (OMM), han aceptado la responsabilidad de proporcionar un Centro Mundial de Pronóstico de Área (WAFS) para el sistema mundial de pronósticos de área. Las disposiciones necesarias de tales centros son:

- (1) Preparar pronósticos mundiales reticulares en forma digital para todos los niveles requeridos con un formato normalizado; estos pronósticos comprenden vientos en altitud; temperaturas y humedad en altitud; altitud geopotencial de los niveles de vuelo; nivel de vuelo y

temperaturas de la tropopausa; velocidad, dirección y nivel de vuelo del viento máximo; nubes cumulonimbus; engelamiento y turbulencia.

(2) Preparar Pronósticos Mundiales sobre Fenómenos del Tiempo Significativo (SIGWX);

(3) expedir los pronósticos referidos en los subpárrafos (1) y (2), en forma digital a las autoridades meteorológicas y demás usuarios; según lo aprobado por el estado contratante por consejo de la autoridad meteorológica;

(4) recibir información relativa a la liberación de materiales radiactivos a la atmósfera, de su Centro Meteorológico Regional Especializado (CMRE) de la OMM para el suministro de información elaborada a título de modelo de transporte, en respuesta a una emergencia medioambiental radiológica, a fin de incluir la información en los pronósticos SIGWX; y

(5) establecer y mantener contacto con los VAAC, para el intercambio de información sobre actividad volcánica, a fin de coordinar la inclusión de la información sobre erupciones volcánicas en los pronósticos SIGWX.

SECCIÓN 277.11 OFICINAS METEOROLÓGICAS DE AERÓDROMO (OMA).

(a) La Autoridad Meteorológica establecerá una o más oficinas meteorológicas de aeródromo u otras oficinas meteorológicas adecuadas, en los aeródromos internacionales contemplados en el Plan Regional de Navegación Aérea (DOC.8733-ANP) y en los aeródromos nacionales controlados, para el suministro del servicio meteorológico necesario para atender a las necesidades de la navegación aérea nacional e internacional.

(b) Las oficinas meteorológicas de aeródromo llevarán a cabo todas o algunas de las funciones siguientes, según sea necesario, para satisfacer las necesidades de las operaciones de vuelo en el aeródromo:

(1) Preparar u obtener pronósticos y otras informaciones pertinentes para los vuelos que le correspondan; la amplitud de sus responsabilidades en cuanto a la preparación de pronósticos; guardará relación con las disponibilidades locales y la utilización de los elementos para pronósticos de ruta y para pronósticos de aeródromo recibidos de otras oficinas;

(2) preparar pronósticos con fines aeronáuticos de las condiciones meteorológicas locales;

(3) mantener vigilancia meteorológica continua en los aeródromos para los cuales haya sido designada para preparar pronósticos;

(4) suministrar exposiciones verbales, consultas y documentación de vuelo a los miembros de las tripulaciones o a otro personal de operaciones de vuelo;

(5) proporcionar otro tipo de información meteorológica a los usuarios aeronáuticos;

(6) exhibir la información meteorológica disponible;

(7) intercambiar información meteorológica con otras oficinas meteorológicas; y

(8) proporcionar la información recibida sobre actividades volcánicas precursora de erupción, erupciones volcánicas o nubes de cenizas volcánicas a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, a la dependencia de servicios de información aeronáutica y a la Oficina de Vigilancia Meteorológica (MWO) asociada, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas, del servicio de información aeronáutica y ATS interesadas.

(c) Las oficinas meteorológicas de aeródromo en las cuales se requiera documentación de vuelo, así como las áreas que hayan de abarcar, se deberán especificar en el Plan de Navegación Aérea de Venezuela.

(d) Se determinará por acuerdo regional de navegación aérea los aeródromos en los que se requiera pronóstico de aterrizaje.

(e) En caso de que un aeródromo no cuente con una oficina meteorológica de aeródromo localizada en el aeródromo:

(1) La autoridad meteorológica interesada designará una o más oficinas meteorológicas de aeródromo para que proporcionen la información meteorológica que se necesite; y

(2) las autoridades competentes determinarán los medios para poder proporcionar dicha información a los aeródromos que se trate.

SECCIÓN 277.12 OFICINA DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA (MWO).

(a) La República Bolivariana de Venezuela, como Estado contratante de la OACI-OMM, es la responsable a través de la Autoridad Aeronáutica de suministrar servicios de tránsito aéreo dentro de la región de información de vuelo FIR Maiquetía y establece como Oficina de Vigilancia Meteorológica la situada en el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVMI), como oficina asociada al Centro de Control Área Maiquetía (ACC).

El Estado acepta la responsabilidad de suministrar servicio de tránsito aéreo dentro de su región de información de vuelo o el área de control, estableciendo, conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, una o más oficinas de vigilancia meteorológicas, o hará los arreglos necesarios para que otro Estado contratante así lo haga.

(b) Las funciones de la Oficina de Vigilancia Meteorológica (MWO) son:

(1) Mantener la vigilancia de las condiciones meteorológicas que afecten a las operaciones de vuelo dentro de la FIR Maiquetía;

(2) preparar información SIGMET y otra información relativa a su zona de responsabilidad;

(3) proporcionar información SIGMET y, cuando se requiera, deberá suministrar otras informaciones meteorológicas a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociadas;

(4) difundir la información SIGMET; y

(5) en caso de que el acuerdo regional de navegación aérea así lo requiera, de conformidad con 277.38:

(i) Prepararán información AIRMET, relativo a su zona de responsabilidad;

(ii) proporcionarán información AIRMET, a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo asociados; y

(iii) difundirán la información AIRMET;

(6) proporcionar la información recibida sobre actividad volcánica precursora de erupciones, erupciones volcánicas y nubes de cenizas volcánicas respecto a las cuales no se haya expedido un mensaje SIGMET, a sus ACC/FIC asociados, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas, y al VAAC correspondiente según lo determinado por acuerdo regional de navegación aérea; y

(7) los límites del área de la Oficina de Vigilancia Meteorológica del aeropuerto internacional de Maiquetía, coinciden con los de la región de información de vuelo FIR Maiquetía, que comprende todo el espacio aéreo del Territorio venezolano.

(8) La vigilancia meteorológica se mantendrá en forma constante las veinticuatro horas (24 hrs).

(9) Proporcionar la información recibida sobre liberación de materiales radiactivos a la atmósfera, en el área respecto a la cual mantienen la vigilancia o en áreas adyacentes, a sus ACC/FIC asociados, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y ATS interesadas, así como a las dependencias del servicio de información aeronáutica, según lo convenido entre las autoridades meteorológicas y las autoridades competentes de aviación civil interesadas. En la información se incluirá el lugar, la fecha y la hora de la liberación, así como las trayectorias pronosticadas de los materiales radiactivos.

Nota. La información es proporcionada por los Centros Meteorológicos Regionales Especializados (CMRE) de la OMM para el suministro de información elaborada a título de modelo de transporte en respuesta a una emergencia medioambiental radiológica, a solicitud de la autoridad delegada del Estado en el cual se liberó material radiactivo en la atmósfera, o del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA). Los CMRE envían la información a un solo punto de contacto del servicio meteorológico nacional de cada Estado. Ese punto de contacto es responsable de redistribuir los informes de los CMRE dentro del Estado de que se trate. Más aún, el OIEA proporciona información al CMRE situado en el mismo lugar que el VAAC de Londres (designado como centro de coordinación), que a su vez notifica a los ACC/FIC pertinentes sobre la liberación.

SECCIÓN 277.13 CENTRO DE AVISOS DE CENIZAS VOLCÁNICAS (VAAC).

(a) Los Estados Unidos de Norte América como Estado contratante (OMM), ha aceptado, la responsabilidad de proporcionar un VAAC, dentro del marco de la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales, así mismo, toma las disposiciones necesarias para que tal centro responda a una notificación de erupción o erupción prevista de un volcán o presencia de cenizas volcánicas en su zona de responsabilidad. Las funciones de dicho centro son:

(1) Vigilar los datos de los satélites geoestacionarios y en órbita polar pertinentes y, cuando estén disponibles, los

datos terrestres y de a bordo con el objeto de detectar la existencia y extensión de las cenizas volcánicas en la atmósfera del área en cuestión;

Nota. los datos terrestres y de a bordo pertinentes incluyen los datos derivados de radares meteorológicos duppler, ceilómetros, lidares y sensores infrarrojos pasivos.

(2) Operar el modelo numérico computadorizado de trayectoria / dispersión de cenizas volcánicas, a fin de pronosticar el movimiento de cualquier "nube" de cenizas que se haya detectado o notificado;

(3) expedir información de asesoramiento con respecto a la extensión y movimientos pronosticados de la "nube" de cenizas volcánicas a:

(i) Las oficinas de vigilancia meteorológica, los centros de control de área y los centros de información de vuelo que prestan servicio a las regiones de información de vuelo en su zona de responsabilidad que puedan verse afectadas;

(ii) otros VAAC cuyas zonas de responsabilidad puedan verse afectadas;

(iii) los centros mundiales de pronósticos de área, los bancos internacionales de datos OPMET, las oficinas NOTAM internacionales y los centros designados por acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento del servicio fijo aeronáutico y los servicios basados en la Internet; y

(iv) las líneas aéreas que requieran información de asesoramiento por mediación de la dirección AFTN, concretamente suministrada para esta finalidad.

(4) Expedir información de asesoramiento actualizada a las oficinas meteorológicas, los centros de control de área, los centros de información de vuelo y los VAAC mencionados, como mínimo cada seis horas, hasta que:

(i) ya no sea posible identificar la "nube" de cenizas volcánicas a partir de los datos de satélite y, cuando estén disponibles, los datos terrestres y de a bordo,

(ii) no se reciban nuevos informes de cenizas volcánicas desde el área; y

(iii) no se notifiquen nuevas erupciones del volcán.

(iv) Los centros de avisos de cenizas volcánicas mantienen vigilancia las 24 horas del día.

SECCIÓN 277.14 CENTRO DE AVISOS DE CICLONES TROPICALES (TCAC).

Los Estados Unidos de Norte América como Estado contratante (OMM), ha aceptado, la responsabilidad de proporcionar un TCAC, y de tomar las medidas necesarias a fin de que tal centro:

(a) Vigile la evolución de ciclones tropicales en su zona de responsabilidad, utilizando los datos de satélites geoestacionarios y en órbita polar, los datos radar y otras informaciones meteorológicas;

(b) expida, en lenguaje claro abreviado, información de asesoramiento relativa a la posición del centro del ciclón, su dirección y velocidad de movimiento, presión central y viento máximo en la superficie cerca del centro, a:

(1) Las oficinas de vigilancia meteorológica en su zona de responsabilidad;

(2) otros TCAC cuyas zonas de responsabilidad puedan verse afectadas; y

(3) los centros mundiales de pronósticos de área, los bancos internacionales de datos OPMET, así como los centros designados por acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento del servicio fijo aeronáutico y los servicios basados en la internet, y

(c) Exponga información de asesoramiento actualizada a las oficinas de vigilancia meteorológica respecto de cada ciclón tropical, cuando sea necesario, pero cada seis horas como mínimo.

SECCIÓN 277.15 CENTROS DE METEOROLOGÍA ESPACIAL (SWXC).

Todo Estado contratante que haya aceptado la responsabilidad de establecer un SWXC, dispondrá lo necesario para que ese centro vigile y proporcione, en su área de responsabilidad, información de asesoramiento sobre los fenómenos meteorológicos espaciales, y:

(a) vigile las observaciones terrestres, de a bordo y espaciales pertinentes para detectar y predecir, cuando sea posible, la existencia de fenómenos meteorológicos espaciales que afectan las siguientes áreas:

(1) radiocomunicaciones de alta frecuencia (HF);

(2) comunicaciones por satélite;

(3) navegación y vigilancia basadas en el GNSS; y

(4) exposición a radiación en los niveles de vuelo;

(b) expida información de asesoramiento con respecto a la extensión, gravedad y duración del fenómeno meteorológico espacial que afecte las áreas mencionadas en el párrafo (a) de la presente sección;

(c) proporcione la información de asesoramiento mencionada en el párrafo (b) de la presente sección, a:

(1) los centros de control de área, centros de información de vuelo y oficinas meteorológicas de aeródromo en su área de responsabilidad que puede verse afectada;

(2) otros SWXC; y

(3) los bancos internacionales de datos OPMET, oficinas NOTAM internacionales y servicios basados en la Internet del servicio fijo aeronáutico.

(4) Los SWXC mantendrán una vigilancia las 24 horas del día.

(5) En caso de interrupción del funcionamiento de un SWXC, sus funciones las llevará a cabo otro SWXC u otro centro que designe el Estado interesado proveedor del servicio SWXC.

Nota. En el Manual sobre información meteorológica espacial para apoyar la navegación aérea internacional (Doc. 10100) figura orientación sobre el suministro de dicha información, que incluye proveedores, designados por la OACI, de información de asesoramiento sobre las condiciones meteorológicas espaciales.

CAPÍTULO D

OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS

SECCIÓN 277.16 ESTACIONES y OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS AERONÁUTICAS.

(a) La Autoridad Aeronáutica, establecerá en los aeródromos de su territorio estaciones meteorológicas aeronáuticas que determine que son necesarias. Una estación meteorológica aeronáutica puede ser una estación independiente o puede estar combinada con una estación sinóptica.

(b) Las estaciones meteorológicas aeronáuticas, efectuarán observaciones ordinarias a intervalos fijos de una hora. Se completarán con observaciones especiales (SPECI), cuando ocurran cambios significativos especificados con respecto al viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, el tiempo presente, las nubes o la temperatura del aire.

(c) Los instrumentos meteorológicos utilizados en una estación meteorológica aeronáutica, se emplazarán de manera tal que proporcionen datos representativos del área para la cual se requieren las mediciones, de acuerdo con las prácticas y especificaciones internacionales. Se tomarán las disposiciones necesarias para que las estaciones meteorológicas aeronáuticas sean inspeccionadas con la frecuencia suficiente para asegurar un alto grado de calidad de las observaciones, el correcto funcionamiento de los instrumentos y de todos sus indicadores, y para verificar si la exposición de los instrumentos no ha variado sensiblemente.

(d) En los aeródromos con pistas previstas para operaciones de aproximación y aterrizaje de Categorías I, II y III se instalará un equipo automático para medir o evaluar, según corresponda, y para vigilar e indicar a distancia: el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la altura de las nubes, las temperaturas del aire, temperatura del punto de rocío y la presión atmosférica, en apoyo de operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue. Estos dispositivos deberán ser sistemas automáticos integrados para la obtención, tratamiento, difusión y presentación en pantalla en tiempo real de los parámetros meteorológicos que influyan en las operaciones de aterrizaje y de despegue. En el diseño de estos sistemas se observarán los principios relativos a factores humanos y se incluirán procedimientos de reserva.

(e) Cuando se utilice un sistema automático de observación meteorológica (AWOS), para la difusión / exhibición de información meteorológica, éste debe permitir la inserción manual de observaciones de datos que abarquen los elementos meteorológicos que no puedan observarse por medios automáticos.

(f) Las observaciones meteorológicas serán la base para preparar los informes que se han de difundir en el aeródromo asociado y los que se han de difundir fuera del mismo.

SECCIÓN 277.17 ACUERDO ENTRE LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO AÉREO Y LAS AUTORIDADES METEOROLÓGICAS.

El acuerdo entre la Autoridad Meteorológica Aeronáutica y la Autoridad ATS competente, debe establecer que se cubran, entre otras cosas:

(a) La provisión, en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, de presentaciones visuales relacionadas con los sistemas automáticos integrados;

(b) la calibración y el mantenimiento de estos presentadores visuales e instrumentos;

(c) el empleo que el personal de los servicios de tránsito aéreo realice de dichos presentadores visuales e instrumentos;

(d) cuando sea necesario, observaciones visuales complementarias (por ejemplo, de fenómenos meteorológicos de importancia operacional en las áreas de ascenso inicial y de aproximación), deberá ser realizada por el personal de los servicios de tránsito aéreo y los pilotos, para actualizar o complementar la información proporcionada por la estación meteorológica;

(e) la información meteorológica obtenida de la aeronave que despegue o aterrice (por ejemplo, sobre la cizalladura del viento); y

(f) la información meteorológica obtenida del radar meteorológico terrestre, en caso de existir.

SECCIÓN 277.18 OBSERVACIONES E INFORMES ORDINARIOS

(a) En los aeródromos se harán observaciones ordinarias durante las 24 horas de cada día, a menos que se acuerde otra cosa entre la autoridad meteorológica, la autoridad ATS competente y el explotador interesado. Tales observaciones se realizarán a intervalos de una hora o, si así se determina por acuerdo regional de navegación aérea, a intervalos de media hora. En otras estaciones meteorológicas aeronáuticas, tales observaciones se efectuarán según lo determine la autoridad meteorológica teniendo en cuenta las necesidades de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las operaciones de las aeronaves.

(b) Los informes de las observaciones ordinarias se expedirán como:

(1) Informes ordinarios locales solamente para su difusión únicamente en el aeródromo origen; (previstos para las aeronaves que llegan y salgan); y

(2) METAR para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen, (previstos principalmente para la planificación del vuelo, radiodifusiones VOLMET y D-VOLMET).

(c) En los aeródromos que no operan las 24 horas del día, se expedirán METAR una hora antes de que se reanuden las operaciones en el aeródromo.

SECCIÓN 277.19 OBSERVACIONES E INFORMES ESPECIALES.

- (a) La Autoridad Meteorológica, en consulta con la autoridad ATS competente, los explotadores y demás interesados, establecerá una lista de los criterios respecto a las observaciones especiales.
- (b) Si no se dispone de criterios respecto a las observaciones especiales conforme al inciso anterior se utilizarán los mencionados en la sección 277.15, párrafo (b).
- (c) Los informes de observaciones especiales se expedirán como:
 - (1) Informes especiales locales solamente para su difusión en aeródromo de origen, (previstos para las aeronaves que llegan y salgan); y
 - (2) SPECI para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen, (previstos principalmente para la planificación del vuelo, radiodifusión VOLMET y D-VOLMET) a menos que se emitan informes METAR a intervalos de media hora.
- (d) Aquellos aeródromos que no operan las 24 horas del día, expedirán SPECI, según sea necesario, una vez reanudada la expedición de METAR.

SECCIÓN 277.20 CONTENIDO DE LOS INFORMES.

- (a) Los informes locales ordinarios, informe locales especiales, los METAR y SPECI, contendrán los siguientes elementos en el orden indicado:
 - (1) Identificación del tipo de informe;
 - (2) indicador de lugar;
 - (3) hora de observación;
 - (4) identificación de un informe automatizado o perdido, de ser aplicable;
 - (5) dirección y velocidad del viento en la superficie;
 - (6) visibilidad;
 - (7) alcance visual en la pista, cuando proceda;
 - (8) tiempo presente;
 - (9) cantidad de nubes, tipo de nubes (sólo en el caso de nubes cumulonimbus y cúmulos congestus) y altura de la base de las nubes (o si se mide, la visibilidad vertical);
 - (10) temperatura del aire y del punto de rocío;
 - (11) QNH y, cuando proceda, QFE (QFE se incluye solamente en los informes locales ordinarios y especiales).
 - (12) información suplementaria.

- (b) Se incluirán en los METAR y SPECI, como información suplementaria, elementos facultativos de conformidad con un acuerdo nacional o regional de navegación aérea.

