

1. Copia certificada del Certificado de Explotador de Transporte Aéreo, según el cual es explotada la aeronave, dicho certificado, deberá estar a bordo de cada aeronave, objeto de Acuerdo en el marco del artículo 83 bis.
2. En caso de sub-arrendamiento, el sub-arrendador deberá presentar dicho contrato debidamente legalizado, donde exprese el consentimiento del propietario, así mismo presentar el contrato inicial que faculte al arrendador para subarrendar el equipo.
3. Documento debidamente certificado y legalizado del Estado contratante, que demuestre la autorización para la utilización de la aeronave con matrícula extranjera, así mismo, deberá estar traducido al idioma español e inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.
4. Certificado de aptitud y de licencias emitido por el Estado contratante, convalidado por el INAC, conforme a lo establecido en el Artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas vigentes.
5. Certificado de Aeronavegabilidad vigente, en el caso de aeronaves con matrícula pertenecientes al Estado contratante, debe ser convalidada por el INAC, previa inspección del equipo, en base a lo establecido en los artículos 31 y 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
6. Certificado de matrícula vigente de la aeronave.
7. La póliza de seguros extranjera, siempre que exista un interés asegurable, deberá incluir como beneficiario adicional a la aerolínea venezolana sobre aquellas aeronaves objeto de transferencia que se encuentran bajo el régimen que establece el artículo 83 bis de la OACI.
8. Estudio factible de operación del equipo: Análisis de ruta, pista, salida con falla de motor, entre otros.
9. Manuales Operacionales.
10. Verificación de Rutas.
11. Cualquier otro requisito que la Autoridad Aeronáutica estime conveniente para efectos de la seguridad operacional.

SECCIÓN 83.13 Prohibición de Operación.

El incumplimiento de las disposiciones a que se contraen las secciones anteriores, es causal de prohibición de operación en el territorio venezolano, sobre aquellas aeronaves objeto de transferencia que se encuentran bajo el régimen que establece el artículo 83 bis de la OACI.

SECCIÓN 83.14 Estado de Excepción.

En caso de Estado de excepción, decretado por el Ejecutivo Nacional, en donde se vean amenazados los intereses de la República Bolivariana de Venezuela, en cuanto a las obligaciones y funciones que han sido transferidas sobre aeronave (s) objeto del presente acuerdo, el mismo quedará sin efecto, hasta tanto se resuelva dicha contingencia por los medios pacíficos.

SECCIÓN 83.15 Dudas y Controversias:

En caso de surgimiento de alguna controversia o duda entre el Estado Venezolano como Estado de Matrícula cuando transfiere toda o parte de las funciones y obligaciones, o cuando éste acepta la delegación en cuanto a la transferencia de toda o parte de las obligaciones y funciones; sobre aquellas aeronaves que están siendo explotadas mediante acuerdo de arrendamiento, fletamento o cualquier otro arreglo similar, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes se esforzarán, en primera instancia, por resolver la misma mediante negociación. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a un acuerdo, la controversia será resuelta a través de negociaciones directas entre las Partes por la vía diplomática.

CAPITULO C Disposiciones Finales.

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana, que tenga relación con la transferencia en todo o en parte de las obligaciones y funciones como Estado de matrícula a otro Estado contratante, sobre

aquellas aeronaves que están siendo explotadas de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento, intercambio de aeronaves, o cualquier otro arreglo similar, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

SEGUNDA: La presente Providencia entrará en vigencia en la fecha de su publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese
Por el Ejecutivo Nacional,

Gral. Bgda. (Av) Ramón Jesús Viñas García.

Presidente.

"Decreto N° 4.894 de 17 de Octubre de 2006 Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.545, de 19 de Octubre de 2006"

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA INFRAESTRUCTURA. INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL. DESPACHO DEL PRESIDENTE. PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-059-07. CARACAS, 23 DE MAYO DE 2007.

197° y 148°

De conformidad con lo dispuesto en las competencias señaladas en el artículo 7 numeral 1° y 3°, de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y en concordancia con el ejercicio de las atribuciones del Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), que le confiere el artículo 13 numerales 1° y 3°, ambas disposiciones publicadas 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 RAV 262 CIRCULACIÓN DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

GENERALIDADES

SECCIÓN 262.1 APLICABILIDAD.

La presente regulación, rige los Servicios de Navegación Aérea, establecidos en la Ley de Aeronáutica Civil, en aras del cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente, así como, las disposiciones y recomendaciones adoptadas por la República Bolivariana de Venezuela, como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional, orientada a la correcta prestación de los servicios que en esta se conjugan, conformados por el Servicio de Tránsito Aéreo, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicio de Información Aeronáutica, Meteorología y Búsqueda, Asistencia y Salvamento.

SECCIÓN 262.2 DEFINICIONES.

Para el propósito de la presente Regulación, se define:

ACCIDENTE. Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo; y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

1. hallarse en la aeronave, o
2. por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
3. por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona así misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las aéreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

1. afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo, y

2. normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave, o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

ACTUACIÓN HUMANA. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

ACUERDOS REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA. Son los acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea.

AEROAMBULANCIA. Aeronave configurada con los equipos y el personal necesario destinado al transporte de pacientes o lesionados.

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 POSDESPEGUE. 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 en el que podría aterrizar una aeronave si ésta experimentara condiciones no normales o de emergencia 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 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.

AERONAVE EXTRAVIADA. Toda Aeronave que se haya desviado considerablemente de la derrota |, o que haya notificado que desconoce su posición.

AERONOTIFICACIÓN. Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de información deposición o de información operacional o meteorológica.

AERONAVE NO IDENTIFICADA. Toda aeronave que haya sido observada, o con respecto a la cual se haya notificado que vuela en una zona determinada, pero cuya identidad no haya sido establecida.

AEROPUERTO INTERNACIONAL. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y u/o sanitaria, y procedimientos similares.

AEROVÍA. Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.

AIRAC. Una sigla (reglamentación y control de información aeronáutica) que significa el sistema que tiene por objeto la notificación anticipada, basada en fechas comunes de entrada en vigor, de las circunstancias que requieren cambios importantes en los métodos de operaciones.

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.

ALERFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta.

ALTITUD. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

ALTITUD O ALTURA DE FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS (OCA/H): La altitud/altura más baja por encima de la elevación del umbral de la pista pertinente o por encima de la elevación del aeródromo, según corresponda, utilizada para respetar los correspondientes criterios de franqueamiento de obstáculos.

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.

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 radioayuda para la navegación.

ALTURA. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

ALTURA ELIPSOIDAL (ALTURA GEODÉSICA). La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

ALTURA ORTOMÉTRICA. Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.