SECCIÓN 277.21 OBSERVACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LOS ELEMENTOS METEOROLÓGICOS.**(a) Viento en la superficie:**

- (1) Se medirán la dirección y la velocidad media del viento, así como las variaciones significativas de la dirección y velocidad del mismo y se notificarán en grados geográficos y nudos respectivamente.
- (2) Cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para aeronaves que salen, las observaciones del viento en la superficie, deben ser representativas de las condiciones a lo largo de la pista; cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para aeronaves que llegan, las observaciones del viento en la superficie, deben ser representativas de la zona de toma de contacto.
- (3) Las observaciones del viento en la superficie, efectuadas para los METAR y SPECI deben ser representativas de las condiciones por encima de toda la pista, en el caso de que haya una sola pista, y por encima de todo el conjunto de las pistas cuando haya más de una.

(b) Visibilidad:

- (1) La visibilidad se medirá u observará, y se notificará en metros o en kilómetros.
- (2) Cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para las aeronaves que salen, las observaciones de la visibilidad deben ser representativas de las condiciones a lo largo de la pista; cuando se usen informes locales ordinarios y especiales para las aeronaves que llegan, las observaciones de la visibilidad deben ser representativas de la zona de toma de contacto.
- (3) Las observaciones de la visibilidad efectuadas para los METAR y SPECI, deben ser representativas del aeródromo.

(c) Alcance visual en la pista:

- (1) Se evaluará el alcance visual, en todas las pistas destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de las Categorías II y III.
- (2) Debe evaluarse el alcance visual en todas las pistas que se prevea utilizar, durante periodos de visibilidad reducida, incluyendo:
 - (i) Las pistas para aproximaciones de precisión destinadas a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I; y

(ii) las pistas utilizadas para despegue, dotadas de luces de borde o de eje de pista de alta intensidad.

(3) Las evaluaciones del alcance visual en la pista, se notificarán en metros, en el curso de periodos durante los cuales se observe que la visibilidad o el alcance visual en la pista son menores de 1500 m.

(4) Las evaluaciones del alcance visual en la pista serán representativas de:

(i) La zona de toma de contacto de las pistas destinadas a operaciones que no son de precisión o a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría I;

(ii) la zona de toma de contacto y el punto medio de la pista destinada a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría II; y

(iii) la zona de toma de contacto, el punto medio y el extremo de parada de la pista destinada a operaciones de aproximación y aterrizaje por instrumentos de Categoría III.

(5) Cuando la observación es automatizada, las dependencias que suministren servicio de tránsito aéreo y de información aeronáutica para un aeródromo, deben ser informadas sin demora, de los cambios en el funcionamiento del equipo automatizado utilizado para evaluar el alcance visual en la pista.

(d) Tiempo presente:

(1) Se observará el tiempo presente en el aeródromo y se notificará en la medida necesaria. Como mínimo deberán notificarse los siguientes fenómenos de tiempo presente: lluvia, llovizna, nieve y precipitación engelante (incluida su intensidad), calima, neblina, niebla engelante y tormentas (incluidas aquellas que están presentes en las cercanías).

(2) Para los informes locales ordinarios y especiales; la información sobre el tiempo presente debe ser representativa de las condiciones existentes en el aeródromo.

(3) La información del tiempo presente para METAR y SPECI, debe ser representativa de las condiciones en el aeródromo y, para ciertos fenómenos meteorológicos presentes especificados, en su vecindad.

(e) Nubes:

(1) Se observará la cantidad, el tipo de nubes y la altura de la base de las mismas y se notificará, según sea necesario, para describir las nubes de importancia para las operaciones. Cuando el cielo esta oscurecido, se harán observaciones y se notificará, cuando se mida, la visibilidad vertical, en lugar de la cantidad de nubes, del tipo de nubes y de la altura de la base de las nubes. Se notificará en metros (o pies) la altura de la base de las nubes y la visibilidad vertical.

(2) Las observaciones de las nubes para los informes locales ordinarios y especiales, deben ser representativas del umbral o de los umbrales de pista en uso.

(3) Las observaciones de las nubes efectuadas para METAR y SPECI deben ser representativas del aeródromo y de sus inmediaciones.

(f) Temperatura del aire y temperatura del punto de rocío:

(1) La temperatura del aire y la del punto de rocío se medirán y notificarán en grados Celsius.

(2) Las observaciones de la temperatura del aire y de la temperatura del punto de rocío para informes locales ordinarios, informe locales especiales, METAR y SPECI deben ser representativas de todo el complejo de las pistas.

(g) Presión atmosférica:

Se medirá la presión atmosférica y los valores QNH y QFE se calcularán y notificarán en hectopascales.

(h) Información suplementaria:

(1) Las observaciones efectuadas en los aeródromos deben incluir información suplementaria referente a las condiciones meteorológicas significativas, especialmente las correspondientes a las áreas de aproximación y ascenso inicial. En la medida de lo posible, la información debe indicar el lugar de la condición meteorológica.

(2) Cuando se efectúen observaciones utilizando equipo automático, para ello, debe disponerse lo necesario para la inserción manual de información relativa a las condiciones meteorológicas significativas que no puedan determinarse adecuadamente por medio de ese equipo.

SECCIÓN 277.22 NOTIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA A PARTIR DE SISTEMAS AUTOMÁTICOS DE OBSERVACIÓN.

(a) La autoridad meteorológica al estar en condiciones de hacerlo, debe utilizar METAR y SPECI expedidos a partir de sistemas automáticos de observación durante las horas que no funcione el aeródromo, y durante sus horas de funcionamiento, según lo determine en consulta con los usuarios y basándose en la disponibilidad y uso eficiente del personal.

(b) La autoridad meteorológica al estar en condiciones de hacerlo, debe utilizar los informes locales ordinarios y especiales expedidos a partir de sistemas automáticos de observación durante las horas de funcionamiento del aeródromo, según lo determine, en consulta con los usuarios y basándose en la disponibilidad y uso eficiente del personal.

(c) Los informes locales ordinarios, informes locales especiales, los METAR y SPECI que se expidan a partir de sistemas automáticos de observación se identificarán con la palabra "AUTO".

SECCIÓN 277.23 OBSERVACIONES E INFORMES DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA.

Los casos de actividad volcánica precursora de erupción, de erupciones volcánicas y de nubes de cenizas volcánicas, deben notificarse sin demora a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, a la dependencia de los servicios de información aeronáutica y a la oficina de vigilancia meteorológica. La notificación debe efectuarse mediante un informe de

actividad volcánica, incluyendo los siguientes datos en el orden indicado a continuación:

- (a) Tipo de mensaje, INFORME DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA;
- (b) identificador de la estación, indicador de lugar ó nombre de la estación;
- (c) fecha / hora del mensaje;
- (d) emplazamiento del volcán y nombre, si se conociera; y
- (e) descripción concisa del suceso, incluso, según corresponda, el grado de intensidad de la actividad volcánica, el hecho de la erupción, con su fecha y hora, y la existencia en la zona de una nube de cenizas volcánicas junto con el sentido de su movimiento y su altura.

CAPÍTULO E

OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE

SECCIÓN 277.24 OBLIGACIÓN DE LOS ESTADOS.

Se dispondrá, de conformidad con las disposiciones del presente capítulo, de las observaciones que hagan las aeronaves de matrícula venezolana que vuelen por rutas aéreas internacionales, así como el registro y la notificación de dichas observaciones.

SECCIÓN 277.25 TIPOS DE OBSERVACIONES DE AERONAVE.

Se harán las siguientes observaciones abordo de las aeronaves:

- (a) Observaciones ordinarias de aeronave, durante las fases en ruta y de ascenso inicial del vuelo; y
- (b) observaciones especiales y otras observaciones extraordinarias de aeronave, durante cualquier fase del vuelo.

SECCIÓN 277.26 OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS ORDINARIAS DE AERONAVE – DESIGNACIÓN.

- (a) Cuando se utilice el enlace de datos aire-tierra y se aplique la vigilancia dependiente automática – contrato (ADS-C) o el radar secundario de vigilancia (SSR) en modo S, deberían efectuarse observaciones ordinarias automatizadas cada 15 minutos durante la fase de ruta, y cada 30 segundos en la fase de ascenso inicial en los 10 primeros minutos de vuelo.
 - (1) En los procedimientos aplicables para los servicios de tránsito aéreo en los cuales se exijan informes ordinarios de posición; y
 - (2) que sean los separados por distancias que más se aproximen a intervalos de una hora de tiempo de vuelo.
- (b) En el caso de rutas aéreas con tránsito aéreo de alta densidad (por ejemplo, derrotas organizadas), se designará una aeronave entre las aeronaves que operan a cada nivel de vuelo para que efectúe observaciones ordinarias a intervalos de aproximadamente una hora, de conformidad con 5.3.1. Los procedimientos de

designación estarán subordinados al serán de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea correspondiente.

SECCIÓN 277.27 OBSERVACIONES ORDINARIAS DE AERONAVE – EXENCIONES.

Las aeronaves que no estén equipadas con enlace de datos aire-tierra estarán exentas de efectuar las observaciones ordinarias de aeronave.

SECCIÓN 277.28 OBSERVACIONES ESPECIALES DE AERONAVE.

- (a) Todas las aeronaves harán observaciones especiales cuando encuentren u observen las siguientes condiciones:
 - (1) Turbulencia moderada o fuerte; o
 - (2) engelamiento moderado o fuerte; o
 - (3) onda orográfica fuerte; o
 - (4) tormentas sin granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada; o
 - (5) tormentas con granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonada; o
 - (6) tempestades de polvo o de arena fuertes, o
 - (7) nube de cenizas volcánicas; o
 - (8) actividad volcánica precursora de erupción o una erupción volcánica.
- (b) En este contexto la actividad volcánica precursora de erupción, significa que tal actividad es desacomunada o ha aumentado, lo cual podría presagiar una erupción volcánica.

SECCIÓN 277.29 OTRAS OBSERVACIONES EXTRAORDINARIAS DE AERONAVE.

- (a) Cuando se encuentren otras condiciones meteorológicas no incluidas en el inciso anterior (por ejemplo: Cizalladura de viento que el piloto al mando estime pueden afectar a la seguridad o perjudicar seriamente la eficacia de las operaciones de otras aeronaves), el piloto al mando advertirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente tan pronto como sea posible.
- (b) El engelamiento, la turbulencia y la cortante de viento, son elementos que por el momento no pueden observarse satisfactoriamente desde tierra por lo cual, las observaciones de aeronave constituyen la única evidencia disponible.

SECCIÓN 277.30 NOTIFICACIÓN DE LAS OBSERVACIONES DE AERONAVE DURANTE EL VUELO.

- (a) Las observaciones de aeronave se notificarán por enlace de datos aire-tierra. En los casos en que no se cuente con enlace de datos aire-tierra, o el mismo no sea adecuado, se notificarán las observaciones especiales y otras observaciones extraordinarias de aeronave durante el vuelo por comunicaciones orales.

(b) Durante el vuelo, deberán notificarse en el momento en que se haga la observación o tan pronto como sea posible.

(c) Se notificarán las observaciones de aeronave como aeronotificaciones.

SECCIÓN 277.31 RETRANSMISIÓN DE AERONOTIFICACIONES POR LAS DEPENDENCIAS DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (ATS).

La Autoridad Meteorológica Aeronáutica hará, con las autoridades ATS competentes, los arreglos para asegurar, que cuando las dependencias ATS reciban aeronotificaciones ordinarias y especiales por medio de comunicaciones orales, las retransmitan sin demora a la Oficina de Vigilancia Meteorológica que les corresponde, a los WAFC y a los centros designados mediante un acuerdo regional de navegación aérea para el funcionamiento del servicio fijo aeronáutico y los servicios basados en la Internet.

SECCIÓN 277.32 REGISTRO Y NOTIFICACIONES POSTERIORES AL VUELO DE LAS OBSERVACIONES DE AERONAVE RELATIVAS A ACTIVIDAD VOLCÁNICA.

Las observaciones especiales de aeronave acerca de actividad volcánica precursora de erupción, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas se registrarán en el formulario de aeronotificaciones especial de actividad volcánica. Se incluirá un ejemplar de dicho formulario con la documentación de vuelo suministrada a los vuelos que operan en rutas que, en opinión de la Autoridad Meteorológica Aeronáutica, podrían estar afectadas por nubes de cenizas volcánicas.

SECCIÓN 277.33 INTERCAMBIO DE AERONOTIFICACIONES.

La Oficina de Vigilancia Meteorológica retransmitirá sin demora las aeronotificaciones a las oficinas meteorológicas de aeródromo, a la Autoridad ATS Competente y a los bancos de datos internacionales.

CAPÍTULO F

PRONÓSTICOS

SECCIÓN 277.34 UTILIZACIÓN DE LOS PRONÓSTICOS.

La expedición de un nuevo pronóstico por una oficina meteorológica de aeródromo, tal como un pronóstico ordinario de aeródromo, se entenderá que cancela automáticamente cualquier pronóstico del mismo tipo expedido previamente para el mismo lugar y para el mismo período de validez o parte del mismo.

SECCIÓN 277.35 PRONÓSTICOS DE AERÓDROMO.

(a) Los pronósticos de aeródromo serán preparados por la oficina meteorológica de aeródromo.

(b) Los pronósticos de aeródromo se expedirán a una hora determinada y consistirán en una declaración concisa de las condiciones meteorológicas previstas en un aeródromo por un período determinado.

(c) Los pronósticos de aeródromo y las enmiendas de los mismos se expedirán como TAF e incluirán la siguiente información en el orden indicado a continuación:

(1) Identificación del tipo de pronóstico;

(2) indicador de lugar;

(3) fecha y hora de origen del pronóstico;

(4) fecha y período de validez del pronóstico;

(5) identificación de un pronóstico cancelado, cuando corresponda;

(6) viento en la superficie;

(7) visibilidad; (se refiere a la visibilidad predominante pronosticada)

(8) fenómenos meteorológicos;

(9) nubes; y

(10) cambios significativos previstos de uno o más de estos elementos durante el período de validez.

(d) En los TAF se incluirán otros elementos opcionales de conformidad con un acuerdo nacional o regional de navegación aérea.

(e) Las oficinas meteorológicas que preparan TAF mantendrán en constante estudio los pronósticos y, cuando sea necesario, expedirán enmiendas sin demora. La longitud de los mensajes de pronósticos y el número de cambios indicados en el pronóstico se mantendrán al mínimo.

(f) Se cancelarán los TAF que no puedan revisarse de forma continua.

(g) El período de validez de los TAF ordinarios no debería ser menor de 6 horas ni mayor de 30 horas, los TAF ordinarios válidos para menos de 12 horas deberían expedirse cada tres horas, y los válidos para 12 hasta 30 horas cada 6 horas.

(h) Al expedir TAF, las oficinas meteorológicas de aeródromo se asegurarán de que en todo momento no más de un TAF sea válido en un aeródromo.

SECCION 277.36 PRONÓSTICOS DE ATERRIZAJE.

(a) Los pronósticos de aterrizaje serán preparados por la oficina meteorológica de aeródromo designada; tales pronósticos tienen por objeto satisfacer las necesidades de los usuarios locales y de las aeronaves que se encuentren aproximadamente a una hora de vuelo del aeródromo.

(b) Los pronósticos de aterrizaje serán preparados en forma de pronóstico de tipo tendencia.

(c) El pronóstico de tendencia consistirá, en una declaración concisa de los cambios significativos previstos de las condiciones meteorológicas en ese aeródromo, que se adjuntará a un informe local ordinario un informe local especial, METAR o SPECI. El período de validez de un pronóstico de tendencia será

de 2 horas a partir de la hora del informe que forma parte del pronóstico de aterrizaje.

SECCION 277.37 PRONÓSTICOS DE DESPEGUE.

- (a) Los pronósticos para el despegue los preparará la oficina meteorológica de aeródromo designada, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y los explotadores interesados.
- (b) El pronóstico de despegue se referirá a un período de tiempo especificado y debe contener información sobre las condiciones previstas para el conjunto de pistas, respecto a la dirección y velocidad del viento en la superficie y las variaciones de ambas, la temperatura, la presión (QNH) y cualquier otro elemento que pueda convenirse localmente.
- (c) A solicitud de los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo, se proporcionará un pronóstico de despegue, dentro de las 3 horas anteriores a la hora prevista de salida.
- (d) Las oficinas meteorológicas que preparan pronósticos de despegue, revisarán continuamente tales pronósticos y expedirán enmiendas inmediatamente cuando sea necesario.

SECCION 277.38 PRONÓSTICOS DE ÁREA PARA VUELOS A POCA ALTURA

- (a) Cuando la densidad de tránsito por debajo del nivel de vuelo 100 (ó hasta el nivel de vuelo 150 en zonas montañosas, o más, de ser necesario) justifique expedir y difundir con regularidad pronósticos de área para esas operaciones, la autoridad meteorológica determinará, en consulta con los usuarios, la frecuencia de la expedición, la forma y el tiempo fijo o el período de validez para esos pronósticos y los criterios de enmienda de los mismos.
- (b) Cuando la densidad de tránsito por debajo del nivel de vuelo 100 justifique expedir informaciones AIRMET conforme a la sección 277.40, los pronósticos de área para tales vuelos se prepararán en el formato convenido entre las autoridades meteorológicas concernientes. Cuando se use el lenguaje claro abreviado, los pronósticos se prepararán como pronósticos de área GAMET, empleando los valores numéricos y abreviaturas aprobadas por la OACI; cuando se utilice la forma cartográfica, el pronóstico se preparará como una combinación de pronósticos de viento y temperaturas en altitud y de fenómenos SIGWX. Los pronósticos de área se expedirán para cubrir la capa comprendida entre el suelo y el nivel de vuelo 100 (ó hasta el nivel de vuelo 150 en las zonas montañosas, o más, de ser necesario) e incluirán información sobre fenómenos meteorológicos en ruta peligrosos para vuelos a poca altura, en apoyo de la expedición de información AIRMET, e información adicional requerida por vuelos a poca altura.
- (c) Los pronósticos de área para vuelos a poca altura preparados para respaldar la expedición de información AIRMET, se expedirán cada 6 horas con un período de validez de 6 horas y se transmitirán a las oficinas de vigilancia meteorológicas y/u oficinas meteorológicas de aeródromo correspondientes a más tardar una hora antes del comienzo del período de validez.

CAPÍTULO G

INFORMACIÓN SIGMET Y AIRMET, AVISOS DE AERÓDROMO Y AVISOS Y ALERTAS DE CIZALLADURA DEL VIENTO

SECCION 277.39 INFORMACIÓN SIGMET.

- (a) La información SIGMET será expedida por la oficina de vigilancia meteorológica y dará una descripción concisa en lenguaje claro y abreviado, de la existencia real y/o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en y de otros fenómenos en la atmósfera que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves, y de la evolución de esos fenómenos en el tiempo y en el espacio.
- (b) La información SIGMET se cancelará cuando los fenómenos dejen de acaecer o ya no se espere que vayan a ocurrir en el área.
- (c) El período de validez de los mensajes SIGMET no será superior a 4 horas. En el caso especial de mensajes SIGMET para nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales, el período de validez se extenderá a 6 horas.
- (d) Los mensajes SIGMET relacionados con las nubes de cenizas volcánicas y los ciclones tropicales deberán basarse en la información de asesoramiento entregada por los VAAC y TCAC, respectivamente, designados en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea.
- (e) La información SIGMET expedida, en relación con las nubes de cenizas volcánicas, se basará en información de asesoramiento del VAAC-Washington.
- (f) Se mantendrá estrecha coordinación entre la oficina de vigilancia meteorológica y el centro de control de área conexo, para asegurar que la información acerca de cenizas volcánicas que se incluye en los mensajes SIGMET y NOTAM sea coherente.
- (g) Los mensajes SIGMET relativos a la aparición probable de los fenómenos meteorológicos, enumerados en la sección 277.28, con excepción de las nubes de cenizas volcánicas; se expedirán no más de 6 horas, y preferiblemente no más de 4 horas, antes de la hora prevista de acaecimiento de los mismos.
- (h) Los mensajes SIGMET se expedirán no más de 4 horas antes de comenzar el período de validez. En el caso especial de los mensajes SIGMET para cenizas volcánicas y ciclones tropicales, dichos mensajes se expedirán tan pronto como sea posible pero no más de 12 horas antes del inicio del período de validez. Los mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas y ciclones tropicales se actualizarán cada 6 horas como mínimo.

SECCION 277.40 INFORMACIÓN AIRMET.

- (a) La información AIRMET será expedida por las oficinas de vigilancia meteorológica conforme a los acuerdos regionales de navegación aérea, teniendo presente la densidad del tránsito aéreo por debajo del nivel de vuelo 100 FT. La información AIRMET dará una descripción concisa en lenguaje claro abreviado del acaecimiento o acaecimiento previsto de fenómenos meteorológicos en ruta especificados que no hayan sido incluidos en la sección 277.38 de los pronósticos de área para vuelos a poca altura, expedidos conforme al capítulo F, sección 277.38 y que puedan afectar a la seguridad de dichos vuelos, y la evolución de esos fenómenos en el tiempo y el espacio.

- (b) La información AIRMET se cancelará cuando los fenómenos dejen de producirse o ya no se espere que ocurran en la zona.
- (c) El período de validez de los mensajes AIRMET no será superior a 4 horas.

SECCIÓN 277.41 AVISOS DE AERÓDROMO.

- (a) La oficina meteorológica de aeródromo designada, emitirá avisos de aeródromo con información concisa, acerca de las condiciones meteorológicas que podrían tener un efecto adverso para las aeronaves en tierra, inclusive las aeronaves estacionadas, y en las instalaciones y servicios del aeródromo.
- (b) Deberían cancelarse los avisos de aeródromo, cuando ya no ocurran tales condiciones o cuando ya no se espere que ocurran en el aeródromo.

SECCIÓN 277.42 AVISOS Y ALERTA DE CIZALLADURA DEL VIENTO (WS).

- (a) La oficina meteorológica de aeródromo, preparará los avisos de Cizalladura del viento, proporcionando información de la presencia observada o prevista de WS que, podría afectar adversamente a las aeronaves en la trayectoria de aproximación o en la trayectoria de despegue, durante la aproximación en circuito entre el nivel de la pista y una altura de 500 m (1600 ft) sobre ésta, o afectar a las aeronaves en la pista en el recorrido de aterrizaje o la carrera de despegue. Cuando la topografía local es la que produce Cortante de viento notable a alturas por encima de los 500 m (1600 ft) sobre el nivel de la pista, dicho metraje no se considerarán como límite restrictivo.
- (b) Cuando los informes de aeronaves indiquen que ya no hay Cizalladura del viento o, después de un tiempo, sin notificaciones, se cancelará el aviso de Cizalladura del viento para aeronaves que llegan o que salen. Debe fijarse localmente para cada aeródromo los criterios que regulan la cancelación de un aviso de Cizalladura del viento por acuerdo entre la Autoridad Meteorológica Aeronáutica, ATS, y los explotadores interesados.
- (c) En los aeródromos en los que la Cizalladura del viento se detecte mediante equipo basado en tierra automático para la teledetección o detección de la Cizalladura del viento, se expedirán las alertas de Cizalladura del viento generada por estos sistemas. Dichas alertas darán información concisa y actualizada sobre la existencia observada de Cizalladura del viento que incluya un cambio del viento de frente/de cola de 7,5 m/s (15 kt) o más y que pueda tener repercusiones adversas en la aeronave en la trayectoria de aproximación final o de despegue inicial y en la pista durante el recorrido de aterrizaje o de despegue.
- (d) Las alertas de Cizalladura del viento deberían actualizarse por lo menos cada minuto. Dicha alerta debería cancelarse en cuanto el cambio del viento de frente/de cola caiga por debajo de los 7,5 m/s (15 kt).

CAPÍTULO H

INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA

SECCIÓN 277.43 DISPOSICIONES GENERALES.

- (a) Cuando no sea posible satisfacer las necesidades de información climatológica aeronáutica a nivel nacional, la recopilación, procesamiento y almacenamiento de los datos de observaciones pueden llevarse a cabo mediante instalaciones computadorizadas disponibles para uso internacional, y la responsabilidad de preparar la información climatológica aeronáutica necesaria puede delegarse mediante acuerdo concertado entre las autoridades meteorológicas interesadas.

- (b) La información climatológica aeronáutica necesaria para la planificación de operaciones de vuelo, se preparará en forma de tablas climatológicas de aeródromo y resúmenes climatológicos de aeródromo. Esta información se proporcionará a los usuarios aeronáuticos según se convenga entre la autoridad meteorológica y dichos usuarios.

- (c) La información climatológica aeronáutica se basará normalmente en observaciones efectuadas a lo largo de un período de cinco (5) años como mínimo, y dicho período debería indicarse en la información proporcionada.

- (d) Los datos climatológicos relativos a los emplazamientos de nuevos aeródromos y a pistas nuevas en los aeródromos existentes, deben recopilarse a partir de la fecha más cercana posible, antes de la puesta en servicio de dichos aeródromos o pistas.

SECCIÓN 277.44 TABLAS CLIMATOLÓGICAS DE AERÓDROMO.

Se debe disponer de lo esencial para recopilar y retener los datos de observación necesarios y poder:

- (a) Preparar tablas climatológicas para cada aeródromo nacional e internacional regular y alternativa de su territorio; y
- (b) poner a disposición del usuario aeronáutico dichas tablas dentro de un período de tiempo convenido entre la autoridad meteorológica el usuario interesado.

SECCIÓN 277.45 COPIAS DE DATOS DE OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS.

La autoridad meteorología aeronáutica facilitará, en la medida de sus posibilidades, a solicitud de la Autoridad Aeronáutica, explotadores y demás interesados en la aplicación de la meteorología a la navegación aérea internacional, los datos de las observaciones meteorológicas necesarias para fines de investigación de accidentes u otro tipo de investigaciones, o para el análisis operacional.

CAPÍTULO I

SERVICIO PARA EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO

SECCIÓN 277.46 DISPOSICIONES GENERALES.

- (a) Se proporcionará información meteorológica a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo para:
 - (1) El planeamiento previo al vuelo de los explotadores;
 - (2) el replaneamiento durante el vuelo que efectúan los explotadores utilizando control de operaciones centralizado de las operaciones de vuelo;

(3) uso de los miembros de la tripulación de vuelo antes de la salida; y

(4) las aeronaves en vuelo.

(b) En la información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo se tendrán en cuenta: la hora, la altitud y la extensión geográfica. En consecuencia, La información suministrada será válida para la hora fijada o para un período apropiado y se extenderá hasta el aeródromo de aterrizaje previsto, abarcando además, las condiciones meteorológicas previstas entre el aeródromo de aterrizaje previsto y los aeródromos de alternativa designado por el explotador.

(c) La información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo estará actualizada e incluirá la siguiente información, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y los explotadores de que se trate:

(1) Pronóstico de:

- (i) viento y temperatura en altitud;
- (ii) humedad en altitud;
- (iii) altitud geopotencial de los niveles de vuelo;
- (iv) nivel de vuelo y temperatura de la tropopausa;
- (v) dirección, velocidad y nivel de vuelo del viento máximo; y
- (vi) fenómenos SIGWX; y
- (vii) nubes cumulonimbus, engelamiento y turbulencia.

(2) Los pronósticos de humedad en altitud y de la altitud geopotencial de los niveles de vuelo se usan sólo en la planificación automática de vuelo y no necesitan presentarse en pantalla.

(3) Se prevé procesar y, de ser necesario, visualizar los pronósticos de nubes cumulonimbus, el engelamiento y la turbulencia, conforme a umbrales específicos según las operaciones de los usuarios.

(4) METAR o SPECI (incluidos los pronósticos de tendencia expedidos de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea) para los aeródromos de salida y de aterrizaje previsto, y para los de alternativa posdespegue, en ruta y de destino;

(5) TAF o enmiendas de los mismos para los aeródromos de salida y de aterrizaje previstos, y para los de alternativa posdespegue, en ruta y de destino;

(6) pronósticos para el despegue;

(7) información SIGMET y aeronotificaciones especiales apropiadas relacionadas con toda la ruta;

Nota. Las aeronotificaciones especiales apropiadas serán aquellas que no se hayan utilizado ya en la preparación de SIGMET.

(8) información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas y ciclones tropicales relevante a toda la ruta;

(9) según se determine acuerdo regional de navegación aérea, pronóstico de área GAMET y/o pronósticos de área para vuelos a poca altura preparados en forma cartográfica como complemento a la expedición de información AIRMET, así como información AIRMET para vuelos a poca altura relacionados con toda la ruta;

(10) avisos de aeródromo para el aeródromo local;

(11) imágenes meteorológicas de satélite;

(12) información de radar meteorológico terrestre; y

(13) información de asesoramiento sobre las condiciones meteorológicas espaciales de relevancia para toda la ruta.

(d) Los pronósticos enumerados en el párrafo (c) subpárrafo (1) se generarán de los pronósticos digitales proporcionados por los WAFC, cuando estos pronósticos cubran la trayectoria de vuelo prevista respecto al tiempo, la altitud y la extensión geográfica, a menos que se convenga otra cosa entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado.

(e) Cuando se determine que los pronósticos han sido originados por los WAFC, su contenido meteorológico no se modificará.

(f) Los mapas generados con los pronósticos digitales proporcionados por los WAFC estarán disponibles, como lo requieran los explotadores, para áreas fijas de cobertura.

(g) Cuando se proporcionen en forma cartográfica, los pronósticos de viento y temperatura en altitud que se enumeran en el párrafo (c), subpárrafo (1) constituirán mapas previstos de hora fija para los niveles de vuelo especificados. Cuando los pronósticos de fenómenos SIGWX que se enumeran en el párrafo (c), subpárrafo (1) se proporcionen en forma cartográfica, constituirán mapas previstos de hora fija para una capa atmosférica delimitada por los niveles de vuelo especificados.

(h) Los pronósticos de viento y temperatura en altitud y de fenómenos SIGWX, por encima del nivel de vuelo 100, requeridos para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo por el explotador, se proporcionarán, tan pronto como estén disponibles, pero por lo menos 3 horas antes de la salida. Toda otra información meteorológica requerida para la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo por el explotador se proporcionará tan pronto como sea posible.

(i) Cuando sea necesario, la Autoridad Meteorológica Aeronáutica, iniciará las medidas de coordinación con las autoridades meteorológicas de otros Estados, a fin de obtener de ellas los informes o pronósticos requeridos.

(j) La información meteorológica se proporcionará a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones en el lugar que determine la autoridad meteorológica, previa consulta con los explotadores, y a la hora convenida entre la oficina meteorológica de aeródromo y el explotador interesado. El servicio se limitará normalmente a los vuelos que se inicien dentro del territorio de Venezuela. En los aeródromos donde no exista una oficina meteorológica de aeródromo, se establecerán los acuerdos pertinentes entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado para proporcionar la información meteorológica.

SECCIÓN 277.47 EXPOSICIÓN VERBAL, CONSULTA Y PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

- (a) La exposición verbal o la consulta se suministrarán a petición de los miembros de las tripulaciones de vuelo o demás personal de operaciones de vuelo. Su objeto, será proporcionar la información disponible más reciente sobre las condiciones meteorológicas existentes y previstas a lo largo de la ruta que se ha de seguir, en el aeródromo de aterrizaje previsto, en los aeródromos de alternativa y en otros aeródromos que sean pertinentes, ya sea para explicar y ampliar la información contenida en la documentación de vuelo o, según lo convenido entre la Autoridad Meteorológica y el explotador interesado, en lugar de la documentación de vuelo.
- (b) La información meteorológica utilizada en la exposición verbal y en la consulta, incluirá todos o algunos de los datos que figuran en la sección 277.45.
- (c) Si la oficina meteorológica emite una opinión sobre el desarrollo de las condiciones meteorológicas en un aeródromo que difiera apreciablemente del pronóstico de aeródromo incluido en la documentación de vuelo, se hará notar tal discrepancia a los miembros de la tripulación de vuelo. La parte de la exposición verbal que trate de la discrepancia se registrará en el momento de la exposición verbal, y este registro se pondrá a disposición del explotador.
- (d) La exposición verbal, consulta, exhibición de información o documentación para los vuelos internacionales requeridos, se suministran, normalmente, por la oficina meteorológica asociada con el aeródromo de salida. En los aeródromos donde no se ponga a disposición estos servicios, los arreglos para satisfacer las necesidades de los miembros de la tripulación de vuelo se convendrán entre la Autoridad Meteorológica Aeronáutica y el explotador interesado. En circunstancias excepcionales, tales como una demora indebida, la oficina meteorológica de aeródromo asociada con el aeródromo suministrará o, si ello no fuera factible, dispondrá que se suministre una nueva exposición verbal, consulta o documentación de vuelo, si es necesario.
- (e) El miembro de la tripulación de vuelo u otro personal de operaciones de vuelo para quienes se haya solicitado la exposición verbal, consulta o documentación de vuelo, debe visitar la oficina meteorológica a la hora convenida entre ésta y el explotador interesado. Cuando las condiciones locales en un aeródromo no permitan facilitar en persona las exposiciones verbales o la consulta, la oficina meteorológica suministrará esos servicios por teléfono, o por otros medios apropiados de telecomunicaciones.

SECCIÓN 277.48 DOCUMENTACIÓN DE VUELO.

- (a) La documentación de vuelo que deba estar disponible comprenderá la información detallada en la Sección 277.46. La documentación para los vuelos de dos horas de duración o menos, después de una breve parada intermedia o de servicios de escala para el regreso, debe limitarse a los datos necesarios para las operaciones, según lo convenido entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado, pero en todo caso debe comprender al menos la información mencionada en el párrafo (c) subpárrafos (2), (3), (5), (9), (10) y sí corresponde el (11).
- (b) Cuando sea evidente que la información meteorológica a incluirse en la documentación de vuelo, difiere bastante de la que se facilitó para el planeamiento previo al vuelo y el cambio de planes en vuelo, el explotador será informado inmediatamente al respecto y, se proporcionará la información revisada.

- (c) En los casos en que surja la necesidad de enmienda después de proporcionar la documentación de vuelo y antes de que la aeronave despegue, la oficina meteorológica de aeródromo, según se haya acordado localmente, debería expedir la enmienda necesaria o información actualizada al explotador o a la dependencia local de los servicios de tránsito aéreo, para su transmisión a la aeronave.
- (d) La jefatura de la oficina meteorológica conservará, ya sea como archivos de computadora (digitales) o en forma impresa (física), durante un período de por lo menos 30 días a partir de la fecha de su expedición, la información proporcionada a los miembros de la tripulación de vuelo. Esta información se pondrá a disposición de los que la soliciten para encuestas o investigaciones, y para estos fines se conservará hasta que se haya completado la encuesta o la investigación.

SECCIÓN 277.49 SISTEMAS DE INFORMACIÓN AUTOMATIZADA PREVIA AL VUELO PARA EXPOSICIÓN VERBAL, CONSULTAS, PLANIFICACIÓN DE VUELOS Y DOCUMENTACIÓN DE VUELO.

- (a) Cuando la autoridad meteorológica utiliza sistemas de información automatizada previa al vuelo a fin de proporcionar y presentar información meteorológica a los explotadores y miembros de la tripulación de vuelo a efectos de auto información, planificación de vuelos y documentación de vuelo, la información proporcionada y exhibida se ajustará a las disposiciones que figuran en 277.45 a 277.47 inclusive.
- (b) Los sistemas de información automatizada previa al vuelo, previstos para que los explotadores, los miembros de la tripulación de vuelo y demás personal aeronáutico interesado tengan un punto armonizado y común de acceso a la información meteorológica y a la información de los servicios de información aeronáutica, deberían ser según lo convenido entre la autoridad meteorológica y la autoridad de aviación civil pertinente o la agencia a la cual se ha delegado la facultad de prestar servicio de acuerdo con el Anexo 15, 2.1.1 c.
- (c) Cuando se utilizan sistemas de información automatizada previa al vuelo para que los explotadores, los miembros de la tripulación de vuelo y otro personal aeronáutico interesado tenga un punto armonizado y común de acceso a la información meteorológica y a la información de los servicios de información aeronáutica, la autoridad meteorológica en cuestión continuará siendo responsable del control de calidad y de la gestión de calidad de la información meteorológica proporcionada por medio de tales sistemas de conformidad con el Capítulo B, sección 277.7 párrafo (d).

SECCIÓN 277.50 INFORMACIÓN PARA LAS AERONAVES EN VUELO.

- (a) La oficina de vigilancia meteorológica proporcionará información para uso de las aeronaves en vuelo a través de su dependencia de los servicios de tránsito aéreo. La información meteorológica utilizada por el explotador para el planeamiento de aeronaves en vuelo, se proporcionará, a solicitud, según se convenga entre la autoridad meteorológica y el explotador interesado.
- (b) La información meteorológica para uso de las aeronaves en vuelo se proporcionará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo de acuerdo con las especificaciones del Capítulo J.
- (c) La información meteorológica se proporcionará por medio del servicio D-VOLMET o radiodifusiones VOLMET de conformidad con las especificaciones del Capítulo K.

CAPÍTULO J**INFORMACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, Y DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA****SECCIÓN 277.51 INFORMACIÓN PARA LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.**

- (a) Las oficinas meteorológicas asociadas a las Dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, previa coordinación con dichas dependencias, proporcionará o dispondrá que se suministre la información meteorológica actualizada que sea necesaria para el desempeño de sus funciones.
- (b) La oficina meteorológica de aeródromo asociada a la torre de control de aeródromo o a la oficina de control de aproximación para proporcionar la información meteorológica.
- (c) La oficina de vigilancia meteorológica se asociará con un centro de información de vuelo o un Centro de Control de Área (ACC), para proporcionar información meteorológica.
- (d) Cuando, debido a circunstancias locales, sea conveniente que las funciones de una oficina meteorológica de aeródromo o de una oficina de vigilancia meteorológica asociada se compartan entre dos o más oficinas meteorológicas de aeródromo u oficinas de vigilancia meteorológica, la división de la responsabilidad debería determinarse por la autoridad meteorológica en consulta con la autoridad ATS competente.
- (e) Toda la información meteorológica solicitada por una dependencia de los servicios de tránsito aéreo en relación con una emergencia de aeronave, se proporcionará tan pronto como sea posible.
- (f) Cuando los servicios de tránsito aéreo tengan conocimiento de incidentes, accidentes o emergencias de alguna aeronave, deben informar a la oficina meteorológica o la oficina de vigilancia asociada inmediatamente cuando ocurra el suceso.

SECCIÓN 277.52 INFORMACIÓN PARA LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

Las oficinas meteorológicas de conformidad con el plan nacional de navegación aérea, proporcionarán a las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento la información meteorológica que requieran, en la forma en que se haya convenido. Para este fin, la oficina meteorológica mantendrá enlace con la dependencia durante toda la operación de búsqueda y salvamento.

SECCIÓN 277.53 DATOS PROPORCIONADOS A LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.

La autoridad meteorológica en coordinación con la autoridad de aviación civil, adoptará las disposiciones necesarias para proporcionar a las dependencias de los servicios de información aeronáutica los datos meteorológicos actualizados que éstas necesitan para el desempeño de sus funciones.