APROXIMACIÓN FINAL: Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que se inicia en el punto o referencia de aproximación final determinado o, cuando no se haya determinado dicho punto o dicha referencia,

- a) al final del último viraje reglamentario, viraje de base o viraje de acercamiento de un procedimiento en hipódromo, si se especifica una; o
- b) en el punto de interceptación de la última trayectoria especificada del procedimiento de aproximación; y que finaliza en un punto en las inmediaciones del aeródromo desde el cual:
 1. puede efectuarse un aterrizaje; o bien
 2. se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

AERONAVE DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. Aeronave dotada de equipo especializado que permite que se lleven a cabo eficazmente las misiones de búsqueda y salvamento.

AMARAJE FORZOSO. Descenso forzado de una aeronave en el agua.

APROXIMACIÓN FINAL. Parte de un procedimiento de aproximación por instrumentos que se inicia en el punto o referencia de aproximación final determinado o cuando no se haya determinado dicho punto o dicha referencia,

- a) Al final del último viraje reglamentario, viraje de base o viraje de acercamiento de un procedimiento en hipódromo, si se especifica uno; o
- b) En el punto de interceptación de la última trayectoria especificada del procedimiento de aproximación; y que finaliza en un punto en las inmediaciones del aeródromo desde el cual:
 1. Puede efectuarse un aterrizaje; o bien
 2. Se inicia un procedimiento de aproximación frustrada.

ÁREA DE ATERRIZAJE. Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

ÁREA DE BÚSQUEDA. Área determinada por el planificador de la búsqueda en la que se ha de realizar esta.

ÁREA DE CONTROL. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

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.

ARREGLOS DE TRÁNSITO DIRECTO. Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso por el Estado contratante, puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

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 ANTICOLISIÓN. Asesoramiento prestado por una dependencia de servicios de tránsito aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión.

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 COMPETENTE.

- En cuanto a los vuelos sobre alta mar: Es autoridad apropiada del Estado de matrícula.
- En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado.

AUTORIDAD DE DATOS RUTA ABAJO. Un sistema de tierra designado distinto de la autoridad de datos vigente por conducto del cual el piloto puede ponerse en contacto con una dependencia ATC apropiada para fines de recibir la autorización siguiente.

AUTORIDAD DE DATOS SIGUIENTE. El sistema de tierra así designado por la autoridad vigente de datos por conducto del cual se realiza la transferencia hacia adelante de las comunicaciones y del control.

AUTORIDAD DE DATOS VIGENTE. Sistema de tierra designado por conducto del cual se autoriza el diálogo CPDLC entre un piloto y un controlador actualmente responsable del vuelo.

AUTORIZACIÓN ANTICIPADA. Autorización otorgada a una aeronave por una dependencia de control de tránsito aéreo que no es la autoridad de control actual respecto a dicha aeronave.

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). 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.

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 DE INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO (PIB). Forma de presentar información NOTAM vigente, preparada antes del vuelo, que sea de importancia para las operaciones.

BRIGADA DE SALVAMENTO. Unidad compuesta por personal competente y dotado de equipo apropiado, para ejecutar con rapidez la búsqueda y salvamento.

BUSQUEDA. Operación coordinada normalmente por un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, en la que se utilizan el personal y las instalaciones disponibles para localizar a personas en peligros.

CALIDAD. Todas las características de una entidad que se refieren a su capacidad para satisfacer necesidades establecidas e implícitas (ISO 8402).

CALIDAD DE LOS DATOS. Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.

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.

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:

- 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.
- 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.
- 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.

CAMPO DE MENSAJE. Parte asignada de un mensaje que contiene elementos de datos especificados.

CANAL DE FRECUENCIAS. Porción continua del espectro de frecuencias, apropiada para la transmisión en que se utiliza un tipo determinado de emisión.

CANAL METEOROLÓGICO OPERACIONAL. Canal del servicio fijo aeronáutico (AFS), para el intercambio de información meteorológica aeronáutica.

CANAL. Medio autónomo simple de comunicación directa del servicio fijo entre puntos.

CAPACIDAD DECLARADA. Medida de la capacidad del sistema ATC o cualquiera de sus subsistemas o puestos de trabajo para proporcionar servicio a las aeronaves durante el desarrollo de las actividades normales. Se expresa como el número de aeronaves que entran a una porción concreta del espacio aéreo en un período determinado, teniendo debidamente en cuenta las condiciones meteorológicas, la configuración de la dependencia ATC, su personal y equipo disponible, y cualquier otro factor que pueda afectar al volumen de trabajo del controlador responsable del espacio aéreo.

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 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 apropiado 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 COORDINADOR DE SALVAMENTO. Dependencia encargada de promover la buena organización de los servicios 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 COMUNICACIONES. Estación fija aeronáutica que retransmite tráfico de telecomunicaciones de otras (o a otras) estaciones fijas aeronáuticas conectadas directamente con ella.

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.

CINTA DE TELETIPO. Cinta en la cual se registran señales en código aritmético de 5 unidades, mediante perforaciones (chad type) o semiperforaciones (chadles type) para su transmisión por circuitos de teletipo.

CIRCULAR DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIC). Aviso que contiene información que no requiera la iniciación de un NOTAM ni la inclusión en las AIP, pero relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea, o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo.

CIRCUITO. Sistema de comunicación que incluye todos los canales directos de la AFTN entre dos puntos.

CIRCUITO FIJO AERONÁUTICO. Circuito que forma parte del servicio fijo aeronáutico (AFS).

CIRCUITO ORAL DIRECTO ATS. Circuito telefónico del servicio fijo aeronáutico (AFS), para el intercambio directo de información entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS).

CIRCUITO DE LA RED DE TELECOMUNICACIONES FIJAS AERONÁUTICAS. Circuito que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).

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.

COLACIÓN. Procedimiento por el que la estación receptora repite un mensaje recibido o una parte apropiada del mismo a la estación transmisora con el fin de obtener confirmación de que la recepción ha sido correcta.

COMUNICACIONES POR ENLACE DE DATOS. Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos.

COMUNICACIONES POR ENLACE DE DATOS CONTROLADOR-PILOTO (CPDLC). La comunicación entre el controlador y el piloto, por medio de enlace de datos para comunicaciones ATC.

COMUNICACIÓN AEROTERRESTRE. Comunicación en ambos sentidos entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

COMUNICACIÓN DE AIRE A TIERRA. Comunicación en un solo sentido, de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

COMUNICACIÓN DE TIERRA A AIRE. Comunicación en un solo sentido, de las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves.

COMUNICACIÓN TIERRA-AIRE-TIERRA. Comunicación en ambos sentidos, entre las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra a las aeronaves y de las aeronaves a las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

COMUNICACIONES DEL CONTROL DE OPERACIONES. Comunicaciones necesarias para ejercer la autoridad 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 de un vuelo.