CAPÍTULO K**NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES****SECCIÓN 277.54 NECESIDADES EN MATERIA DE TELECOMUNICACIONES**

- (a) La Autoridad Aeronáutica mantendrá sistemas adecuados de telecomunicaciones para que las oficinas meteorológicas de los aeródromos y las estaciones meteorológicas aeronáuticas, puedan proporcionar la información necesaria a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo en los aeródromos que tengan bajo su responsabilidad, y en particular a las Torres de Control de Aeródromo (TWR), las Oficinas de Control de Aproximación (APP) y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas que sirven a esos aeródromos.
- (b) La Autoridad Aeronáutica mantendrá sistemas adecuados de telecomunicaciones para que las oficinas de vigilancia meteorológica puedan proporcionar la información necesaria a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y de búsqueda y salvamento, en relación con la Región de Información de Vuelo (FIR Maiquetía), áreas de control y regiones de búsqueda y salvamento que tengan bajo su responsabilidad, y en particular a los centros de información de vuelo control de área, los centros coordinadores de salvamento, y a las correspondientes estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas.
- (c) La Autoridad Aeronáutica mantendrá sistemas adecuados de telecomunicaciones para que el Centro Mundial de Pronósticos de Área (WAFS), pueda proporcionar la información necesaria elaborada a las oficinas meteorológicas y demás usuarios.
- (d) Los sistemas de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas y entre las estaciones meteorológicas aeronáuticas y las torres de control de aeródromo o las oficinas de control de aproximación, permitirán las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse debe ser tal que sea posible normalmente ponerse en contacto con los puntos requeridos dentro del plazo de quince (15) segundos aproximadamente.
- (e) Los sistemas de telecomunicaciones entre las oficinas meteorológicas, los centros de control de área, los centros coordinadores de salvamento y las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas, deberán permitir:
 - (1) Las comunicaciones orales directas; la velocidad a que estas comunicaciones puedan establecerse deberá ser tal que sea posible normalmente ponerse en contacto con los puntos requeridos dentro del plazo de 15 segundos aproximadamente; y
 - (2) Las comunicaciones impresas cuando los destinatarios necesiten un registro escrito de las comunicaciones; el tiempo de tránsito de los mensajes no debería exceder de 5 minutos.
- (f) Los sistemas de telecomunicaciones necesarios de acuerdo con los párrafos (d) y (e) de esta sección, podrán complementarse, cuando así se requiera, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, por ejemplo, la televisión en circuito cerrado u otros sistemas distintos de procesamiento de la información;
- (g) Por acuerdo entre la Autoridad Meteorológica Aeronáutica y los explotadores, debe disponerse lo necesario para permitir a estos

últimos establecer instalaciones de telecomunicaciones adecuadas para obtener información meteorológica de las oficinas meteorológicas de los aeródromos o de otras fuentes apropiadas.

(h) La Autoridad Aeronáutica mantendrá sistemas adecuados de telecomunicaciones para permitir a las oficinas meteorológicas intercambiar información para las operaciones con otras oficinas meteorológicas.

(i) Las instalaciones de telecomunicaciones utilizadas en el intercambio de información meteorológica para las operaciones deben ser del servicio fijo aeronáutico.

Nota. En apoyo de los intercambios mundiales de información meteorológica para las operaciones se utilizan los servicios basados en la Internet del servicio fijo aeronáutico, a cargo de los centros mundiales de pronósticos de área, que suministran cobertura mundial.

SECCIÓN 277.55 UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES DEL SERVICIO FIJO AERONÁUTICO Y DE LA INTERNET PÚBLICA BOLETINES METEOROLÓGICOS.

Los boletines meteorológicos que contengan información para las operaciones y que hayan de transmitirse mediante el servicio fijo aeronáutico o la Internet pública, procederán de la oficina meteorológica o estación meteorológica aeronáutica correspondiente.

SECCIÓN 277.56 UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES DEL SERVICIO FIJO AERONÁUTICO, INFORMACIÓN ELABORADA POR EL SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA (WAFS).

La información elaborada por el Sistema Mundial de Pronósticos de Área en forma digital, se transmite mediante técnicas de comunicaciones de datos binarios. El método y los canales que se aplican para la difusión de esta información elaborada, son los determinados por acuerdo nacional y regional de navegación aérea.

SECCIÓN 277.57 UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES DEL SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO.

El contenido y formato de la información meteorológica transmitida a las aeronaves, y la que sea transmitida por aeronaves se ajustará a las disposiciones establecidas en esta Regulación.

SECCIÓN 277.58 EXPRESIONES DE SIGNIFICADO RESTRINGIDO.

En relación con esta Regulación, las expresiones siguientes se utilizan con el significado restringido que se indica a continuación:

(a) Para evitar confusiones entre la Autoridad Aeronáutica y el prestador del servicio meteorológico, se considera la primera como entidad administrativa y la segunda como operativa, igualmente las funciones que éstas ejecutan, se han denominado "oficio" en cuanto a la Autoridad Aeronáutica, quien detenta legalmente la competencia, y "servicio" en cuanto al prestador.

(b) "Suministrar" se usa únicamente en relación con el suministro de servicio meteorológico;

(c) "expedir" se usa únicamente en los casos en que la obligación específicamente comprende el envío de información meteorológica a un usuario;

(d) "a disposición" se usa únicamente en casos en que la obligación se limita a que la información meteorológica esté accesible para el usuario.

SECCIÓN 277.59 ACLARATORIAS.

(a) Se reconoce que las disposiciones de esta Regulación relativas a información meteorológica presuponen que, de acuerdo con las disposiciones del Anexo 3 y de conformidad con el Artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es obligación de cada Estado contratante proporcionar dicha información, y que la responsabilidad del uso que de ella se haga, recae en el usuario.

(b) Responsabilidad: la responsabilidad que incumbe al explotador recae en el piloto al mando, según lo establecido en el Anexo 6-I y 6-II.

(c) Las Especificaciones Técnicas relativas a los APENDICES y ADJUNTOS, se tomarán de conformidad con lo establecido en el ANEXO 3, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES DEROGATORIA Y FINALES

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-122-13 de fecha 06 de mayo de 2013, mediante la cual se dictada la Regulación Aeronáutica Venezolana 277 (RAV 277), denominada "Servicio Meteorológico Aeronáutico" publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.099 Extraordinario, de fecha 23 de mayo de 2013.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con la seguridad de la Aviación Civil, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, conforme con lo previsto en la legislación nacional vigente.

SEGUNDA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-183-19
CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de las competencias que le confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, en concordancia con los numerales 1, 3 y 15 literal "c" del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA

La siguiente,

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 281
(RAV 281)
REGLAMENTO DEL AIRE**

**CAPÍTULO A
APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL AIRE.**

SECCIÓN 281.1. APLICACIÓN TERRITORIAL DEL REGLAMENTO DEL AIRE.

El Reglamento del Aire se aplica a las aeronaves que ostenten la marca de nacionalidad y matrícula de la República Bolivariana de Venezuela cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, siempre que no se oponga al reglamento publicado por el Estado que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual vuela y de todas las aeronaves extranjeras que operen en nuestro territorio. Para los vuelos sobre aquellas zonas de alta mar en la que la Autoridad Aeronáutica haya aceptado la responsabilidad de prestar servicio de tránsito aéreo, de conformidad con un acuerdo regional de navegación aérea, se entiende que la "Autoridad ATS Competente" mencionada en esta Regulación es la autoridad correspondiente designada por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 281.2 CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE.

La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos y aeropuertos, se debe ajustar a las reglas generales y, además, durante el vuelo:

- (1) A las reglas de vuelo visual; y
- (2) A las reglas de vuelo por instrumentos.

CAPÍTULO B

SECCIÓN 281.3 DEFINICIONES.

Para el propósito de la presente Regulación, se define:

Acuerdo ADS: Plan de notificación que rige las condiciones de notificación de datos ADS (o sea, aquellos que exige la dependencia de servicios de tránsito aéreo, así como la frecuencia de dichas notificaciones, que deben acordarse antes de utilizar la ADS-C en el suministro de servicios de tránsito aéreo).

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo controlado: Aeródromo en el que se facilita el Servicio de Control de Tránsito Aéreo para el tránsito del aeródromo.

Aeródromo de alternativa: Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo, que cuenta con las instalaciones y los servicios necesarios, que tiene la capacidad de satisfacer los requisitos de performance de la aeronave y que estará operativo a la hora prevista de utilización.

Aeródromo de alternativa postdespegue: Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida.

Aeródromo de alternativa en ruta: Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave en el caso de que fuera necesario desviarse mientras se encuentra en ruta.

Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS: Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos motores de turbina si se le apagara el motor o si experimentara otras condiciones no normales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS.

Aeródromo de alternativa de destino: Aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeronave Pilotada a Distancia (RPA): Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia. Su uso puede ser recreativo, privado o comercial conforme a las habilitaciones y permisos otorgados.

Aerovía: Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.

Altitud: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

Altitud de presión: Expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo.

Altitud de transición: Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes.

Altura: Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

Área de aterrizaje: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Área de control: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

Área de control terminal: Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

Área de maniobras: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área de señales: Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Ascenso en crucero: Técnica de crucero de un avión, que resulta en un incremento neto de altitud a medida que disminuye la masa del avión.

Asesoramiento anticollisión: Asesoramiento prestado por una dependencia de servicios de tránsito aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

Autoridad Aeronáutica: Es un ente de seguridad de Estado, de naturaleza técnica y dotada de personalidad jurídica que le compete regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil. La autoridad aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Autoridad ATS competente: La autoridad apropiada designada por la República Bolivariana de Venezuela (Estado) responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

Autoridad competente:

- (a) En cuanto a los vuelos sobre alta mar: Es autoridad apropiada del Estado de matrícula.
- (b) En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado.

Autorización del Control de Tránsito Aéreo: Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

Avión (Aeroplano): Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Calle de rodaje: Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- (a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave, la parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- (b) Calle de rodaje en la plataforma, la parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- (c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

Centro de control de área: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Centro de información de vuelo: Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servido de alerta.

Clases de espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo: Partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación.

Comunicaciones por enlace de datos: Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlaces de datos.

Comunicaciones Por Enlace De Datos Controlador – piloto (CPDLC): Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos (IMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

Contrato ADS: Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer las condiciones de un acuerdo ADS, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS, así como los datos que deben figurar en los mismos.

Dependencia de control de aproximación: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

Dependencia de control de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una dependencia de control de aproximación o a una torre de control de aeródromo.

Dependencia de servicios de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Derrota: Proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del norte (geográfico, magnético o de la cuadrícula).

Detectar y evitar: Capacidad de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas para cumplir con las reglas de vuelo aplicables.

Duración total prevista: En el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento de despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.

Enlace de mando y control (C2): Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

Espacio aéreo con servicio de asesoramiento: Espacio aéreo de dimensiones definidas, o ruta designada, dentro de los cuales se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Espacio aéreo controlado: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Nota: Espacio aéreo controlado es una expresión genérica que abarca las clases A, B, C, D y E del espacio aéreo ATS descritas en la RAV 275.

Estación aeronáutica: Estación terrestre del servicio móvil aeronáutico. En ciertos casos, una estación aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar.

Estación de pilotaje a distancia: El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.

Estación de radio de control aeroterrestre: Estación de telecomunicaciones aeronáuticas que, como principal responsabilidad, tiene a su cargo las comunicaciones relativas a la operación y control de aeronaves en determinada área.

Explotador: Persona, organización o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Nota: En el contexto de las aeronaves pilotadas a distancia, la explotación de una aeronave incluye el sistema de aeronave pilotada a distancia.

Explotador de RPA: Persona natural o jurídica, que se dedica a la explotación de aeronaves pilotadas a distancia.

Globo libre no tripulado: Aerostato sin tripulación propulsado por medios no mecánicos, en vuelo libre.

Hora prevista de aproximación: Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de espera para completar su aproximación para aterrizar.

Hora prevista de fuera calzos: Hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

Hora prevista de llegada: En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el

aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

IFR: Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

Información de tránsito: Información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión. IMC Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

Límite de autorización: Punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del control de tránsito aéreo.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Navegación de área (RNAV): Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas. La navegación de área incluye la navegación basada en la performance así como otras operaciones no incluidas en la definición de navegación basada en la performance.

Nivel: Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

Nivel de crucero: Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

Nivel de vuelo: Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1013,2 heptopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

Nota 1: Cuando un baro altímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo:

- (a) Se ajuste al QNH, indicará la altitud
- (b) Se ajuste al QFE, indicará la altura sobre la referencia QFE
- (c) Se ajuste a la presión de 1013,2hPa, podrá usarse para indicar niveles de vuelo.

Nota 2: Los términos "altura" y "altitud", usados en la nota 1, indican alturas y altitudes altimétricas más bien que alturas y altitudes geométricas.

Observador RPA: Una persona capacitada y competente, designada por el explotador, quien mediante observación visual de la aeronave pilotada a distancia, ayuda al piloto a distancia en la realización segura del vuelo.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo: Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

Operación con Visibilidad Directa Visual (VLOS): Operación en la cual el piloto a distancia u observador RPA mantiene contacto visual directo sin ayudas con la aeronave pilotada a distancia.

Operaciones de Aproximación por Instrumentos: Aproximación o aterrizaje en que se utilizan instrumentos como guía de navegación basándose en un procedimiento de aproximación por instrumentos. Hay dos métodos para la ejecución de operaciones de aproximación por instrumentos:

- a) una operación de aproximación por instrumentos bidimensional (2D), en la que se utiliza guía de navegación lateral únicamente; y
- b) una operación de aproximación por instrumentos tridimensional (3D), en la que se utiliza guía de navegación tanto lateral, como vertical.

Nota: Guía de navegación lateral y vertical se refiere a la guía proporcionada por:

- a) una radioayuda terrestre para la navegación; o bien
- b) datos de navegación generados por computadora a partir de ayudas terrestres, con base espacial, autónomas para la navegación o una combinación de las mismas

Personal que ejerce funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad: Personas que podrían poner en peligro la seguridad de la aviación si cumplieran sus obligaciones y funciones de modo indebido, lo cual comprende, sin limitarse sólo a los que siguen, a los miembros de tripulaciones, al personal de mantenimiento de aeronaves y a los controladores de tránsito aéreo.

Piloto a distancia: Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los controles de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando: Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Pista: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de vuelo. Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Plan de vuelo actualizado: Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

Plan de vuelo presentado: Plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan de Vuelo Repetitivo (RPL): Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Procedimiento de Aproximación por Instrumentos (IAP): Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y luego si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta.

Procedimientos de Aproximación con Guía Vertical (APV): Procedimiento de aproximación por instrumentos de navegación basada en la performance (PBN), diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A.

Procedimientos de Aproximación de Precisión (PA): Procedimiento de aproximación por instrumentos basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS y SBAS Cat. I) diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipos A o B. Guía lateral y vertical se refiere a la guía proporcionada ya sea por:

- (a) Una ayuda terrestre para la navegación; ó bien
- (b) Datos de navegación generados por computadoras

Procedimiento de Aproximación que No es de Precisión (NPA): Procedimiento de aproximación por instrumentos diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 2D de Tipo A.

Publicación de Información Aeronáutica (AIP): Publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

Punto de cambio: El punto en el cual una aeronave que navega en un tramo de una ruta ATS definido por referencia a los radiofaros omnidireccionales VHF, se espera que transfiera su referencia de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la instalación inmediata por delante de la aeronave. Los puntos de cambio se establecen con el fin de proporcionar el mejor equilibrio posible en cuanto a fuerza y calidad de la señal entre instalaciones, a todos los niveles que hayan de utilizarse, y para asegurar una fuente común de guía de azimut para todas las aeronaves que operan a lo largo de la misma parte de un tramo de ruta.

Punto de espera de la pista: Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.

Punto de notificación: Lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

Radiotelefonía: Forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio vocal de información.

Región de información de vuelo: Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Rodaje: Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje.

Rodaje aéreo: Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 37km/h (20kts.).

La altura real puede variar, y algunos helicópteros habrán de efectuar el rodaje aéreo por encima de los ocho (8) metros (25ft) sobre el nivel del suelo a fin de reducir la turbulencia debida al efecto suelo y dejar espacio libre para las cargas por eslinga.

Rumbo de la aeronave: La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula).

Ruta ATS: Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo.

La expresión "ruta ATS" se aplica según el caso; a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida etc.

La ruta ATS se define por medio de especificaciones de rutas que incluyen un designado, de ruta ATS, la derrota hasta o desde puntos significativos (punto de recorrido) la distancia entre puntos significativos, los requisitos de notificación y según lo determinado por la autoridad ATS competente, la altitud segura mínima.

Ruta con servicio de asesoramiento: Ruta designada a lo largo de la cual se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

Servicio de alerta: Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo: Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

Servicio de control de aeródromo: Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

Servicio de control de aproximación: Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados.

Servicio de control de área: Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

Servicio de control de tránsito aéreo: Servicio suministrado con el fin de:

- (a) Prevenir colisiones:
 - (1) Entre aeronaves; y
 - (2) En el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y
- (b) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento de tránsito aéreo.

Servicio de información de vuelo: Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

Servicio de tránsito aéreo: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS): Aeronave pilotada a distancia, su estación o sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control, y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS): Sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR.

Sustancias psicoactivas: El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

Techo de nubes: Altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes por debajo de 6000m (20000ft) y que cubre más de la mitad del cielo.

Torre de control de aeródromo: Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

Tránsito aéreo: Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tránsito de aeródromo: Todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelen en las inmediaciones del mismo.

Nota: Se considera que una aeronave está en las inmediaciones de un aeródromo cuando está dentro de un circuito de tránsito de aeródromo, o bien entrando o saliendo del mismo.

Uso problemático de ciertas sustancias: El uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal aeronáutico de manera que:

- (a) Constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros; o
- (b) Provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o física.

VFR: Símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual.

Vigilancia Dependiente Automática (ADS): Técnica de vigilancia que permite a las aeronaves proporcionar automáticamente, mediante enlace de datos, aquellos datos extraídos de sus sistemas de navegación y determinación de la posición instalados a bordo, lo que incluye la identificación de la aeronave, su posición en cuatro dimensiones y otros datos adicionales, de ser apropiado.

Vigilancia Dependiente Automática — Contrato (ADS-C): Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave, establecer mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos.

Nota: El término abreviado "contrato ADS" se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

Vigilancia Dependiente Automática — Radiodifusión (ADS-B): Medio por el cual las aeronaves, los vehículos de aeródromo y otros objetos pueden transmitir y/o recibir, en forma automática, datos como identificación, posición y datos adicionales, según corresponda, en modo de radiodifusión mediante enlace de datos.

Visibilidad: En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:

- (a) La distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante;
- (b) La distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil candelas ante un fondo no iluminado.

Visibilidad en tierra: Visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente, o por sistemas automáticos.

Visibilidad en vuelo: Visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo.

VMC: Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Vuelo acrobático: Maniobras realizadas intencionadamente con una aeronave, que implican un cambio brusco de actitud, o una actitud o variación de velocidad anormal.

Vuelo controlado: Todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo.

Vuelo IFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

Vuelo Local: Vuelo de una aeronave que:

- (a) Opera en el circuito de tránsito del aeródromo o a la vista de la torre de control.
- (b) Se sabe que va a salir o llegar de un vuelo en un área de prácticas en las inmediaciones del aeródromo.
- (c) Ejecuta aproximaciones en el aeródromo de despegue, como entrenamiento o prácticas a los fines de instrucción.

Vuelo VFR: Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

Vuelo VFR especial: Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a los VMC.

Zona de control: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

Zona de tránsito de aeródromo: Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

Zona peligrosa: Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona prohibida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

SECCIÓN 281.4 RESPONSABILIDAD RESPECTO AL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE.

- (a) Responsabilidad del Piloto al mando de la aeronave: El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, es el responsable de que la operación de ésta se realice de acuerdo con el Reglamento del Aire, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento absolutamente necesario por razones de seguridad.
- (b) Medidas previas al vuelo: Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se debe familiarizar con toda la publicación de información aeronáutica disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo o aeropuerto, y para todos los vuelos IFR, comprenden el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, NOTAM y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

SECCIÓN 281.5 AUTORIDAD DEL PILOTO AL MANDO DE LA AERONAVE.

El piloto al mando de la aeronave tiene autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

SECCIÓN 281.6 USO PROBLEMÁTICO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.

El personal cuyas funciones sean críticas desde el punto de vista de la seguridad de la aviación (empleados que ejerzan funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad) no pueden desempeñar dichas funciones

mientras estén bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana. Las personas en cuestión se deben abstener de todo tipo de uso problemático de ciertas sustancias.

CAPÍTULO C

REGLAS GENERALES

PROTECCION DE PERSONAS Y PROPIEDAD

SECCIÓN 281.7 OPERACIÓN NEGLIGENTE O TEMERARIA DE AERONAVES.

Ningún piloto debe conducir una aeronave de manera negligente o temeraria, de forma tal que ponga en peligro vidas y/o propiedades ajenas.

SECCIÓN 281.8 ALTURAS MÍNIMAS.

Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar o cuando se tenga permiso de la Autoridad Aeronáutica, las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios, en ciudades, pueblos, o lugares habitados o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se vuele a una altura que permita en un caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie.

SECCIÓN 281.9 NIVELES DE CRUCERO.

Los niveles de crucero a que ha de efectuarse un vuelo o parte de ese vuelo se refieren a:

- (1) Niveles de vuelo, para aquellos que se efectúen a un nivel igual o superior al nivel de vuelo más bajo utilizable, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen por encima de la altitud de transición.
- (2) Altitudes, para aquellos que se efectúen por debajo del nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda para los vuelos que se efectúen a la altitud de transición o por debajo de ella.

SECCIÓN 281.10 LANZAMIENTO DE OBJETOS O ROCIADO.

No se debe hacer ningún lanzamiento de objeto, ni rociado alguno desde una aeronave en vuelo, salvo bajo las condiciones prescritas por la Autoridad Aeronáutica y según lo indique la información, asesoramiento y autorización pertinente de la dependencia correspondiente de los Servicios de Tránsito Aéreo.

SECCIÓN 281.11 REMOLQUE.

Ninguna aeronave debe remolcar a otra ni a otro objeto, a no ser de acuerdo con los requisitos prescritos por la Autoridad Aeronáutica y según lo indique la información, asesoramiento o autorización pertinente de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

SECCIÓN 281.12 DESCENSOS EN PARACAÍDAS.

Los descensos en paracaídas solo se deben realizar en casos de emergencia y bajo las condiciones prescritas por la Autoridad Aeronáutica, a tales efectos se seguirá la información, la asesoría y autorización pertinente de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

SECCIÓN 281.13 VUELO ACROBÁTICO.

Ninguna aeronave debe realizar vuelos acrobáticos excepto en las condiciones prescritas por la Autoridad Aeronáutica y según lo indique la información, asesoramiento o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

SECCIÓN 281.14 VUELOS EN FORMACIÓN Y AERONAVE PILOTEADA A DISTANCIA, GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS.

- (a) Las aeronaves civiles, no deben volar en formación excepto con las condiciones prescritas por la Autoridad Aeronáutica. Estas condiciones incluirán lo siguientes:
 - (1) La formación opera como una única aeronave por lo que respecta a la navegación y la notificación de posición.
 - (2) La separación entre las aeronaves que participan en el vuelo será responsabilidad del Jefe de Vuelo y de los Pilotos al Mando de las demás aeronaves participantes e incluirá períodos de transición cuando las aeronaves estén maniobrando para alcanzar su propia separación dentro de la formación y durante las maniobras para iniciar y romper dicha formación.
 - (3) Cada aeronave se mantendrá a una distancia de no más de 1 km. (0.5 NM) lateralmente y longitudinalmente y a 30 m (100 pies) verticalmente con respecto a la aeronave jefe.
- (b) Las aeronaves pilotadas a distancia deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro para las personas, bienes u otras aeronaves, y de conformidad con las condiciones establecidas en el Apéndice B.

- (c) Los globos libres no tripulados deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro a las personas, bienes u otras aeronaves, de conformidad con las condiciones establecidas en la RAV 101.

SECCIÓN 281.15 ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS.

Ninguna aeronave debe volar en una zona prohibida o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, salvo que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso de la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 281.16 PREVENCIÓN DE COLISIONES.

Ninguna de estas reglas eximirá al piloto al mando de una aeronave, de la responsabilidad de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipos ACAS. Es importante, con objeto de prevenir posibles colisiones, ejercer la vigilancia a bordo de las aeronaves, sea cual fuere el tipo de vuelo o la clase de espacio aéreo en que vuele la aeronave, y mientras circule en el área de movimiento de un aeródromo.

SECCIÓN 281.17 PROXIMIDAD.

Ningún Piloto al mando debe conducir una aeronave tan cerca de otra, de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

SECCIÓN 281.18 DERECHO DE PASO.

La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad. La aeronave que por las reglas siguientes esté obligada a mantenerse fuera de la trayectoria de otra, evitará pasar por encima, por debajo o por delante de ella, a menos que, lo haga a suficiente distancia y que tenga en cuenta el efecto de la estela turbulenta de la aeronave.

SECCIÓN 281.19 APROXIMACIÓN DE FRENTE.

Cuando dos (2) aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.

SECCIÓN 281.20 CONVERGENCIA.

Cuando dos (2) aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha, cederá el paso, con las siguientes excepciones:

- (1) Los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos.
- (2) Los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos.
- (3) Los planeadores cederán el paso a los globos.
- (4) Las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras o a algún objeto.

SECCIÓN 281.21 ALCANCE.

(a) Se denomina aeronave que alcanza, la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de setenta grados (70°) con el plano de simetría de la que va delante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que, de noche, no podría ver ninguna de sus luces de navegación a la izquierda (babor) o a la derecha (estribor).

(b) Toda aeronave que sea alcanzada por otra, tiene el derecho de paso, y la aeronave que la alcance ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se debe mantener fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha. Ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves, eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

SECCIÓN 281.22 ATERRIZAJE.

Las aeronaves en vuelo y también las que estén operando en tierra o agua, deben ceder el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar, cuando dos (2) o más aerodinos se aproximen a un aeródromo o aeropuerto para aterrizar, el que esté a mayor nivel cederá el paso a los que estén más bajos, pero estos últimos no se valdrán de esta regla ni para cruzar por delante de otro que esté en las fases finales de una aproximación, para aterrizar ni para alcanzarlo. No obstante, los aerodinos propulsados mecánicamente deben ceder el paso a los planeadores.

SECCIÓN 281.23 ATERRIZAJE DE EMERGENCIA.

Todo piloto al mando de una aeronave que se percate, que otra aeronave se ve obligada a aterrizar, le debe ceder el paso.

SECCIÓN 281.24 DESPEGUE.

Toda aeronave en rodaje en el área de maniobras de un aeródromo o aeropuerto debe ceder el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar.

SECCIÓN 281.25 MOVIMIENTO DE LAS AERONAVES EN LA SUPERFICIE.

En el caso de que exista peligro de colisión entre dos (2) aeronaves en rodaje en el área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto se aplicará lo siguiente:

- (1) Cuando dos (2) aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia.
- (2) Cuando dos (2) aeronaves se encuentren en un rumbo, convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso.
- (3) Toda aeronave que sea alcanzada por otra, tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance se mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave y cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras, se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera de la pista, en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir cuando se apaguen las luces a menos que la torre de control de aeródromo le autorice de otro modo.

SECCIÓN 281.26 LUCES QUE DEBEN OSTENTAR LAS AERONAVES.

(a) Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la Autoridad Aeronáutica, todas las aeronaves en vuelo deben ostentar:

- (1) Luces anticolidión cuyo objeto es llamar la atención hacia la aeronave.
- (2) Luces de navegación, cuyo objeto es indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se deben ostentar otras luces, si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.

(b) Todas las aeronaves en vuelo, dotadas de las luces anticolidión prescritas en la sección anterior, deben llevar encendidas dichas luces en todo período de tiempo.

(c) Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período que pueda prescribir la Autoridad Aeronáutica, todas las aeronaves que se encuentren u operen en el área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto deben:

- (1) Ostentar luces de navegación cuyo objeto es indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no ostentar otras luces si éstas pueden confundirse con las luces antes mencionadas.
- (2) Todas las aeronaves, a no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, en el área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto deben ostentar luces con el fin de indicar las extremidades de su estructura.
- (3) Todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto ostentaran luces destinadas a destacar su presencia.
- (4) Todas las aeronaves que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto y cuyos motores estén en funcionamiento, deben ostentar luces que indiquen este hecho; así mismo deben mantener encendidas las luces anticolidión todo el tiempo.

(d) Se permite a los pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo si es seguro o probable que:

- (1) Afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones.
- (2) Expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.

SECCIÓN 281.27 VUELO SIMULADO POR INSTRUMENTOS.

No se debe volar ninguna aeronave en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:

- (1) La aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento.
- (2) Un piloto calificado ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad, respecto a la persona que vuele por instrumentos en condiciones simuladas. El piloto de seguridad

debe tener suficiente visibilidad, tanto hacia delante, como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente que esté en comunicación con el piloto de seguridad ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual complemente adecuadamente al del piloto de seguridad.

SECCIÓN 281.28 OPERACIONES EN AERÓDROMO, SOBRE EL MISMO Y SUS CERCANÍAS.

Las aeronaves que operen en un aeródromo o aeropuerto o en sus cercanías, tanto si se hallan o no en una zona de tránsito de aeródromo, deben:

- (1) Observar el tránsito de aeródromo a fin de evitar colisiones.
- (2) Ajustarse al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o lo evitarán.
- (3) Hacer todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que la dependencia ATS competente autorice u ordene lo contrario.
- (4) Aterrizar o despegar en la pista seleccionada en contra de la dirección del viento, a menos que por motivos de seguridad, configuración de pista o por consideraciones de tránsito aéreo se determine que es preferible hacerlo en otra dirección.

SECCIÓN 281.29 OPERACIONES ACUÁTICAS.

Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación, y exista peligro de colisión, las aeronaves procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones del caso, inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas, tomando en cuenta lo siguiente:

(1) Convergencia.

Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.

(2) Aproximación de Frente.

Cuando una aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia.

(3) Alcance.

Toda aeronave o embarcación que sea alcanzada por otra tiene derecho de paso, y la que da alcance debe cambiar su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.

(4) Amaraje y Despegue.

Toda aeronave que amare o despegue del agua se debe mantener, en cuanto sea factible, alejada de todas las embarcaciones y evitar obstruir su navegación.

(5) Luces que deben ostentar las aeronaves en el agua.

Entre la puesta y la salida del sol, o durante cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la Autoridad Aeronáutica, toda aeronave que se halle en el agua ostentará las luces prescritas por el Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el Mar (revisado en 1972), a menos que sea imposible, en cuyo caso ostentará luces cuyas características y posición sean lo más parecidas posible a las que exige dicho Reglamento.

Nota: En la RAV 91 figuran las especificaciones correspondientes a las luces que deben ostentar los aviones en el agua.

SECCIÓN 281.30 PLANES DE VUELO.

- (a) La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, debe ser suministrada a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, en forma de plan de vuelo en el formato entregado por esa misma dependencia. En esta Regulación Aeronáutica Venezolana, se describen los formatos de Plan de Vuelo:

(1) Presentación del plan de vuelo antes de realizar el vuelo:

- (i) Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse Servicio de Control de Tránsito Aéreo.
- (ii) Todo vuelo que pretenda operar bajo IFR, VFR, o IFR y VFR.
- (iii) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar el suministro de servicio de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento.
- (iv) Cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación.
- (v) Todo vuelo a través de fronteras internacionales.

- (b) Se debe presentar un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo o a la dependencia que para el efecto designe

la Autoridad Aeronáutica, antes de la salida, por escrito, a menos que, se hayan efectuado los arreglos necesarios para la presentación de planes de vuelos repetitivos.

- (c) Se debe presentar un plan de vuelo para un vuelo, al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos, sesenta (60) minutos antes de la salida, o si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo, por lo menos, diez (10) minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará al punto previsto de entrada a un área de control o al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

SECCIÓN 281.31 EXCEPCIÓN.

Se puede exceptuar de la presentación del plan de vuelo por escrito en los siguientes casos:

- (1) Los vuelos de aeronaves militares, incluyendo cuando efectúan misiones especiales de ayuda humanitaria o con fines de Defensa Aérea.
- (2) Los vuelos de aeronaves en misiones de Búsqueda y Salvamento.
- (3) Los vuelos expresamente autorizados por la Autoridad ATS competente.

SECCIÓN 281.32 CONTENIDO DEL PLAN DE VUELO.

El plan de vuelo debe contener los ítems que se mencionan a continuación y la información que la Autoridad ATS considere pertinente:

- (a) Identificación de aeronave.
 - (b) Reglas de vuelo y tipo de vuelo.
 - (c) Número y tipo (s) de aeronave (s) y categorías de estela de turbulencia.
 - (d) Equipo.
 - (e) Aeródromo o Aeropuerto de salida: En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto, debe ser una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario la información suplementaria relativa al vuelo.
 - (f) Hora prevista fuera de calzos: En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información que se ha de suministrar respecto a este concepto, debe ser la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.
 - (g) Velocidad (es) de crucero.
 - (h) Nivel (es) de crucero.
 - (i) Ruta que ha de seguirse.
 - (j) Aeródromo o aeropuerto de destino y duración total prevista.
- Nota: El término "aeródromo" al cual se hace referencia en esta Sección está sujeto a especificaciones contempladas en la RAV 14.
- (k) Aeródromo o aeropuerto (s) de alternativa.
 - (l) Autonomía.
 - (m) Número total de personas a bordo.
 - (n) Equipo de emergencia y de supervivencia.
 - (o) Otros datos.

SECCIÓN 281.33 MODO DE COMPLETAR EL PLAN DE VUELO.

Cualquiera que sea el objeto para el cual se presente, el plan de vuelo debe contener la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta el aeródromo o aeropuertos de alternativa inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo, debe contener además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad ATS competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

SECCIÓN 281.34 CAMBIOS EN EL PLAN DE VUELO.

A reserva de lo dispuesto en la presente Regulación, todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se deben notificar lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se deben notificar lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.

SECCIÓN 281.35 EXPIRACION DEL PLAN DE VUELO.

- (a) A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se debe dar aviso de llegada, personalmente, por radio, por radiotelefonía o por enlace de datos, tan pronto como sea posible, después del aterrizaje a la dependencia ATS del aeródromo o aeropuerto de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo o aeropuerto de destino.

- (b) Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.
- (c) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo o aeropuerto de llegada, el aviso de llegada se dará a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.
- (d) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo o aeropuerto de destino son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, un mensaje similar al de un informe de llegada. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.
- (e) Los informes de llegada deben contener los siguientes elementos de información:
 - (1) Identificación de la aeronave.
 - (2) Aeródromo o aeropuerto de salida.
 - (3) Aeródromo de llegada, solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo de destino.
 - (4) Aeródromo o aeropuerto de destino.
 - (5) Hora de llegada.
- (f) Siempre es requerido el aviso de llegada, el incumplimiento de esta disposición dará lugar a una seria perturbación de los servicios de tránsito aéreo y originará gastos al tener que llevar a cabo operaciones innecesarias de búsqueda y salvamento.

SECCIÓN 281.36 SEÑALES.

- (a) Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice A, el piloto al mando de la aeronave debe obrar de conformidad con la interpretación que dicha señal se da en dicho apéndice.
- (b) Las señales del Apéndice A, cuando se utilicen, tendrán el significado que en él se indica. Se deben utilizar solamente para los fines indicados y no se debe usar ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.
- (c) Un señalero es responsable de proporcionar a las aeronaves en forma clara y precisa, señales normalizadas para maniobrar en tierra, utilizando las señales que se indican en el Apéndice A.
- (d) Nadie debe guiar una aeronave en tierra a menos que esté debidamente instruido, cualificado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica, para realizar tales funciones.
- (e) Todo el personal de tierra que participe en la provisión de señales debe utilizar, durante las horas diurnas, toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes, todos ellos con los colores fluorescentes, por la noche, o en condiciones de mala visibilidad, se utilizarán toletes iluminados y de manera obligatoria; el señalero deberá utilizar un chaleco de identificación fluorescente para permitir que la tripulación de vuelo determine que se trata de la persona responsable de la operación de maniobra en tierra.

SECCIÓN 281.37 HORA.

- (a) Las dependencias de servicios de tránsito aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, deben emplear el Tiempo Universal Coordinado (UTC) y lo deben expresar en horas y minutos, y cuando se requiera en segundos del día aeronáutico de 24 horas que comienza a las 00:00 UTC.
- (b) Se debe verificar la hora con una dependencia del servicio de tránsito aéreo, antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.
- (c) Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora debe ser exacta, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

SECCIÓN 281.38 SERVICIOS DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO. AUTORIZACIONES DEL CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.

- (a) Antes de realizar un vuelo controlado o una parte de un vuelo como controlado, se debe obtener la autorización del Control de Tránsito Aéreo. Dicha autorización se debe solicitar presentando el plan de vuelo a una dependencia de control de tránsito aéreo.
- (b) Un plan de vuelo puede incluir únicamente parte de un vuelo, según sea necesario para describir la porción del mismo o las maniobras que estén sujetas a control de tránsito aéreo, una autorización puede afectar sólo parte del plan de vuelo actualizado, según se indique en el límite de

autorización, o por referencia a maniobras determinadas tales como rodaje, aterrizaje o despegue.

- (c) Si una autorización expedida por el control de tránsito aéreo no es satisfactoria para un piloto al mando de una aeronave, éste puede solicitar su enmienda y, si es factible, se expedirá una autorización enmendada.
 - (d) Siempre que el piloto al mando de una aeronave haya solicitado una autorización que implique prioridad, se debe someter a la dependencia correspondiente del control de tránsito aéreo, si así lo solicita, un Informe explicando la necesidad de dicha prioridad.
 - (e) Posible renovación en vuelo de la autorización: Si antes de la salida se prevé que dependiendo de la autonomía de combustible y a reserva de la renovación en vuelo de la autorización, en algún punto de la ruta pudiera tomarse la decisión de dirigirse a otro aeródromo o aeropuerto de destino, se deberá notificar de ello a las dependencias de control de tránsito aéreo pertinentes mediante la inclusión en el plan de vuelo de la información relativa a la ruta revisada (si se conoce y al nuevo aeródromo o aeropuerto de destino).
- El propósito de esta disposición es facilitar la renovación de la autorización para volar a un nuevo aeródromo o aeropuerto de destino situado normalmente más allá del que figura en el plan de vuelo.
- (f) Toda aeronave que opere en un aeródromo controlado no debe efectuar rodaje en el área de maniobras sin autorización de la torre de control del aeródromo y debe cumplir las instrucciones que le dé dicha dependencia, debe solicitarla presentando el plan de vuelo a una dependencia de control de tránsito aéreo.

SECCIÓN 281.39 OBSERVANCIA DEL PLAN DE VUELO.

- (a) Salvo lo dispuesto en el párrafo (b) de esta sección, toda aeronave debe ajustarse al plan de vuelo actualizado o a la parte aplicable de un plan de vuelo actualizado presentado para un vuelo controlado, a menos que haya solicitado un cambio y haya conseguido autorización de la dependencia apropiada de control de tránsito aéreo, o que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte del piloto al mando de la aeronave, en cuyo caso, tan pronto como lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo de las medidas tomadas y del hecho que dichas medidas se debieron a una situación de emergencia.
- (b) A menos que la dependencia ATS competente autorice o que la dependencia de control de tránsito aéreo competente autorice o disponga otra cosa, los vuelos controlados en la medida de lo posible:
 - (1) Cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, deben operar a lo largo del eje definido de esa ruta.
 - (2) Cuando se efectúen en otra ruta, deben operar directamente entre las instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta, así como, entre las instalaciones de navegación o los puntos que definen esa ruta.
- (c) Con sujeción al requisito principal que figura en el párrafo (b) de esta sección, una aeronave que opere a lo largo de un tramo de una ruta ATS definido por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF, cambiará, para su guía de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave la que se encuentre por delante de la misma, y este cambio se efectuará en el punto de cambio o tan cerca de éste como sea posible desde el punto de vista operacional si dicho punto de cambio se ha establecido. Las divergencias respecto a lo dispuesto en el párrafo (b) de esta sección se deben notificar a la dependencia competente del servicio de tránsito aéreo.
- (d) En el caso de que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:

(1) **Desviación respecto a la derrota:** si la aeronave se desvía de la derrota, el piloto al mando tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible.