COMUNICACIÓN INTERPILOTO AIRE-AIRE. Comunicación en ambos sentidos por el canal aire-aire designado para que, en vuelos sobre áreas remotas y oceánicas, las aeronaves que estén fuera del alcance de estaciones terrestres VHF puedan intercambiar información operacional necesaria y para facilitar la resolución de dificultades operacionales.

COMUNICACIONES FUERA DE RED. Comunicaciones radiotelefónicas efectuadas por una estación del servicio móvil aeronáutico, distintas de las realizadas como parte de la red radiotelefónica.

COMUNICACIONES "EN CONFERENCIA". Instalaciones de comunicaciones por las que se pueden llevar a cabo comunicaciones orales directas entre tres o más lugares simultáneamente.

COMUNICACIONES IMPRESAS. Comunicaciones que facilitan automáticamente en cada una de las terminales de un circuito una constancia impresa de todos los mensajes que pasan por dicho circuito.

COMUNICACIONES POR ENLACE DE DATOS. Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace 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.

CONTROL DE CALIDAD. Técnicas operacionales y actividades utilizadas para cumplimentar los requisitos de calidad (ISO-8402).

COSPAS. Sistema espacial para la búsqueda de naves en peligro.

CURVA DE NIVEL: Línea en un mapa o carta que conecta puntos de igual elevación.

DECLINACIÓN DE LA ESTACIÓN. Variación de alineación entre el radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

DECLINACIÓN MAGNÉTICA: Diferencia angular entre el norte geográfico y el norte magnético. *Nota: El valor dado indica si la diferencia angular está al este o al oeste del norte geográfico.*

DEPENDENCIA ACEPTANTE. Dependencia de control de tránsito aéreo que va a hacerse cargo del control de una aeronave.

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 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.

DEPENDENCIA TRANSFERIDORA. Dependencia de control de tránsito aéreo que está en vías de transferir la responsabilidad por el suministro de servicio de control de tránsito aéreo a una aeronave, a la dependencia de control de tránsito aéreo que le sigue a lo largo de la ruta de vuelo.

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).

DETRESFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro.

DISTANCIA GEODÉSICA. La distancia más corta entre dos puntos cualesquiera de una superficie elipsoidal definida matemáticamente.

DOCUMENTACIÓN INTEGRADA DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA. Un conjunto de documentos que comprende los siguientes elementos:

- a) Las AIP con las enmiendas correspondientes;
- b) Suplementos de la AIP;
- c) NOTAM y boletines de información previa al vuelo (PIB);
- d) Circular de información aeronáutica (AIC).
- e) Listas de verificación y resúmenes.

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 del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.

DÚPLEX. Método por el cual la telecomunicación entre dos estaciones puede efectuarse simultáneamente en ambos sentidos. **ENCAMINAMIENTO (AFTN).** El itinerario elegido para los mensajes en la AFTN entre su aceptación y entrega.

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.

ENLACE AEROTERRESTRE DE DATOS EN VHF. Comunicaciones bidireccionales de datos en la banda VHF de 118-137 MHz entre la aeronave y las estaciones aeronáuticas.

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 AEREO 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.

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.

ESTACION AFTN. Estación que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) y que funciona como tal bajo la autoridad o control de un Estado.

ESTACIÓN AFTN DE DESTINO. Estación AFTN a la que se dirigen los mensajes o datos digitales para procesamiento y entrega al destinatario.

ESTACIÓN AFTN DE ORIGEN. Estación AFTN en donde se aceptan los mensajes o datos digitales para su transmisión en la AFTN.

ESTACIÓN DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS. Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

ESTACIÓN DE RADIOGONIOMETRÍA. Estación de Radiodeterminación que utiliza la radiogoniometría.

ESTACIÓN DE AERONAVE. Estación móvil del servicio móvil aeronáutico instalada a bordo de una aeronave, que no sea una estación de embarcación o dispositivo de salvamento.

ESTACIÓN DE LA RED. Estación aeronáutica que forma parte de una red radiotelefónica.

ESTACIÓN FJA AERONÁUTICA. Estación del servicio fijo aeronáutico.

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.

ESTACION MOVIL DE SUPERFICIE. Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas, que no sea estación de aeronave, destinada a usarse mientras está en movimiento o cuando se detiene en puntos no determinados.

ESTACION REGULAR. Una estación elegida de entre aquéllas que forman una red radiotelefónica aeroterrestre en ruta, para que, en condiciones normales, comunique con las aeronaves o intercepte sus comunicaciones.

ESTACION TRIBUTARIA. Estación fija aeronáutica que puede recibir o transmitir mensajes o datos digitales, pero que no los retransmite más que para prestar servicio a estaciones similares conectadas por medio de ella a un centro de comunicaciones.

ESTACION DE RADIO DEL CONTROL DE AERÓDROMO. Estación que sirve para las radiocomunicaciones entre la torre de control del aeródromo y las aeronaves o las estaciones móviles aeronáuticas.

ESTADO DE MATRÍCULA. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

EMPRESA EXPLOTADORA DE AERONAVES. Persona, organismo o empresa que se dedica o que propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

ENMIENDA AIP. Modificaciones permanentes de la información que figura en las AIP.

ENSAMBLAR. Proceso por el que se incorpora a la base de datos información aeronáutica procedente de múltiples fuentes y se establecen las líneas básicas para el tratamiento ulterior.

ETAPA. Ruta o parte de una ruta que se recorre sin aterrizaje intermedio.

EXACTITUD. Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

EXPLOTADOR. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

FASE DE ALERTA. Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE EMERGENCIA. Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

FASE DE INCERTIDUMBRE. Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE PELIGRO. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

FRECUENCIA PRINCIPAL. Frecuencia para radiotelefonía asignada a una aeronave para que la use de preferencia en las comunicaciones aeroterrestres de una red radiotelefónica.

FRECUENCIA SECUNDARIA. Frecuencia para radiotelefonía asignada a una aeronave para que la use en segundo término en las comunicaciones aeroterrestres de una red radiotelefónica.

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 8402).

GEOIDE. Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental.

GESTIÓN DE AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM). Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

GLOBO LIBRE NO TRIPULADO. Aerostato sin tripulación propulsado por medios no mecánicos, en vuelo libre.

GRUPO AFTN. Tres o más estaciones de radio de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas que intercambian comunicaciones en la misma frecuencia de radio.

GUIA DE ENCAMINAMIENTO. La combinación de las listas de responsabilidades de circuito de entrada y la lista de encaminamiento de determinado centro de comunicaciones.

HELIPUERTO. Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

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.

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.

INCERFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de incertidumbre.

INCIDENTE. Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

INCIDENTE DE TRÁNSITO AÉREO.- Todo suceso grave ocurrido al tránsito aéreo, como las cuasi colisiones o alguna dificultad grave atribuible a los procedimientos defectuosos, al incumplimiento de los procedimientos aplicables, o a la falla de alguna instalación en tierra que constituya un riesgo para las aeronaves.

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.

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.