(2) **Desviación respecto al número de Mach/a la velocidad aerodinámica indicada asignados por el ATC:** Se notificará inmediatamente a la correspondiente dependencia de servicios de tránsito aéreo.

(3) **Desviación respecto a un número de Mach/una velocidad aerodinámica verdadera:** Si el número de Mach/la velocidad aerodinámica verdadera, sostenidos a nivel de crucero, varían $\pm$ Mach 0,02 o más, o $\pm$ 19 km/h (10 kt) o más para la velocidad aerodinámica verdadera, respecto al plan de vuelo actualizado, se informará de ello a la dependencia correspondiente de servicios de tránsito aéreo.

(4) **Cambio de la hora prevista:** Salvo cuando la ADS-C esté activada y en condiciones de servicio en un espacio aéreo en que se proporcionen servicios ADS-C, si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, cambia en más de 2 minutos con respecto a la notificada anteriormente a los servicios de

tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad ATS competente o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea, la tripulación de vuelo notificará a la dependencia correspondiente de servicios de tránsito aéreo lo antes posible.

- (5) Cuando se proporcionen servicios ADS-C y esté activada esta última, se informará automáticamente a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, por enlace de datos, cuando tenga lugar un cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS relacionado con un evento.

- (e) **Solicitudes de cambio:** Las solicitudes relativas a cambios en el plan de vuelo deben contener la información que se indica a continuación:

- (1) **Cambios de nivel de crucero:** Identificación de la aeronave; nuevo nivel de crucero solicitado y número Mach/velocidad aerodinámica verdadera de crucero a este nivel; horas previstas revisadas (cuando proceda) en los puntos de notificación sobre los límites de las regiones de información de vuelo subsiguientes.

- (2) **Cambio de número de Mach/velocidad aerodinámica verdadera:** identificación de la aeronave; número de Mach/velocidad aerodinámica verdadera solicitados.

- (i) **Sin modificación de punto de destino:** identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; cualquier otra información pertinente.

- (ii) **Con modificación del punto de destino:** identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la ruta de vuelo revisada hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; aeródromos de alternativa; cualquier otra información pertinente.

- (f) **Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de VMC.** Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC, de conformidad con su plan de vuelo actualizado, el vuelo VFR que se realice como controlado debe:

- (1) Solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta un aeródromo o aeropuerto de alternativa, o salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC.
- (2) Si no puede obtener una autorización de conformidad con el subpárrafo (1) de esta sección, debe continuar el vuelo VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate, o aterrizar en el aeródromo o aeropuerto apropiado más próximo.
- (3) Si vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR especial en los cuales sea permitido.
- (4) Solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

SECCIÓN 281.40 INFORMES DE POSICIÓN.

- (a) A menos que sea eximido por la autoridad ATS competente, un vuelo controlado debe notificar a esa dependencia, tan pronto como sea posible, la hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario. A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se deben suministrar a intervalos que fije la autoridad ATS competente o especificados por la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Análogamente, los informes de posición deben enviarse en relación con puntos de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias ATS correspondientes. A falta de punto de notificación designado, los informes de posición se darán a intervalos que fije la autoridad ATS Competente, o especificados por la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- (b) Los vuelos controlados que notifiquen su posición a la dependencia ATS apropiadas mediante comunicaciones por enlace de datos, deben proporcionar informes de posición orales únicamente cuando así se solicite.

SECCIÓN 281.41 TERMINACIÓN DEL CONTROL.

Los vuelos controlados tan pronto como dejen de estar sujetos al servicio de control de tránsito aéreo, deben notificar este hecho a la dependencia ATC correspondiente.

SECCIÓN 281.42 COMUNICACIONES.

- (a) Todas las aeronaves que operen en la FIR Maiquetía, y toda que opere como vuelo controlado debe mantener comunicaciones aeroterrestres vocales constantes por el canal apropiado de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario

establecerá comunicaciones en ambos sentidos con la misma, con excepción de lo que pudiera prescribir la Autoridad ATS competente en lo que respecta a las aeronaves que forman parte del tránsito de aeródromo de un aeródromo controlado. El sistema SELCAL o dispositivos similares de señalización automática, satisfacen el requisito de mantener las comunicaciones aeroterrestres vocales. El requisito de que la aeronave mantenga comunicaciones aeroterrestres vocales constantes sigue vigente una vez establecidas las CPDLC.

- (b) Falla de comunicaciones. Si la falla de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en el párrafo (a) de esta sección, la aeronave debe observar los procedimientos de falla de comunicaciones orales establecidos en la Regulación Aeronáutica Venezolana (RAV) 265, y aquellos procedimientos siguientes que sean apropiados.

- (c) La aeronave debe intentar comunicarse con la dependencia de control de tránsito aéreo pertinente utilizando todos los demás medios disponibles, además cuando la aeronave forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se debe mantener vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.

- (d) Falla de comunicaciones operando en condiciones meteorológicas de vuelo visual:

- (1) Debe proseguir su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual, aterrizar en el aeródromo adecuado más próximo y debe notificar su llegada por el medio más rápido a la dependencia apropiada de control del tránsito aéreo.

- (2) Completará un vuelo IFR conforme a lo establecido en párrafo (d) de esta sección, si lo considera conveniente.

- (e) Falla de comunicaciones operando en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos. Si opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos o si el piloto de un vuelo IFR considera que no es conveniente terminar el vuelo de acuerdo con lo previsto en el párrafo (c) de esta sección, la aeronave:

- (1) En el espacio aéreo en el que no se utilice radar para el control de tránsito aéreo, debe mantener el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de veinte (20) minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria, y después de ese período de veinte (20) minutos debe ajustar el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado.

- (2) En el espacio aéreo en el que se utilice radar para el control de tránsito aéreo, debe mantener el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de siete minutos desde el momento en que:

- (i) Se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo.

- (ii) Se regule el transpondedor en el código 7600.

- (iii) La aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria; lo que ocurra más tarde y a partir de ese momento debe ajustar el nivel y la velocidad conforme al plan de vuelo presentado.

- (3) Cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por el ATC utilizando la navegación de área (RNAV) sin un límite especificado, debe volver a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo a más tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda.

- (4) Debe proseguir según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda o el punto de referencia para la navegación que corresponda y que sirva como fijo de aproximación inicial, con circuito de espera definido, para la aproximación al aeródromo o aeropuerto de destino y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en el párrafo (e) de esta sección, la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o este punto de referencia hasta iniciar el descenso.

- (5) Debe iniciar descenso desde la ayuda o el punto de referencia para la navegación especificada en el subpárrafo (4) del párrafo (e) de esta sección, a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, debe de iniciar el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora.

- (6) Debe realizar un procedimiento normal de aproximación por instrumentos, especificado para la ayuda o el punto de referencia de navegación asignados.

- (7) Debe aterrizar, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en el subpárrafo (5) del párrafo (e) de esta sección o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

SECCIÓN 281.43 INTERFERENCIA ILÍCITA.

- (a) Toda aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita debe hacer lo posible por notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias

- hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.
- (b) Si una aeronave es objeto de interferencia ilícita, el piloto al mando debe intentar aterrizar lo antes posible en el aeródromo apropiado más cercano o en un aeródromo asignado para ese propósito por la Autoridad Aeronáutica, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder.
- (c) Si el piloto al mando de una aeronave no puede proceder hacia un aeródromo de acuerdo con la regla del párrafo (b) de esta sección, debe tratar de continuar el vuelo en la derrota asignada y al nivel de crucero asignado, por lo menos hasta que pueda comunicarse con una dependencia ATS o hasta que esté dentro de su cobertura radar.
- (d) Cuando una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita deba apartarse de la derrota asignada o del nivel de crucero asignado, sin poder establecer contacto radiotelefónico con el ATS, el piloto al mando debe, de ser posible:

- (1) Tratar de radiodifundir advertencias en la frecuencia VHF de urgencia y en otras frecuencias apropiadas, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder. De ser conveniente y si las circunstancias lo permiten, también debería recurrir para ello a otro equipo como, por ejemplo, transpondedores de a bordo, enlaces de datos, etc.
- (2) Continuar el vuelo de conformidad con los procedimientos especiales para las contingencias en vuelo, cuando dichos procedimientos hayan sido establecidos y promulgados en el Doc. 7030 "Procedimientos Suplementarios Regionales".
- (3) Si no se hubieran establecido procedimientos regionales aplicables al caso, continuar el vuelo a un nivel que difiera de los niveles de crucero utilizados normalmente por los vuelos IFR.
- (i) 500 ft en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 1000 ft.
- (ii) 1000 ft en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 2000 ft.

- (e) En todos los casos, las dependencias ATS deben hacer lo posible para identificar cualquier indicación de tales actos de interferencia ilícita y deben prestar atención prontamente a las solicitudes provenientes de dicha aeronave. Siempre que se sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita y no se disponga de visualización automática distintiva del código 7500, modo A del SSR el controlador radar debe intentar verificar sus sospechas sintonizando sucesivamente el decodificador SSR en el código 7500, modo A. La información pertinente a la realización segura del vuelo debe continuar transmitiéndose y se deben tomar las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo.

- (f) En las aeronaves equipadas con transpondedor SSR, siempre que sea posible, se debe hacer funcionar el equipo en el modo A en el código 7500 para indicar específicamente que está siendo objeto de interferencia ilícita. La aeronave puede hacer funcionar el respondedor por breve tiempo en el Modo A, código 7700 para indicar que está amenazada por un grave e inminente peligro y que necesita ayuda inmediata.

SECCIÓN 281.44 INTERCEPTACIÓN.

- (a) En caso de interceptación de una aeronave civil su piloto al mando debe cumplir con las normas que se establecen en esta Sección, interpretando y respondiendo a las señales visuales en la forma especificada en el Apéndice A.
- (b) Como la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, a ésta solamente debería recurrirse en última instancia y debe ser correctamente empleada y comprendida por las aeronaves civiles y militares. Si se determina emprender una interceptación debería limitarse a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo venezolano, guiarla fuera de la zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado.

SECCIÓN 281.45. MEDIDAS QUE HA DE ADOPTAR LA AERONAVE INTERCEPTADA.

- (a) Una aeronave que sea interceptada por otra aeronave, debe:
- (1) Seguir inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones del Apéndice A.
- (2) Notificar inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada.

- (3) Tratar inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole del vuelo y, si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz.
- (4) Si está equipada con transpondedor SSR, seleccionar inmediatamente el Código 7700, en Modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia ATS apropiada.

- (b) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada debe requerir aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora.

- (c) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora, la aeronave interceptada debe requerir aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

SECCIÓN 281.46 SEÑALES VISUALES AIRE A AIRE.

Las señales visuales que han de utilizar la aeronave interceptora y la interceptada, son las establecidas en el Apéndice A, de esta Regulación. Es esencial que la aeronave interceptora y la interceptada apliquen estrictamente éstas señales e interpreten correctamente las señales dadas por la otra aeronave, y que la aeronave interceptora ponga especial atención a cualquier señal dada por la aeronave interceptada para indicar que se encuentra en situación de peligro o emergencia.

SECCIÓN 281.47 RADIOCOMUNICACIÓN DURANTE LA INTERCEPTACIÓN.

Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, deberá intentarse proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la tabla siguiente, transmitiendo dos veces cada frase:

FRASES PARA USO DE AERONAVES INTERCEPTORAS			FRASES PARA USO DE AERONAVES INTERCEPTADAS		
FRASE	PRONUNCIACIÓN	SIGNIFICADO	FRASE	PRONUNCIACIÓN	SIGNIFICADO
CALL SIGN	KOL SAIN	CUAL ES EL DISTINTIVO DE SU LLAMADA?	CALL SIGN (distintivo de llamada)	KOL SAIN (distintivo de llamada)	MI DISTINTIVO DE LLAMADA (distintivo de llamada)
FOLLOW	FOLOU	SIGUEME	WILCO	UILCO	COPIARA INSTRUCCIONES IMPOSIBLE CUMPLIR
DISCEND	DISEEND	DESCIENDA PARA ATERRIZAR	CAN NOT	CAN NOT	REPITA INSTRUCCIONES
YOU LAND	YU LAND	ATERRICE EN ESTE AERÓDROMO	REPEAT	RI-PIT	POSICIÓN DESCONOCIDA
PROCEED	PROSID	PUEDEN PROCEDER	AM LOST	AM LOST	ME ENCUENTRO EN PELIGRO
			MAYDAY	MEIDEI	HE SIDO OBJETO DE APODERAMIENTO ILÍCITO
			HIJACK	JAI CHAK	PERMISO PARA ATERRIZAR (lugar)
			LAND (lugar)	LAND (lugar)	PERMISO PARA DESCENDER
			DISCEND	DISEEND	

TABLA 1

SECCIÓN 281.48 MANIOBRAS DE INTERCEPTACIÓN.

A fin de evitar todo riesgo durante las maniobras de la aeronave que intercepte una aeronave civil, se deben tomar debidamente en cuenta las limitaciones de performance de las aeronaves civiles, y se debe evitar volar tan cerca de la aeronave interceptada que pueda haber peligro de colisión, y se debe evitar cruzar la trayectoria de vuelo de la aeronave o ejecutar cualquier otra maniobra de tal modo que la estela turbulenta pueda ser peligrosa, especialmente si la aeronave interceptada es liviana.

SECCIÓN 281.49 MANIOBRAS PARA LA IDENTIFICACIÓN VISUAL.

Para las maniobras de la aeronave interceptora cuyo objetivo sea identificar visualmente una aeronave civil se debe efectuar el método siguiente:

- (1) **Fase I.** La aeronave interceptora debe aproximarse a la aeronave interceptada por detrás. La aeronave interceptora principal, o la única

aeronave interceptora, debe normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, dentro del campo de visión del Piloto de ésta e inicialmente a no menos de 300 metros (m) de la aeronave. Cualquier otra aeronave participante deberá quedar bien apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás. Una vez establecidas la velocidad y la posición, la aeronave debe, si fuera necesario, proseguir con la Fase II del procedimiento.

(2) **Fase II.** La aeronave interceptora principal o la única aeronave interceptora, debe comenzar a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que se necesita. La aeronave interceptora principal o la única aeronave interceptora, debe tomar precauciones para evitar el sobresalto de la tripulación de vuelo o de los pasajeros de la aeronave interceptada, teniendo siempre presente que las maniobras consideradas como normales para una aeronave interceptora pueden ser consideradas como peligrosas para los pasajeros y la tripulación de una aeronave civil. Cualquier otra aeronave participante debe continuar bien apartada de la aeronave interceptada. Una vez completada la identificación, la aeronave interceptora debe retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada, como se indica en la Fase III.

(3) **Fase III.** La aeronave interceptora principal o la única aeronave interceptora, debe cambiar de dirección lentamente desde la aeronave interceptada, ejecutando un descenso poco pronunciado.

(4) Toda otra aeronave participante debe permanecer bien apartada de la aeronave interceptada y reunirse con la aeronave interceptora principal.

SECCIÓN 281.50 MANIOBRAS PARA LA GUÍA DE LA NAVEGACIÓN.

- (a) Si después de las maniobras de identificación de las Fases I y II anteriores, se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal o la única aeronave interceptora, debe normalmente situarse a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, para permitir que el Piloto al Mando de esta última vea las señales visuales dadas.
- (b) Es indispensable que el Piloto al Mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el Piloto al Mando de la otra aeronave se ha dado cuenta de que está siendo interceptada y ha reconocido las señales enviadas. Si después de reiterados intentos de atraer la atención del Piloto al Mando de la aeronave interceptada utilizando la señal de la Serie 1 del Apéndice A, Sección Segunda, los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros métodos de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del posquemador a reserva de que no se plante una situación peligrosa para la aeronave interceptada.
- (c) Se admite que ocasionalmente las condiciones meteorológicas o topográficas, pueden obligar a la aeronave interceptora principal o la única aeronave interceptora, a colocarse a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada. En estos casos, el Piloto al Mando de la aeronave interceptora debe poner mucho cuidado en que el Piloto al Mando de la aeronave interceptada la tenga a la vista en todo momento.

SECCIÓN 281.51 GUIADO DE UNA AERONAVE INTERCEPTADA.

- (a) Se debe proporcionar por radiotelefonía a la aeronave interceptada la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.
- (b) Cuando se proporcione guía de navegación a una aeronave interceptada, debe procurarse que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no constituyan peligros que se sumen a los ya existentes en caso de que haya disminuido su rendimiento operacional.
- (c) En el caso excepcional en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio venezolano, debe cuidarse que:
 - (1) El aeródromo designado sea adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.
 - (2) El terreno que le rodee sea adecuado para las maniobras de circuito, aproximación frustrada.
 - (3) La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo.
 - (4) Si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a 2.500 m, al nivel medio del mar y cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave.
 - (5) Siempre que sea posible, el aeródromo designado sea uno de los descritos detalladamente en la correspondiente publicación de información aeronáutica.

(d) Cuando se exija a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo o aeropuerto que no le sea familiar, es indispensable otorgarle tiempo suficiente de modo que se prepare para el aterrizaje, teniendo presente que el Piloto al Mando de la aeronave civil es el único que puede juzgar la seguridad de la operación de aterrizaje en relación con la longitud de la pista y la masa de la aeronave en ese momento.

(e) Es particularmente importante que se proporcione por radiotelefonía a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros.

SECCIÓN 281.52. MÍNIMAS VMC DE VISIBILIDAD Y DISTANCIA DE LAS NUBES.

Las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes se indican en la tabla siguiente:

Anexo 2 — Reglamento del aire

Capítulo 3

Tabla 3-1*
(véase 4.1)

Banda de altitud	Clase de espacio aéreo	Visibilidad de vuelo	Distancia de las nubes
A 3 050 m (10 000 ft) AMSL o por encima	A*** B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
Por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL y por encima de 900 m (3 000 ft) AMSL, o por encima de 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A*** B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
A 900 m (3 000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A*** B C D E	5 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
	F G	5 km**	Libre de nubes y con la superficie a la vista

* Cuando la altitud de transición sea inferior a 3 050 m (10 000 ft) AMSL, debería utilizarse el FL 100 en vez de 10 000 ft.

** Cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente:

- a) pueden permitirse visibilidades de vuelo reducidas a no menos de 1 500 m, para los vuelos que se realicen:
 - 1) a velocidades que en las condiciones de visibilidad predominantes den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión; o
 - 2) en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, por ejemplo, en áreas de escasos volúmenes de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.
- b) Los HELICÓPTEROS pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo inferior a 1 500 m si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión.

*** Las mínimas VMC en el espacio aéreo de Clase A se incluyen a modo de orientación para los pilotos y no suponen la aceptación de vuelos VFR en el espacio aéreo de Clase A.

CAPÍTULO D REGLAS DE VUELO VISUAL

SECCIÓN 281.53. REGLAS DE VUELO VISUAL.