INFORMACIÓN SIGMET. Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

INSTALACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. Todo recurso móvil, comprendidas las brigadas de búsqueda y salvamento designadas a las que se recurre para efectuar operaciones de búsqueda y salvamento.

INSTALACIÓN DE RETRANSMISIÓN AUTOMÁTICA. Instalación de teletipo en la que se emplea equipo automático para la transferencia de mensajes, de los circuitos de entrada a los de salida.

INSTALACIÓN DE RETRANSMISIÓN COMPLETAMENTE AUTOMÁTICA. Instalación de teletipo en la que la interpretación de la responsabilidad de la retransmisión respecto al mensaje que se recibe y el establecimiento de las conexiones necesarias para hacer las retransmisiones apropiadas se llevan a cabo automáticamente, así como todas las demás funciones normales de retransmisión, evitando así la necesidad de que intervenga el operador, excepto para fines de supervisión.

INSTALACIÓN DE RETRANSMISIÓN DE CINTA ARRANCADA. Instalación de teletipo en la que los mensajes se reciben y retransmiten en forma de cinta de teletipo y en la que todas las funciones de retransmisión se realizan con intervención del operador.

INSTALACIÓN DE RETRANSMISIÓN SEMIAUTOMÁTICA. Instalación de teletipo en la que la interpretación de la responsabilidad de la retransmisión respecto al mensaje que se recibe y el establecimiento de las conexiones necesarias para hacer las retransmisiones apropiadas requieren la intervención de un operador, pero en la que todas las demás funciones normales de retransmisión se llevan a cabo automáticamente.

INTEGRIDAD (DATOS AERONÁUTICOS). Grado de garantía de que no se han perdido ni alterado ninguna de las referencias aeronáuticas ni sus valores después de la obtención original de la referencia o de una enmienda autorizada.

IMC. Símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos.

ISÓGONA: Línea en un mapa o carta en la cual todos los puntos tienen la misma declinación magnética para una época determinada.

LÍMITE DE AUTORIZACIÓN. Punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del control de tránsito aéreo.

LISTA DE ENCAMINAMIENTO. Una lista, en un centro de comunicaciones, que indica el circuito de salida que hay que utilizar para cada destinatario.

LISTA DE RESPONSABILIDADES DE CIRCUITO DE ENTRADA. Una lista para cada circuito de entrada de un centro de comunicaciones, de los indicadores de lugar respecto a los cuales deben aceptarse responsabilidades de retransmisión con respecto a mensajes que llegan por este circuito.

LUZ PUNTIFORME: Señal luminosa que no presenta longitud perceptible.

MEDIO ALTERNATIVO DE COMUNICACIÓN. Medio de comunicación disponible en iguales condiciones, además del medio primario.

MEDIO PRIMARIO DE COMUNICACIÓN. Medio de comunicación que ha de adoptarse normalmente por las aeronaves y por las estaciones terrestres, como primera elección cuando existan otros medios de comunicación.

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.

MÍNIMOS DE UTILIZACIÓN DE AERÓDROMO: Las limitaciones de uso que tenga un aeródromo para:

- el despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
- el aterrizaje en aproximaciones de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H) correspondientes a la categoría de la operación;
- el aterrizaje en operaciones de aproximación y aterrizaje con guía vertical, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud/altura de decisión (DA/H); y
El aterrizaje en aproximaciones que no sean de precisión y las operaciones de aterrizaje, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.

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 referidas a la estación, o dentro de los límites de las posibilidades de las ayudas autónomas, o de una combinación de ambas.

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 TRANSICIÓN. Nivel más bajo a volar por encima de la altitud de Transición; en descenso indica el nivel en que se comienza a hacer el ajuste altimétrico para volar altitudes.

NIVEL DE VUELO. Superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1 013,2 heptopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

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 DESTACADO: Toda característica natural del terreno u objeto fijo, permanente o temporal, erigido por el hombre, cuya dimensión vertical tenga importancia en relación con las características contiguas y cercanas y que se considere que es un peligro potencial para el paso seguro de aeronaves en el tipo de operación para el que ha de servir cada serie de cartas.

OFICINA METEOROLÓGICA. Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

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.

OFICINA NOTAM INTERNACIONAL. Oficina designada por un Estado para el intercambio internacional de NOTAM.

ONDULACIÓN GEOIDAL. La distancia del geoida por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia.

OPERACIONES AÉREAS. Dependencia establecida para planificar, coordinar y ejecutar las operaciones realizadas por las aeronaves involucradas en las misiones de búsqueda y salvamento.

ORGANISMO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS. Organismo responsable de la operación de una o varias estaciones del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

PERFORMANCE DE NAVEGACIÓN REQUERIDA (RNP). Declaración de la performance de navegación necesaria para operar dentro de un espacio aéreo definido.

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 del 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 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.

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.

POSICIÓN (GEOGRÁFICA). Conjunto de coordenadas (latitud y longitud) con relación al elipsoide matemático de referencia que define la ubicación de un punto en la superficie de la Tierra.

PRECISIÓN. La mínima diferencia que puede distinguirse con confianza mediante un proceso de medición.

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.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS. 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.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN: Procedimiento de aproximación por instrumentos basado en los datos de azimut y de trayectoria de planeo proporcionados por el ILS o el PAR.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA: Procedimiento que hay que seguir si no se puede proseguir la aproximación.

PROCEDIMIENTO DE APROXIMACIÓN VISUAL. Una serie de maniobras predeterminada por referencia visual desde el punto de referencia de aproximación inicial o, cuando corresponda, desde el comienzo de una ruta de llegada definida hasta un punto desde el que pueda completarse un aterrizaje, y posteriormente, si el aterrizaje no se completa, pueda llevarse a cabo un procedimiento de motor y al aire.

PROCEDIMIENTO DE ESPERA: Maniobra predeterminada que mantiene a la aeronave dentro de un espacio aéreo especificado, mientras espera una autorización posterior.

PROCEDIMIENTO DE INVERSIÓN: Procedimiento previsto para permitir que la aeronave invierta el sentido en el tramo de aproximación inicial de un procedimiento de aproximación por instrumentos. Esta secuencia de maniobras puede requerir virajes reglamentarios o virajes de base.

PRONÓSTICO. Declaración de las condiciones meteorológicas previstas para una hora o periodo especificados y respecto a cierta área o porción del espacio aéreo.

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.

PUNTOS DE ENTRADA Y SALIDA DE LA AFTN. Centro por los cuales deberían cursarse el tráfico AFTN que entra y sale de una región de navegación aérea de la OACI.

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 prevé que transfiera su referencia de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la instalación inmediata por delante de la aeronave.

PUNTO DE APROXIMACIÓN FRUSTRADA (MAPt): En un procedimiento de aproximación por instrumentos, el punto en el cual, o antes del cual se ha de iniciar la aproximación frustrada prescrita, con el fin de respetar el margen mínimo de franqueamiento de obstáculos.

PUNTO DE ESPERA DE LA PISTA. Punto **PUNTO DE NOTIFICACIÓN:** Lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

PUNTO DE REFERENCIA DE AERÓDROMO: Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

PUNTO DE REFERENCIA DE APROXIMACIÓN FINAL O PUNTO DE APROXIMACIÓN FINAL: Punto de un procedimiento de aproximación por instrumentos en que comienza el tramo de aproximación final.

designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, 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.

PUESTO DE ALERTA. Dependencia destinada a recibir información del público en general con respecto a las aeronaves en emergencia y a remitir información al centro coordinador de salvamento correspondiente.

PUNTO DE NOTIFICACIÓN. Lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

PUNTO DE RECORRIDO. Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir una ruta de navegación de área o la trayectoria de vuelo de una aeronave que emplea navegación de área. Los puntos de recorrido se identifican como:

- a) Punto de recorrido de paso (vuelo-por).
- b) Punto de recorrido de sobrevuelo.

PUNTO DE RECORRIDO DE PASO (VUELO-POR). Punto de recorrido que requiere anticipación del viraje para que pueda realizarse la interceptación tangencial del siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

PUNTO DE RECORRIDO DE SOBREVUELO. Punto de recorrido en el que se inicia el viraje para incorporarse al siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

PUNTO DE TRANSFERENCIA DE CONTROL. Punto determinado de la trayectoria de vuelo de una aeronave en el que la responsabilidad de proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a la aeronave se transfiere de una dependencia o posición de control a la siguiente.

PUNTO SIGNIFICATIVO. Lugar geográfico especificado, utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

RADIODIFUSIÓN. Transmisión de información referente a navegación aérea que no va dirigida a ninguna estación o estaciones determinadas.

RADIOMARCACIÓN. Ángulo determinado en una estación de radiogoniometría, formado por la dirección aparente producida por la emisión de ondas electromagnéticas procedentes de un punto determinado, y otra dirección de referencia. Radiomarcación verdadera es aquella cuya dirección de referencia es el norte verdadero. Radiomarcación magnética es aquella cuya dirección de referencia es el norte magnético.

RADIONAVEGACIÓN. Radiodeterminación utilizada para fines de navegación inclusive para señalar la presencia de obstáculos.

RADIODETERMINACIÓN. Determinación de la posición, velocidad u otras características de un objeto, u obtención de información relativa a estos parámetros, mediante las propiedades de propagación de las ondas radioeléctricas.

RADIOGONIOMETRÍA. Radiodeterminación que utiliza la recepción de ondas radioeléctricas para determinar la dirección de una estación o de un objeto.

RADIOTELEFONÍA. Forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio vocal de información.

RASTREO. Posibilidad de acceder a los antecedentes, aplicación o ubicación de una entidad mediante características de identificación registradas (ISO 8402).

RECALADA. Procedimiento que consiste en usar el equipo radiogoniométrico de una estación de radio en combinación con la emisión de otra estación de radio, cuando por lo menos una de las estaciones es móvil, y mediante el cual la estación móvil navega continuamente hacia la otra.

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 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. Área de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

REGISTRO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS. Registro en que constan las actividades de una estación de telecomunicaciones aeronáuticas.

REGISTRO AUTOMÁTICO DE TELECOMUNICACIONES. Registro eléctrico o mecánico, de las actividades de una estación de telecomunicaciones aeronáuticas.

RED RADIOTELEFÓNICA. Grupo de estaciones aeronáuticas radiotelefónicas que usan y observan las mismas frecuencias y que se ayudan mutuamente, en forma establecida de antemano, para lograr la máxima seguridad de las comunicaciones aeroterrestres y la difusión del tráfico aeroterrestre.

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 entre las estaciones fijas aeronáuticas que se encuentran dentro de la red.

REFERENCIA GEODÉSICA. Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO. Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

RELIEVE: Desigualdades de elevación en la superficie de la tierra, representadas en las cartas aeronáuticas por curvas de nivel, tintas hipsométricas, sombreados o cotas.

REQUISITOS DE CALIDAD. Expresión de las necesidades o su traducción en un conjunto de requisitos establecidos cuantitativamente o cualitativamente para que las características de una entidad permitan su realización y examen (ISO 8402*).

RESOLUCIÓN. Número de unidades o de dígitos con los que se expresa y se emplea un valor medido o calculado.

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 37 km/h (20 kt).

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 AFTN. El encaminamiento seguido por determinado canal de un circuito.

RUTA ATS. Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicio de tránsito aéreo.

RUTA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO. Ruta designada a lo largo de la cual se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

RUTAS DE LLEGADA: Rutas identificadas siguiendo un procedimiento de aproximación por instrumentos, por las cuales las aeronaves pueden pasar de la fase de vuelo en ruta al punto de referencia de la aproximación inicial.

RUTA DE NAVEGACIÓN DE ÁREA. Ruta ATS establecida para el uso de aeronaves que pueden aplicar el sistema de navegación de área.

SALVAMENTO. Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles asistencia médica inicial y de otro tipo y transportarlas a un lugar seguro.

SARSAT. Localización por satélite para búsqueda y salvamento.

SEÑAL: Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL (ATIS). 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 (A TIS-VOZ). Suministro del ATIS mediante radiodifusiones vocales continuas y repetitivas.

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 BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. El desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones.

SERVICIO DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO. El desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación,

búsqueda y salvamento, asistencia médica inicial o evacuación médica en una situación de peligro, así como apoyo aéreo en situaciones de desastre naturales, previa solicitud de los organismos competentes, mediante la utilización de recursos públicos y privados, incluyendo las aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en la operaciones.

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 del tránsito aéreo.

SERVICIO DE DIRECCIÓN EN LA PLATAFORMA. Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.

SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONAUTICA (AIS). Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

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).

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.

SERVICIO MOVIL AERONÁUTICO POR SATELITE. Servicio móvil por satélite en el que las estaciones terrenas móviles están situadas a bordo de aeronaves; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivo de salvamento y las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros.

SERVICIO MOVIL AERONÁUTICO RESERVADO (R). Servicio móvil aeronáutico reservado a las comunicaciones aeronáuticas relativas a la seguridad y regularidad de los vuelos, principalmente en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

SERVICIO MOVIL AERONÁUTICO RESERVADO (R) POR SATELITE. Servicio móvil aeronáutico por satélite reservado a las comunicaciones relativas a la seguridad y regularidad de los vuelos, principalmente en las rutas nacionales o internacionales de la aviación civil.

SERVICIO DE RADIODIFUSIÓN AERONAUTICA. Servicio de radiodifusión dedicado a la transmisión de información relativa a la navegación aérea.