- (a) Los vuelos VFR se deben realizar de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y de distancia de las nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la tabla 3-1, de la Sección 281.52, salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales.
- (b) En vuelos VFR no se debe despegar, ni aterrizar en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni se debe entrar en la zona de tránsito de aeródromo o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo:
 - (1) Si el techo de nubes es inferior a mil quinientos pies (1,500 ft); y
 - (2) Si la visibilidad es inferior a 5 kilómetros.
- (c) Los vuelos VFR, no se deben efectuar entre la puesta y salida del sol.
- (d) No se deben realizar vuelos VFR:
 - (1) Por encima del FL 200
 - (2) A velocidades transónicas y supersónicas.
- (e) No se debe otorgar autorización para vuelos VFR por encima del FL 290 en áreas donde se aplica una separación vertical mínima de 300 metros (m) (1 000 ft) por encima de dicho nivel de vuelo.
- (f) Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando tenga permiso de la Autoridad Aeronáutica, los vuelos VFR no se deben efectuar, en los siguientes supuestos:
 - (1) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de mil pies (1000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de seiscientos metros (600 m) desde la aeronave.
 - (2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en el subpárrafo (1), a una altura menor de quinientos pies (500 ft) sobre la tierra o el agua. comunicaciones orales aeroterrestres en ambos sentidos y de manera continua en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia ATS.
- (g) A no ser que se indique de otro modo en las autorizaciones de control de tránsito aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de tres mil pies (3000 ft.) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado, según especifique la autoridad ATS competente, se debe efectuar a un nivel de vuelo apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles de crucero para vuelos visuales.

- (h) Todo vuelo VFR debe observar las disposiciones de los servicios de control de tránsito aéreo cuando:
- (i) Se realicen en el espacio aéreo de Clases B, C, D y E, como está prescrito en el AIP.
- (1) Formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.
- (2) Cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales.
- (j) Toda aeronave que opere VFR, debe mantener continuamente comunicaciones aeroterrestres vocales constantes en la radiofrecuencia apropiada de la dependencia ATS que suministre el servicio de información de vuelo, e informar su posición a la misma dependencia cuando sea necesario.
- (k) Toda aeronave que esté operando bajo las reglas de vuelo VFR y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos, debe:
- (1) Comunicar los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado; o
- (2) Someter un plan de vuelo a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo y deberá obtener autorización antes de proseguir en IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

CAPÍTULO E

REGLAS DE VUELO POR INSTRUMENTOS

SECCIÓN 281.54 REGLAS APLICABLES A TODOS LOS VUELOS IFR.

- (a) Todas las aeronaves deben estar dotadas de instrumentos y equipos de navegación apropiados a la ruta que hayan de volar.
- (b) Niveles Mínimos. Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad ATS competente, los vuelos IFR se deben efectuar a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por la Autoridad Aeronáutica y/o en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido.
- (1) Sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos dos mil pies (2000ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 Km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.
- (2) En cualquier otra parte distinta de la especificada en el subpárrafo uno (1), a un nivel de por lo menos 300 metros (m) (1 000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.

SECCIÓN 281.55 CAMBIO DE VUELO IFR a VFR.

- (a) Toda aeronave que decida cambiar de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, si ha sometido un plan de vuelo debe notificar específicamente, a la dependencia ATS apropiada, que se cancela el vuelo IFR y comunicar los cambios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo vigente.
- (b) Cuando la aeronave que opera de acuerdo con las Reglas de Vuelo por instrumentos pase a volar en condiciones meteorológicas de vuelo visual o se encuentre con estas, no cancelará su vuelo IFR a menos que, se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable de ininterrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir de tales condiciones.

SECCIÓN 281.56 REGLAS APLICABLES A LOS VUELOS IFR EFECTUADOS DENTRO DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO.

- (a) Los vuelos IFR deben observar las disposiciones contenidas en la Sección 281.38, cuando se efectúen en espacio aéreo controlado.
- (b) Todo vuelo IFR se debe efectuar al nivel de crucero apropiado a la derrota tal como se especifica en la tabla de niveles de crucero para vuelos IFR, de esta Regulación Aeronáutica Venezolana.

SECCIÓN 281.57 REGLAS APLICABLES A LOS VUELOS IFR EFECTUADOS FUERA DEL ESPACIO AÉREO CONTROLADO.

- (a) Niveles de crucero: Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se debe efectuar al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en:
- (1) La tabla de niveles de crucero, excepto cuando la autoridad ATS competente especifique otra cosa respecto a los vuelos que se efectuaran a una altitud igual o inferior a 3000 ft sobre el nivel medio del mar.

- (b) Comunicaciones: Un vuelo IFR que se realice fuera del espacio aéreo controlado pero dentro de áreas, o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad ATS competente de acuerdo con la Sección 281.42, debe

mantener comunicaciones aeroterrestres vocales por el canal apropiado y establecer, cuando sea necesario, comunicación en ambos sentidos con la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministre servicio de información de vuelo.

- (c) Informes de Posición. Un vuelo IFR que opere fuera del espacio aéreo controlado y al que la autoridad ATS competente exija que:

- (1) Presente un plan de vuelo.
- (2) Mantenga comunicaciones aeroterrestres vocales por el canal apropiado y establezca comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministra el servicio de información de vuelo, notificará la posición de acuerdo con lo especificado en la Sección 281.40 para vuelos controlados.

CAPÍTULO F

OPERACIONES DE SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)

SECCIÓN 281.58. GENERALIDADES.

La presente sección es aplicable a toda persona natural o jurídica que opere o pretenda operar un Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) y en su caso, obtener autorización de operación por parte de la Autoridad Aeronáutica y deberán sujetarse a las disposiciones de tránsito aéreo de los Servicios a la Navegación Aérea de conformidad a lo establecido en el Apéndice B.

SECCIÓN 281.59 CLASIFICACION DE LAS RPA.

El Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), está compuesto de una Aeronave Pilotada a Distancia (RPA) y todo lo asociado con el equipo de soporte para su operación, tal como, estación de control, datos de enlace, telemetría, equipo de navegación y comunicación, mecanismo de lanzamiento y recuperación y se clasifican en las siguientes:

- (a) Clase 1 Mini RPA: Peso menor a tres kilogramos (3 kg.).
- (b) Clase 2 RPA Ligeros: Peso comprendido entre tres kilogramos (3 kg.) y veinticinco kilogramos (25 kg.).
- (c) Clase 3 RPA Livianos: Peso mayor de veinticinco kilogramos (25 kg.) hasta ciento cincuenta kilogramos (150 kg.).
- (d) Clase 4 RPA pesado: Peso mayor de ciento cincuenta Kilogramos (150 kg.).

APÉNDICE A

(a) TABLA DE NIVELES DE VUELO INSTRUMENTAL Y VISUAL.

ÁREAS DONDE SE APLICA LA RVSM — PIES

a) en las áreas en que la altitud se mide en pies y donde, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se aplica una separación vertical mínima de 1 000 ft entre FL 290 y FL 410 inclusive.*

DERROTA**											
De 000° a 179° ***						De 180° a 359° ***					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
FL	Pies	Nivel	FL	Pies	Nivel	FL	Pies	Nivel	FL	Pies	Nivel
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 800	065	6 500	2 000
070	7 000	2 100	075	7 500	2 300	080	8 000	2 400	085	8 500	2 600
090	9 000	2 700	095	9 500	2 900	100	10 000	3 000	105	10 500	3 200
110	11 000	3 300	115	11 500	3 500	120	12 000	3 600	125	12 500	3 800
130	13 000	3 900	135	13 500	4 100	140	14 000	4 200	145	14 500	4 400
150	15 000	4 500	155	15 500	4 700	160	16 000	4 800	165	16 500	5 000
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 400	185	18 500	5 600
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 000	205	20 500	6 200
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 200	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 800	—	—	—	300	30 000	9 150	—	—	—
310	31 000	9 400	—	—	—	320	32 000	9 750	—	—	—
330	33 000	10 000	—	—	—	340	34 000	10 350	—	—	—
350	35 000	10 600	—	—	—	360	36 000	10 950	—	—	—
370	37 000	11 200	—	—	—	380	38 000	11 600	—	—	—
390	39 000	11 800	—	—	—	400	40 000	12 200	—	—	—
410	41 000	12 400	—	—	—	420	42 000	12 800	—	—	—
430	43 000	13 000	—	—	—	440	44 000	13 400	—	—	—
450	45 000	13 700	—	—	—	460	46 000	14 000	—	—	—
470	47 000	14 300	—	—	—	480	48 000	14 600	—	—	—
490	49 000	14 900	—	—	—	510	51 000	15 300	—	—	—
etc.	etc.	etc.	—	—	—	etc.	etc.	etc.	—	—	—

* Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba una tabla modificada de niveles de crucero basada en una separación vertical nominal mínima de 1 000 ft (300 m) para ser utilizada, en condiciones especificadas, por aeronaves que vuelen por encima del FL 410 dentro de sectores determinados del espacio aéreo.

** Derrota magnética o, en zonas polares a latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones de esas zonas que prescriban las autoridades ATS competentes, derrota de cuadrícula definida tomando como base una red de líneas paralelas al Meridiano de Greenwich superpuesta a una carta esteográfica polar en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como norte de la cuadrícula.

*** Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba que de 090° a 269° y de 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de transición.

Nota.— El Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive (Doc 9574) contiene un texto de orientación relativo a la separación vertical.

(ii) Un grupo de dos cñas (Figura 7) colocado verticalmente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trate.

09

Figura 7

(6) Tránsito hacia la derecha.

Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso (Figura 8), indica que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.



Figura 8

(7) Oficina de información de los Servicios de Tránsito Aéreo.

La letra C, en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (Figura 9) indica el lugar que se encuentra la oficina de notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.



Figura 9

(8) Planeadores en vuelo.

Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente (Figura 10), en el área de señales, indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de ésta naturaleza.

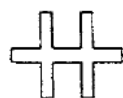


Figura 10

(i) SEÑALES PARA MANIOBRAR EN TIERRA.**(1) Del señalero a la aeronave.**

(i) Estas señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del Piloto, y mirando hacia la aeronave desde un punto:

- (A) Para aeronaves de alas fijas, delante del extremo del ala izquierda y bien a la vista del Piloto.
- (B) Para helicópteros, en el lugar donde pueda ser visto por el Piloto.

(ii) El significado de la señal sigue siendo el mismo ya se empleen palos, toletes iluminados o linternas.

(iii) Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor Número 1 es el motor externo de babor).

(iv) Las señales que llevan un asterisco están previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.

(v) Las referencias a toletes pueden también interpretarse como referencias a palas de tipo raqueta de tenis o guantes con colores fluorescentes (sólo en horas diurnas).

(vi) Antes de utilizar las señales siguientes, el señalero se asegurará que el área a la cual ha de guiarse una aeronave esté libre de objetos, de no ser así, podría golpear al cumplir con lo establecido en la Sección 281.36 de esta Regulación Aeronáutica Venezolana.

(vii) La forma de muchas aeronaves es tal que no siempre puede vigilarse visualmente desde el puesto de pilotaje la trayectoria de los extremos de las alas, motores y otras extremidades, mientras la aeronave maniobra en tierra.

1. Encargado de señales/guía

Con la mano derecha por encima de la cabeza y el tolete apuntando hacia arriba, mueva el tolete de la mano izquierda señalando hacia abajo acercándolo al cuerpo.

Nota.— Esta señal hecha por una persona situada en el extremo del ala de la aeronave sirve para indicar al piloto, señalero u operador de maniobras de empuje que el movimiento de aeronave en un puesto de estacionamiento o fuera de él quedaría sin obstrucción.

**2. Identificación de puerta**

Levante los brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los toletes apuntando hacia arriba.

**3. Prosiga hasta el siguiente señalero o como lo indique la torre o el control de tierra**

Apunte con ambos brazos hacia arriba; mueva y extienda los brazos hacia afuera y a los lados del cuerpo y señale con los toletes en la dirección del próximo señalero o zona de rodaje.

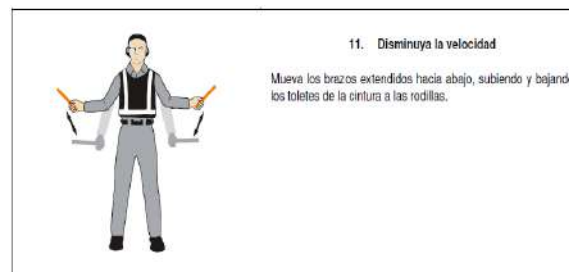
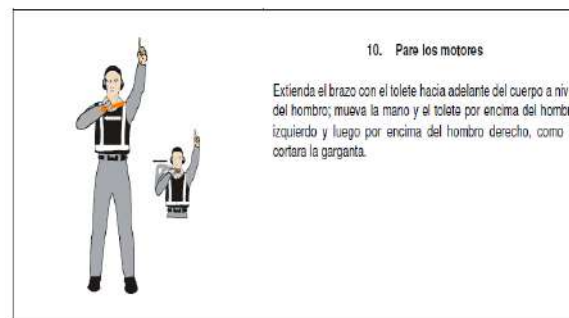
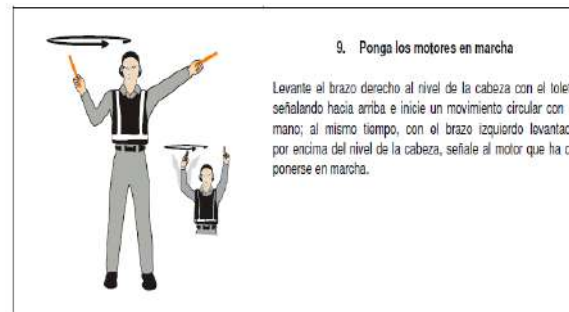
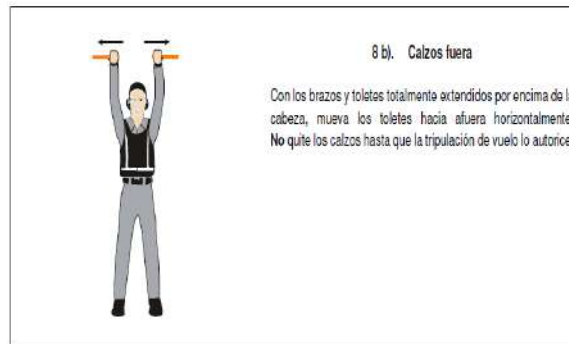
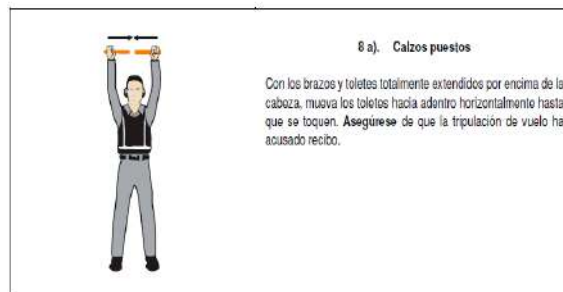
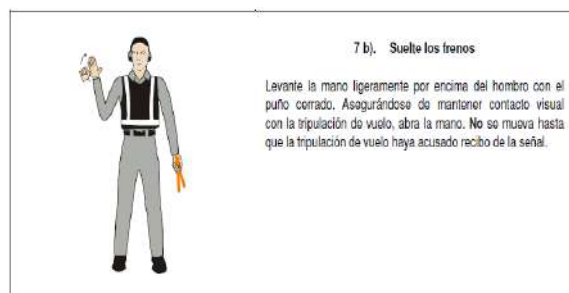
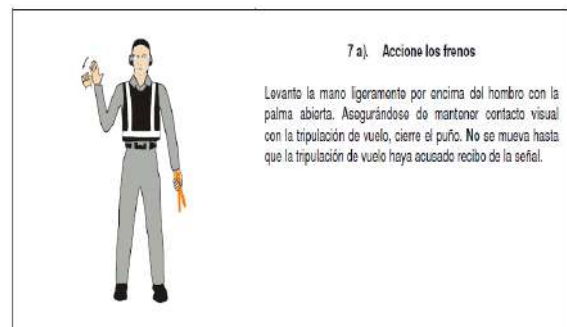
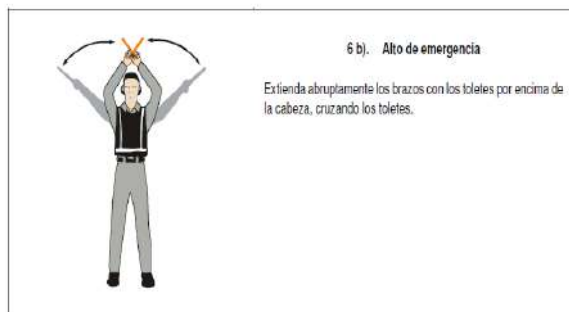
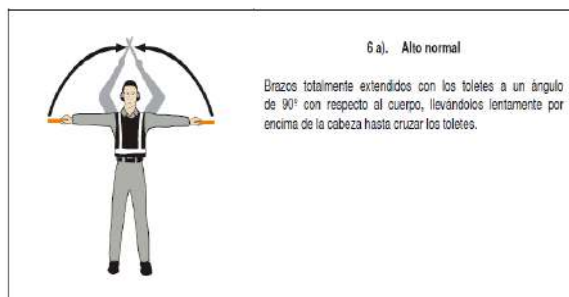
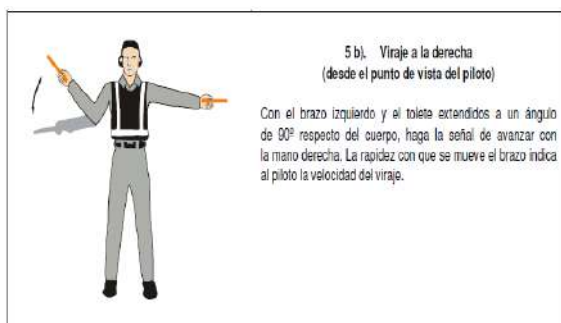
**4. Avance de frente**

Doble los brazos extendidos a la altura de los codos y mueva los toletes hacia arriba y abajo desde la altura del pecho hacia la cabeza.

**5 a). Viraje a la izquierda (desde el punto de vista del piloto)**

Con el brazo derecho y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano izquierda. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.







12. Disminuya la velocidad del motor o los motores del lado que se indica

Con los brazos hacia abajo y los toletes hacia el suelo, mueva de arriba abajo el toleto derecho o izquierdo según deba disminuirse la velocidad del motor o motores de la izquierda o de la derecha, respectivamente.



13. Retroceda

Gire hacia delante los brazos frente al cuerpo y a la altura de la cintura. Para detener el movimiento hacia atrás de la aeronave, use las señales 6 a) o 6 b).



14 a). Virajes durante la marcha atrás (para virar cola a estribor)

Con el brazo izquierdo apunte hacia abajo con el toleto y lleve el brazo derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.



14 b). Virajes durante la marcha atrás (para virar cola a babor)

Con el brazo derecho apunte hacia abajo con el toleto y se lleve el brazo izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.



15. Afirmativo/todo listo

Levante el brazo derecho a nivel de la cabeza con el toleto apuntando hacia arriba o muestre la mano con el pulgar hacia arriba; el brazo izquierdo permanece al lado de la rodilla.

Nota.— Esta señal también se utiliza como señal de comunicación técnica o de servicio.



***16. Vuelo estacionario**

Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo.



***17. Ascienda**

Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia arriba, mueva las manos hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad de ascenso.



***18. Descienda**

Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia abajo, mueva las manos hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad de descenso.