SERVICIO DE RADIONAVEGACION AERONAUTICA. Servicio de radionavegación destinado a las aeronaves y a su explotación en condiciones de seguridad.

SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONAUTICAS. Servicio de telecomunicaciones que se da para cualquier fin aeronáutico.

SERVICIO INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES. Servicio de telecomunicaciones entre oficinas o estaciones de diferentes Estados, o entre estaciones móviles que no se encuentren en el mismo Estado o que están sujetas a diferentes Estados.

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.

SISTEMA "PILOTO CONTROLADOR". Instalaciones de radiotelefonía aeroterrestre puestas en servicio fundamentalmente para suministrar un medio directo de comunicación entre pilotos y controladores.

SIMPLEX. Método en el cual las telecomunicaciones entre dos estaciones se efectúan cada vez en un solo sentido. En su aplicación al servicio móvil aeronáutico.

SIMPLEX DE CANAL ÚNICO. Método simplex que usa el mismo canal de frecuencia en cada sentido.

SIMPLEX DE DOBLE CANAL. Método simplex que usa dos canales de frecuencia, uno en cada sentido.

SIMPLEX DE FRECUENCIA APROXIMADA. Variedad del sistema simplex de canal único en el cual las telecomunicaciones entre dos estaciones se efectúan usando, en cada uno de los sentidos, frecuencias que intencionadamente difieren ligeramente pero que están comprendidas dentro de la porción del espectro asignada para esta operación.

SISTEMA DE UTILIZACION GENERAL (GP). Instalaciones de radiotelefonía aeroterrestre que suministran servicios a todas las categorías de tráfico siguientes:

- a) Llamadas de socorro, mensajes de socorro y tráfico de socorro.
- b) Mensajes de urgencia, incluidos los mensajes precedidos por la señal de transportes sanitarios.
- c) Comunicaciones relativas a radiogoniometría.
- d) Mensajes relativos a la seguridad de los vuelos.
- e) Mensajes meteorológicos.
- f) Mensajes relativos a la regularidad de los vuelos.

SNOWTAM. NOTAM de una serie especial que notifica por medio de un formato determinado, la presencia o eliminación de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua estancada relacionada con nieve, nieve fundente o hielo en el área de movimiento.

SISTEMA DE CALIDAD. La estructura de organización, procedimientos, procesos y recursos necesarios para realizar la gestión de calidad (ISO 8402).

SUBCENTRO DE SALVAMENTO. Dependencia subordinada a un centro coordinador de salvamento, establecido para complementar la función de éste dentro de una parte determinada de una región de búsqueda y salvamento.

SUSTANCIAS PSICOACTIVAS. El alcohol, los opiáceos, los canabínicos, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

SUPLEMENTO AIP. Modificaciones temporales de la información que figura en las AIP y que se publica en hojas sueltas especiales.

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 6 000 m (20 000 ft) y que cubre más de la mitad del cielo.

TELECOMUNICACIÓN. Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS. Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos utilizada para cualquier fin aeronáutico.

TIEMPO DE RETRANSMISION. El tiempo de retransmisor de un centro COM, es el tiempo transcurrido entre el momento en que un mensaje ha sido completamente recibido en dicho centro y el momento en que ha sido completamente retransmitido por un circuito de salida.

TIEMPO DE TRANSITO. El tiempo transcurrido entre el momento en que se deposita un mensaje en una estación AFTN para su transmisión por la red y el momento en que se pone a disposición del destinatario.

TINTAS HIPSOMÉTRICAS: Sucesión de tonalidades o gradaciones de color utilizadas para representar la escala de elevaciones.

TIPO DE RNP. Valor de retención expresado como la distancia de desviación en millas marinas con respecto a su posición prevista, que las aeronaves no excederán durante el 95% del tiempo de vuelo como mínimo.

TRAMO DE APROXIMACIÓN INICIAL: Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos entre el punto de referencia de aproximación inicial y el punto de referencia de aproximación intermedia o, cuando corresponda, el punto de referencia de aproximación final.

TRAMO DE APROXIMACIÓN FINAL: Fase de un procedimiento de aproximación por instrumentos durante el cual se ejecutan la alineación y el descenso para aterrizar.

TRAMO DE RUTA. Ruta o parte de ésta por la que generalmente se vuela sin escalas intermedias.

TRAYECTORIA DE PLANEÓ: Perfil de descenso determinado para guía vertical durante una aproximación final.

TRANSMISIÓN A CIEGAS. Transmisión desde una estación a otra en circunstancias en que no puede establecerse comunicación en ambos sentidos, pero cuando se cree que la estación llamada puede recibir la transmisión.

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.

UMBRAL: Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

UMBRAL DESPLAZADO: Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

USO PROBLEMÁTICO DE CIERTAS SUSTANCIAS. El uso de una o más sustancias psicoactivas 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.

VALIDACION. Confirmación mediante examen y aporte de pruebas objetivas de que se satisfacen completamente los requisitos concretos para un uso específico previsto (ISO 8402).

VERIFICACIÓN. Confirmación mediante examen y aporte de pruebas objetivas de que se han cumplimentado los requisitos especificados (ISO 8402).

VERIFICACIÓN POR REDUNDANCIA CÍCLICA (CRC). Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de datos.

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.

VIRAJE REGLAMENTARIO: Maniobra que consiste en un viraje efectuado a partir de una derrota designada, seguido de otro en sentido contrario, de manera que la aeronave intercepte la derrota designada y pueda seguirla en sentido opuesto.

VIRAJE DE BASE. Viraje ejecutado por la aeronave durante la aproximación inicial, entre el extremo de la derrota de alejamiento y el principio de la derrota intermedia o final de aproximación. Las derrotas no son opuestas entre sí.

VISIBILIDAD. En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:

- 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;
- 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 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 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 las VMC.

ZONA DE CONTROL. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

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.

ZONA DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO. Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS: Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada

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.

CAPITULO A

CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.

SECCIÓN 262.3 DETERMINACIÓN DE LA AUTORIDAD DEL ATS COMPETENTE.