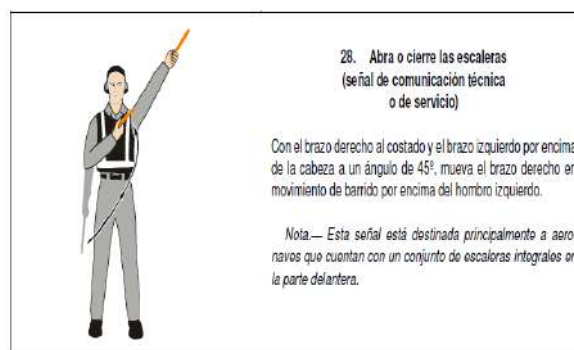
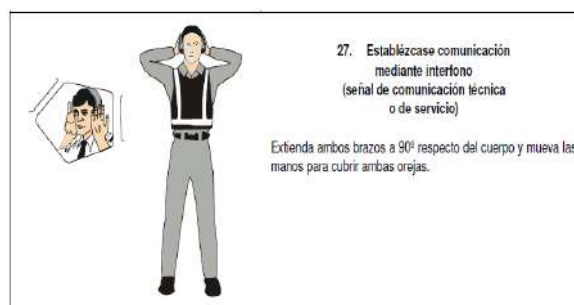
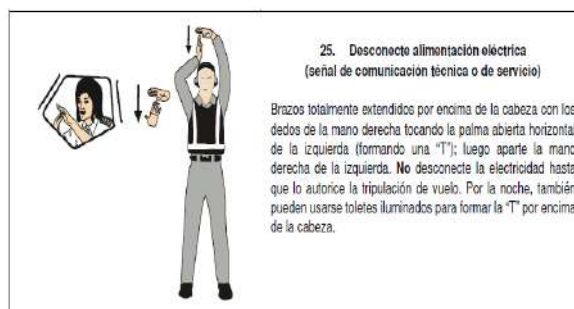
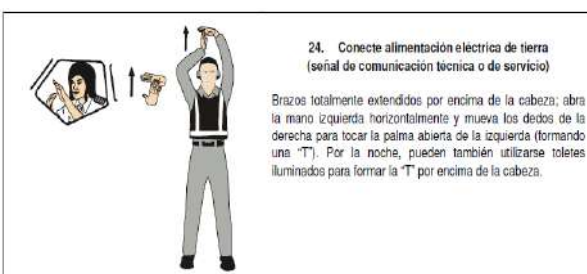
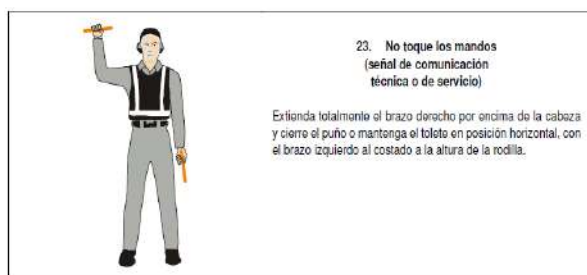
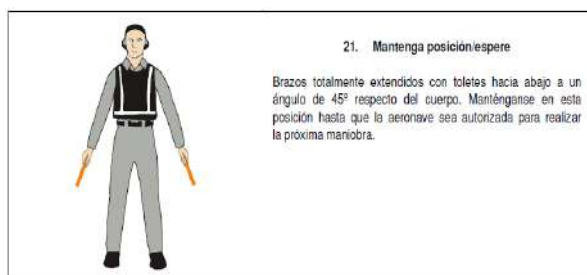
***19 a). Desplácese en sentido horizontal hacia la izquierda (desde el punto de vista del piloto)**

Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado derecho del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido.



***19 b). Desplácese en sentido horizontal hacia la derecha (desde el punto de vista del piloto)**

Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado izquierdo del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido.



(2) Del piloto de una aeronave al señalero.

- (i) Estas señales están previstas para que las haga un piloto en su puesto, con las manos bien visibles e iluminadas según sea necesario para facilitar la observación por el señalero.
- (ii) Los motores de la aeronave se numeran en relación con el señalero que está mirando a la aeronave, desde su derecha a su izquierda (es decir, el motor número 1 es el motor extremo de babor).

(iii) Frenos: El momento en que se cierra la mano o que se extienden los dedos indica, respectivamente, el momento de accionar o soltar el freno.

(A) Frenos accionados: Levantar brazo y mano, con los dedos extendidos, horizontalmente delante del rostro, luego cerrar la mano.

(B) Frenos sueltos: Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del rostro, luego extender los dedos.

(iv) Calzos:

(A) Poner calzos: Brazos extendidos, palmas hacia afuera, moviendo las manos hacia dentro cruzándose por delante del rostro.

(B) Fuera calzos: Manos cruzadas delante del rostro, palmas hacia afuera, moviendo los brazos hacia afuera.

(v) Preparado para poner en marcha los motores: Levantar el número apropiado de dedos en una mano indicando el número del motor que ha de arrancar.

(vi) Señales de comunicación técnica o de servicio.

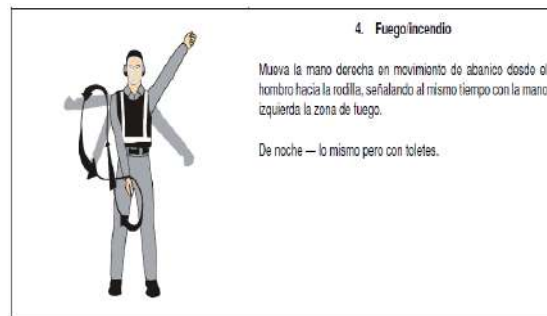
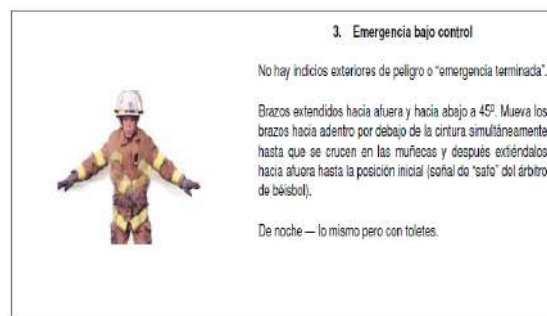
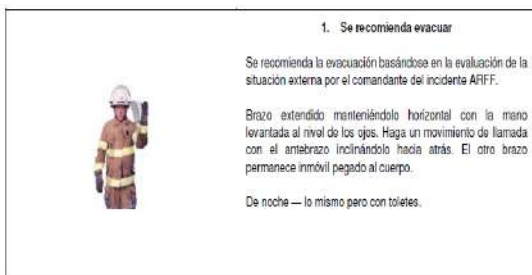
(A) Las señales manuales se utilizarán sólo cuando no sea posible la comunicación verbal con respecto a las señales de comunicación técnica o de servicio.

(B) Los señaleros se cerciorarán de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo con respecto a las señales de comunicación técnica o de servicio.

(j) SEÑALES MANUALES DE EMERGENCIA NORMALIZADAS.

- (1) Las señales manuales siguientes se fijan como el mínimo necesario para comunicaciones de emergencia entre el comandante del incidente y de salvamento y extinción de incendios de aeronaves ARFF, los bomberos ARFF y la tripulación de vuelo y/o de cabina de la aeronave del incidente. Las señales manuales de emergencia ARFF deberían hacerse desde el lado delantero izquierdo de la aeronave para la tripulación de vuelo.

Nota: Para una comunicación más eficaz con la tripulación de cabina, los bomberos ARFF pueden hacer las señales manuales de emergencia desde otras posiciones.



APÉNDICE B.

SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA

(a) Reglas generales de utilización

- (1) Ningún Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS) que participe en la navegación aérea se utilizará sin autorización apropiada de la Autoridad Aeronáutica desde el cual se efectúa el despegue de la Aeronave Pilotada a Distancia (RPA).
- (2) Ninguna RPA se utilizará sobre el territorio de otro Estado sin la autorización especial concedida por el Estado donde se efectuará el vuelo. Esta autorización puede formularse por acuerdos entre los Estados en cuestión.
- (3) No podrá utilizarse una RPA sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS correspondiente.
- (4) La autorización y coordinación a que se refieren los subpárrafos 2 y 3 deberán obtenerse y efectuarse antes del despegue si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que la aeronave pueda ingresar al espacio aéreo en cuestión.
- (5) Los RPAS se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica y el Estado de matrícula, de ser diferente, el Estado del explotador y el Estado o los Estados sobre los cuales se efectuará el vuelo.
- (6) Los planes de vuelo se presentarán según lo establecido en el marco regulatorio nacional de conformidad con el Capítulo 3 del Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional o lo que indique el Estado o los Estados en los que se efectúe el vuelo.
- (7) Los RPAS cumplirán con los requisitos de performance y de equipo a bordo exigidos para el espacio aéreo específico donde se efectuará el vuelo.
- (8) No podrán ser operadas en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas establecidas en el e-AIP/Venezuela, sección ENR 5-1 y otras zonas que sean restringidas temporalmente por la Autoridad Aeronáutica que prohíben la operación bajo las reglas de vuelo visual (VFR) de las aeronaves.
- (9) Los RPAS podrán operar durante las horas oficiales entre la salida y la puesta del sol, en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), libre de nubes, neblina, precipitación o cualquier otra condición que obstruya o pueda obstruir el contacto visual permanente con los RPAS, salvo que obtenga una autorización especial por parte de la Autoridad Aeronáutica para vuelos nocturnos o bajo las Reglas de Vuelo por Instrumento (IFR), y el piloto esté

capacitado para operar bajos las reglas anteriormente mencionadas, previa coordinación con los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

- (10) No Operar a una distancia mayor de la línea visual del piloto, ni alejarse más de 450 metros (m) de distancia horizontal del piloto al mando.
- (11) La operación de los RPAS no excederá en ningún momento una altura de vuelo de 400 ft (122 metros) sobre el terreno, salvo autorización otorgada por la Autoridad Aeronáutica.
- (12) No operar sobre personas a una altura menor a 46 metros (m) (150 ft).
- (13) Operar a una distancia de separación de:
 - (i) Al menos 9 kilómetros (5 NM) de cualquier aeropuerto controlado o Base Aérea Militar.
 - (ii) De 5 NM de cualquier aeródromo no controlado y
 - (iii) De 3 NM de cualquier helipuerto; la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar trabajos especiales en coordinación con los Servicios de Tránsito Aéreo.
- (14) El operador debe contar con conocimientos de la presente Regulación Aeronáutica Venezolana y demás documentos que elabore la Autoridad Aeronáutica, así como el cumplimiento de toda la normativa legal vigente del Estado.
- (15) La persona que opere los controles de un RPAS será responsable por asegurarse que el mismo sea operado de acuerdo con las limitaciones operacionales establecidas por el fabricante, así como de la operación general del mismo durante todo el vuelo.
- (16) El piloto del RPAS será responsable de los daños en caso de incidentes o accidentes de los daños y lesiones causados por la misma.
- (17) Antes de realizar una operación, el operador del RPAS es responsable de verificar los NOTAM que pudiesen afectar la operación del equipo, que se verifican en las Dependencias ARO/AIS de los aeropuertos más cercanos a la operación.
- (18) Si los RPAS tienen la capacidad de realizar vuelo automático, esta función podrá ser utilizada solamente si le permite al operador de los controles intervenir en cualquier momento para tomar el control inmediato de la aeronave.

(b) Otorgamiento de certificados y licencias

- (1) Hasta que sean dictadas y entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías, clases o tipos de aeronaves, los certificados expedidos o convalidados de conformidad con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, se deberá cumplir con lo establecido en la RAV 21 y en caso de vuelos efectuados sobre el territorio de alguno de los Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, incluyendo aterrizajes y despegues, se deberá cumplir con las reglas de vuelo del Estado donde está matriculada la aeronave.
- (2) La Autoridad Aeronáutica se reserva la autorización de operaciones RPA sobre el territorio.
- (3) Un RPAS será aprobado, teniendo en cuenta las interdependencias de los componentes, de conformidad con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y de forma que concuerde con las disposiciones de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional afines. Además:
 - (i) Una RPA contará con un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y de forma que concuerde con las disposiciones del Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
 - (ii) Los componentes conexos de un RPAS especificados en el diseño de tipo serán certificados y mantenidos de conformidad con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y de forma que concuerden con las disposiciones de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional afines.
- (4) El explotador dispondrá de un certificado de explotador de RPAS expedido de conformidad con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y que concuerde con las disposiciones del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (5) Los pilotos a distancia obtendrán sus licencias, o se les convalidarán éstas, de conformidad con las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y de forma que concuerde con las disposiciones del Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

(c) Solicitud de autorización

- (1) La solicitud de autorización estipulada en el subpárrafo (2) del párrafo (a) de este Apéndice, se efectuará ante la Autoridad Aeronáutica competente en un plazo no menor de treinta (30) días antes de la fecha prevista para el vuelo, a menos que la Autoridad Aeronáutica lo especifique de otro modo.
- (2) A menos que se determine otra cosa, la solicitud de autorización incluirá lo siguiente:

- (i) Nombre e información de contacto del explotador.
- (ii) Características de la RPA (tipo de aeronave, masa máxima certificada de despegue, número de motores, envergadura).
- (iii) Copia del certificado de matrícula.
- (iv) Identificación que utilizará la aeronave para radiotelefonía, si corresponde.
- (v) Copia del certificado de aeronavegabilidad.
- (vi) Copia del certificado de explotador de RPAS.
- (vii) Copia de la licencia de piloto(s) a distancia.
- (viii) Copia de la licencia de estación de radio de la aeronave, si corresponde.
- (ix) Descripción de la operación prevista (que incluya el tipo de operación o el propósito), reglas de vuelo, operación con visibilidad directa visual (VLOS), si corresponde, fecha del vuelo(s) previsto(s), punto de partida, destino, velocidades de crucero, niveles de crucero, ruta que ha de seguirse, duración/frecuencia del vuelo.
- (x) Requisitos de despegue y aterrizaje.
- (xi) Características de performance de la RPA, incluyendo:
 - (A) Velocidades de utilización.
 - (B) Velocidades de ascenso máximas y típicas.
 - (C) Velocidades de descenso máximas y típicas.
 - (D) Velocidades de viraje máximas y típicas.
 - (E) Otros datos pertinentes relativos a la performance (por ejemplo: limitaciones relativas al viento, engelamiento, precipitación).
 - (F) Autonomía máxima de la aeronave.
- (xii) Capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia:
 - (A) Frecuencias y equipo de comunicaciones de seguridad operacional aeronáutica, incluyendo:
 - (A1) Comunicaciones ATC, incluidos los medios de comunicación alternativos.
 - (A2) Enlaces de mando y control (C2) incluyendo los parámetros de performance y área de cobertura operacional designada.
 - (A3) Comunicaciones entre el piloto a distancia y el observador RPA, si corresponde.
 - (B) Equipo de navegación.
 - (C) Equipo de vigilancia (por ejemplo: transpondedor SSR, ADS-B emisión).
- (xiii) Capacidades de detectar y eludir.
- (xiv) Procedimientos de emergencia, incluyendo:
 - (A) Fallas de comunicaciones con el ATC.
 - (B) Falla C2.
 - (C) Falla de comunicaciones piloto a distancia/observador RPA, si corresponde.
- (xv) Número y emplazamiento de las estaciones de pilotaje a distancia así como procedimientos de transferencia entre las estaciones de pilotaje a distancia, si corresponde.
- (xvi) Documento que certifica la homologación acústica de conformidad con el marco regulatorio nacional.
- (xvii) Confirmación de cumplimiento con las normas de seguridad nacional de manera que concuerde con las disposiciones del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que incluya medidas de seguridad pertinentes a la operación de RPAS.
- (xviii) Información/descripción relativa a la carga útil.
- (xix) Prueba de cobertura adecuada de seguro/responsabilidad civil.
- (xx) Cuando los certificados u otros documentos indicados en b) se expiden en un idioma distinto al castellano, se incluirá una traducción a este idioma.
- (xxi) Después de obtenerse la autorización de la Autoridad Aeronáutica y/o de(l) (los) Estado(s) correspondiente(s), se completará la notificación y coordinación con los servicios de tránsito aéreo de conformidad con los requisitos nacionales y de(l) (los) Estado(s).

Nota: Una solicitud de autorización no satisface el requisito de presentar un plan de vuelo ante las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.
- (xxii) Los cambios que se efectúen en la autorización se someterán a consideración de la Autoridad Aeronáutica así como de(l) (los) Estados correspondiente(s). Si los cambios son aprobados, el explotador notificará a todas las autoridades competentes.
- (xxiii) En caso de una cancelación de vuelo el explotador o el piloto a distancia notificará a todas las autoridades competentes tan pronto como sea posible.

CAPÍTULO G

DISPOSICIONES DEROGATORIA Y FINALES

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-1655-16 de fecha 06 de diciembre de 2016, publicada en Gaceta Oficial de la República Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.279 Extraordinario, de fecha 23 de diciembre de 2016, que dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 281 (RAV 281) denominada "Reglamento del Aire".

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con la seguridad de la Aviación Civil, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, conforme con lo previsto en la legislación nacional vigente.

SEGUNDA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese.



ALM. CARLOS JOSÉ VIEIRA ACEVEDO
Presidente (E) del Instituto Nacional de
Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 3.771 de fecha 19/02/2019
Publicado en Gaceta Oficial N° 41.589 de fecha 19/02/2019



Requisitos para solicitar Gaceta Certificada de Naturalización

- ✓ Es un documento probatorio de la nacionalidad venezolana (Art.5 de la Ley de Nacionalidad y Cuidanía)
- ✓ El trámite es **PERSONAL**.
- ✓ En caso de no acudir la persona, un familiar deberá consignar autorización con parentesco hasta 3er grado de consanguinidad (Padres, hijos, abuelos, hermanos, nietos, tios o sobrinos).
- ✓ En su defecto consignar poder debidamente autenticado.



**Gobierno Bolivariano
de Venezuela**

Ministerio del Poder Popular
para la **Comunicación y la Información**

Servicio Autónomo
Imprenta Nacional y Gaceta Oficial



**Recuerda que a través
de nuestra página usted puede
consultar o descargar
de forma rápida y gratuita
la Gaceta Oficial visite:**

***http://www.
imprentanacional.gob.ve***

Estimados usuarios

**El Servicio Autónomo
Imprenta Nacional y Gaceta Oficial
facilita a todas las personas naturales,
jurídicas y nacionalizadas
la realización de los trámites
legales para la solicitud
de la Gaceta Oficial
sin intermediarios.**



Conoce Nuestros Servicios
(+58212) 576-80-86 / 576-43-92.



Síguenos en Twitter
@oficialgaceta
@oficialimprenta



GACETA OFICIAL

DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

DEPÓSITO LEGAL: ppo 187207DF1

AÑO CXLVI - MES IX N° 6.462 Extraordinario
Caracas, lunes 1° de julio de 2019

*Esquina Urapal, edificio Dimase, La Candelaria
Caracas – Venezuela*

Tarifa sujeta a publicación de fecha 14 de noviembre de 2003
en la Gaceta Oficial N° 37.818
<http://www.minci.gob.ve>

Esta Gaceta contiene 192 páginas, costo equivalente
a 75,65 % valor Unidad Tributaria

LEY DE PUBLICACIONES OFICIALES (22 DE JULIO DE 1941)

Artículo 11. La GACETA OFICIAL, creada por Decreto Ejecutivo del 11 de octubre de 1872, continuará editándose en la Imprenta Nacional con la denominación GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.

Artículo 12. La GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA se publicará todos los días hábiles, sin perjuicio de que se editen números extraordinarios siempre que fuere necesario; y deberán insertarse en ella sin retardo los actos oficiales que hayan de publicarse.

Parágrafo único: Las ediciones extraordinarias de la GACETA OFICIAL tendrán una numeración especial

Artículo 13. En la GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA se publicarán los actos de los Poderes Públicos que deberán insertarse y aquellos cuya inclusión sea considerada conveniente por el Ejecutivo Nacional.

Artículo 14. Las leyes, decretos y demás actos oficiales tendrán carácter de públicos por el hecho de aparecer en la GACETA OFICIAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, cuyos ejemplares tendrán fuerza de documentos públicos.