- El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, es la autoridad encargada del desarrollo de la gestión de la Navegación Aérea en la República Bolivariana de Venezuela, y determinará de acuerdo con las disposiciones de esta regulación, a la autoridad ATS competente, los espacios aéreos, aeropuertos y aeródromos donde corresponda suministrarse el Servicio de Tránsito Aéreo, dentro de la Región de Información de Vuelo de Maiquetía, una vez decidido lo que antecede, el Estado tomará las medidas necesarias para que tales servicios se suministren de conformidad con lo establecido en esta regulación.
- La autoridad aeronáutica, designa como autoridad ATS competente al Jefe de la División de los Servicios de Tránsito Aéreo y sus funciones y atribuciones serán establecidas de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente, que regula la materia.
- La autoridad aeronáutica, podrá delegar la responsabilidad del suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo, sobre el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, sin que dicha delegación pueda traducirse en ningún momento en violación del espacio aéreo venezolano ni derogación de su soberanía. El suministro de los Servicios de Tránsito Aéreo se limitará únicamente a consideraciones técnicas y operativas y no sobrepasa las pertinentes a la seguridad y facilitación del movimiento de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo venezolano; así mismo, la delegación se hará conforme a la necesidad que presente el Estado venezolano, el cual establecerá las instalaciones y servicios para uso del Estado suministrador que, de común acuerdo, se considere que son necesarias; así mismo podrá aceptarse la instalación y servicio por parte del Estado suministrador. La República Bolivariana de Venezuela y éste último de común acuerdo podrán finalizar dicha delegación, cuando así lo crean conveniente.
- Mediante convenios y acuerdos con otro Estado, se podrá aceptar la responsabilidad, de establecer y suministrar los Servicios de Tránsito Aéreo en las regiones de información de vuelo, áreas o zonas de control, que se extiendan sobre el territorio de dicho Estado.
- En las partes del espacio aéreo sobre alta mar o en espacio aéreo de soberanía indeterminada, en donde corresponda a la República Bolivariana de Venezuela, mediante convenios suscritos, suministrar los servicios de tránsito aéreo, la autoridad aeronáutica, tomará las medidas necesarias para establecer y suministrar los servicios de tránsito aéreo, de conformidad con los procedimientos establecidos. La autoridad aeronáutica, designará la(s) dependencia(s) para suministrar tales servicios; así mismo, publicará la información necesaria relativa a la prestación de los servicios de tránsito aéreo y podrá complementar las disposiciones consignadas en la presente regulación mediante normas específicas o procedimientos en detalle.

SECCIÓN 262.4 OBJETIVOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) Los objetivos de los servicios de tránsito aéreo en la República Bolivariana de Venezuela son:
1. Prevenir colisiones entre aeronaves;
 2. Prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre aeronaves y los obstáculos que haya en dicha área;
 3. Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
 4. Asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos;
 5. Notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según sea necesario

SECCIÓN 262.5 DIVISIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

Los servicios de tránsito aéreo se dividen en:

- a) Servicio de Control de Tránsito Aéreo,
- b) Servicio de Información de vuelo; y
- c) Servicio de alerta.

El Servicio de Control de Tránsito Aéreo, se divide en:

1. Servicio de control de área,
2. Servicio de control de aproximación; y
3. Servicio de control de aeródromo.

SECCIÓN 262.6 DETERMINACIÓN DE LA NECESIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

a) Para determinar la necesidad de los servicios de tránsito aéreo, además de los factores de Seguridad Nacional, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. los tipos de tránsito aéreo de que se trata;
2. la densidad del tránsito aéreo;
3. las condiciones meteorológicas;
4. otros factores pertinentes.

SECCIÓN 262.7 DESIGNACIÓN DE LAS PARTES DE ESPACIO AÉREO Y AERÓDROMOS CONTROLADOS DONDE SE FACILITARÁN SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) Cuando se haya decidido facilitar servicios de tránsito aéreo en determinadas partes del espacio aéreo o en determinados aeródromos, dichas partes de espacio aéreo o dichos aeródromos, se designarán en relación con los servicios de tránsito aéreo que deben suministrarse.
- b) La designación de determinadas partes del espacio aéreo o de determinados aeródromos se hará del modo siguiente:

1. Regiones de información de vuelo.

Se designarán como regiones de información de vuelo, aquellas partes del espacio aéreo, en las cuales se decida facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

2. Áreas de control y zonas de control.

Se designarán como áreas de control o zonas de control aquellas partes del espacio aéreo en las cuales se decida facilitar servicio de control de tránsito aéreo a todos los vuelos IFR.

Aquellas partes de espacio aéreo controlado, en las que se determine que también se suministrará servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos VFR, se designarán como espacio aéreo C o D. Indistintamente de la clasificación del espacio aéreo que se asigne a determinada área o zona de control, ésta formará parte de la respectiva región de información de vuelo.

3. Aeródromos controlados.

Se designarán como aeródromos controlados, aquellos aeródromos en los que se determine que ha de facilitarse servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de los mismos.

SECCIÓN 262.8 CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO AÉREO.

El espacio aéreo en la Región de Información de Vuelo Maiquetía (FIR Maiquetía), se clasificará y designará de conformidad con lo indicado a continuación:

Clase A. Espacio aéreo comprendido desde FL 200 hasta ilimitado. Sólo se permiten vuelos IFR; se proporciona a los vuelos servicio de control de tránsito aéreo, se separaran unos de otros.

Clase C. Espacio aéreo, al norte de la línea de la costa, dentro del (TMA Maiquetía) con servicio radar disponible. La velocidad máxima indicada para todos los vuelos por debajo de 10.000 ft. será 250 KT. Se permiten vuelos IFR y VFR; se proporciona a los vuelos, servicio de control de tránsito aéreo y los vuelos IFR, están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a otros vuelos VFR.

Clase D. Espacio aéreo comprendido dentro de las CTR de Barcelona, Barquisimeto, Maiquetía, Maracaibo, Margarita y el Tuy. Se permiten vuelos IFR y VFR se proporciona a los vuelos servicio de control de tránsito aéreo; los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a los vuelos VFR. Los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto a todos los otros vuelos.

Clase E. Espacio aéreo, al norte de la línea de la costa, dentro del TMA Maiquetía con servicio radar inoperativo, zona sur de la línea de la costa, dentro de la TMA Maiquetía en cualquier condición; las TMA de Barcelona, Barquisimeto, Maracaibo, Margarita y el Tuy; toda aerovía y ruta ATS con servicio ATC desde su MEA hasta FL 195; y todas las CTR no clasificadas como clase D.

Se permiten vuelos IFR y VFR; se proporciona a los vuelos IFR servicio de control de tránsito aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito en la medida de lo posible. Todos los vuelos requieren autorización del ATC para operar dentro de este espacio aéreo.

Clase G. Comprende todo espacio aéreo no controlado fuera de los clasificados anteriormente. Aplicable a rutas ATS con sufijo "G" desde su MEA hasta FL 195. Se permiten vuelos IFR y VFR y reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.

Los requisitos para los vuelos dentro de cada clase de espacio aéreo seleccionado dentro del espacio aéreo nacional, serán los indicados en la tabla que figura en el Apéndice 4 del Anexo 11.

Cuando las partes del espacio aéreo ATS se yuxtapongan verticalmente, los vuelos al nivel divisorio vertical cumplirán con los requisitos correspondientes a la clase de espacio aéreo menos restrictiva y se les prestarán los servicios aplicables a dicha clase. Al aplicarse estos criterios se considerará, por lo tanto, que el espacio aéreo de Clase B es menos restrictivo que el de Clase A; que el espacio aéreo Clase C es menos restrictivo que el de Clase B, y así sucesivamente.

SECCIÓN 262.9 NAVEGACIÓN BASADA EN PERFORMANCE (PBN).

Los tipos de PBN en la FIR Maiquetía, serán los apropiados a nivel de los servicios de comunicaciones, navegación, vigilancia y tránsito aéreo que se proporcione en el espacio aéreo de la República Bolivariana de Venezuela y de acuerdo a los convenios regionales en el cual aplique o se establezcan para el caso.

SECCIÓN 262.10 ESTABLECIMIENTO Y DESIGNACIÓN DE LAS DEPENDENCIAS QUE FACILITAN SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo tendrán la responsabilidad de prestar servicio de control de tránsito aéreo, servicio de información de vuelo y servicio de alerta, dentro de la región de información de vuelo de Maiquetía, de las áreas de control, de las zonas de control y en los aeródromos controlados.

SECCIÓN 262.11 ESPECIFICACIÓN PARA LA REGION DE INFORMACIÓN DE VUELO MAIQUETIA, ÁREAS DE CONTROL Y ZONAS DE CONTROL.

- a) Región de información de vuelo:

1. La región de información de vuelo de Maiquetía, incluye la totalidad del espacio aéreo comprendido dentro de sus límites laterales y verticales.

2. La Región de Información de Vuelo de Maiquetía esta conformada por el espacio aéreo delimitados como se especifica a continuación:

i) Desde las coordenadas 11°52'00"N - 071°20'00"W a 12°00'00"N - 071° 00'00"W a 12°30'00"N - 071°25'00"W a 12°30'00"N - 070°30'00"W a 11°24'00"N - 067°58'00"W a 15°41'00"N - 067°04'00"W a 15°00'00"N - 065°00'00"W a 11°00'00"N - 062°30'00"W a 10°44'00"N - 061°47'00"W a 10°05'06"N - 026°03'28"W a 09°59'23"N - 061°55'40"W a 09°59'23"N - 061°27'57"W a 08°55'00"N - 059°57'00"W, desde allí a lo largo de la línea del inexistente laudo de 1899 (territorio reclamado por la República Bolivariana de Venezuela) hasta 05°10'00"N - 060°30'00"W, desde allí a lo largo de la frontera con Brasil hasta 01°11'00"N - 066°50'00"W y desde allí a lo largo de la frontera con Colombia hasta 11°52'00"N - 071°20'00"W. sus limites verticales se extienden desde la superficie hasta ilimitado.

- b) Áreas de control:

1. Las Áreas de Control de la Región de Información de Vuelo de Maiquetía son las que se especifican a continuación, las cuales aparecen bien definidas en la Publicación de Información Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela (AIP) en su parte ENR 2, a mencionar:

- i) Área de Control Superior de Maiquetía (UTA Maiquetía)
- ii) Área de Control Terminal de Barcelona (TMA Barcelona)

- iii) Área de Control Terminal de Barquisimeto (TMA Barquisimeto).
- iv) Área de Control Terminal de Maiquetía (TMA Maiquetía)
- v) Área de Control Terminal de Maracaibo (TMA Maracaibo).
- vi) Área de Control Terminal de Margarita (TMA Margarita)
- vii) Área de Control Terminal del Tuy (TMA Tuy)
- viii) Todas las aerovías y rutas ATS situadas dentro de la Región de Información de Vuelo de Maiquetía, salvo aquellas rutas que en su identificación contengan el sufijo "G"

c) Zonas de control:

1. Los límites laterales de las zonas de control dentro de la Región de información de vuelo de Maiquetía, abarcan aquellas partes del espacio aéreo que no estén comprendidas dentro de las áreas de control, que contienen las trayectorias de los vuelos IFR que llegan y salen de los aeródromos controlados en los que se han diseñado procedimientos instrumentales de llegada y/o salida. Sus límites laterales y verticales está definidos en la Publicación de Información Aeronáutica de Venezuela (AIP) en su parte AD 2.

SECCIÓN 262.12 IDENTIFICACIÓN DE LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y DE LOS ESPACIOS AÉREOS DE LA FIR MAIQUETÍA.

- a) El centro de control de área, esta identificado con el nombre de "Maiquetía", localizado en el aeropuerto internacional "Simón Bolívar", ubicado en Maiquetía - Estado Vargas.
- b) Las dependencias de control de aproximación y las torres de control de aeródromos, están identificadas por el nombre de la ciudad o pueblo donde se encuentran ubicadas.

SECCIÓN 262.13 ESTABLECIMIENTO E IDENTIFICACIÓN DE RUTAS ATS.

- a) Las rutas ATS dentro de la Región de Información de Vuelo de Maiquetía están identificadas por medio de designadores y en las mismas se proporciona un espacio aéreo protegido a lo largo de cada una de ellas y una separación segura entre rutas ATS adyacentes.
- b) Los designadores de las rutas ATS, distintas de las rutas normalizadas de salida y de llegada están seleccionadas de conformidad con lo expuesto en el Apéndice 1 del Anexo 11 de la OACI.

SECCIÓN 262.14 ESTABLECIMIENTO DE PUNTOS DE CAMBIO.

- a) Los puntos de cambio en los tramos de rutas ATS están definidos por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF, para facilitar la precisión de la navegación a lo largo de los tramos de ruta.
- b) Las disposiciones relativas al establecimiento de puntos de cambio, se rigen por los Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo respectivos.

SECCIÓN 262.15 ESTABLECIMIENTO E IDENTIFICACIÓN DE PUNTOS SIGNIFICATIVOS.

- a) Los puntos significativos en la Región de Información de Vuelo de Maiquetía, están establecidos con el fin de definir una ruta ATS o en relación con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo, para información relativa a la marcha de las aeronaves en vuelo.
- b) Los puntos significativos, están identificados por medio de designadores que establecidos de conformidad con lo expuesto en el Apéndice 2, del Anexo 11 de la OACI y en los Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo respectivos.
- c) Con el fin de evitar duplicidad de identificación de los puntos significativos, se consultará con la Oficina Regional Suramericana de la OACI la designación de los mismos.

SECCIÓN 262.16 ESTABLECIMIENTO E IDENTIFICACIÓN DE RUTAS NORMALIZADAS PARA EL RODAJE DE AERONAVES

- a) Cuando sea necesario, para el rodaje de las aeronaves se establecerán en el aeródromo rutas normalizadas entre las pistas, plataformas, área de mantenimiento y otras áreas del aeródromo. Dichas rutas serán directas, simples y siempre que sea posible, concebidas para evitar conflictos de tránsito.
- b) Las rutas normalizadas para el rodaje de aeronaves se identificarán mediante designadores claramente distintos de los utilizados para las pistas y rutas ATS.

SECCIÓN 262.17 COORDINACIÓN ENTRE EL EXPLOTADOR Y LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, al desempeñar sus funciones, tendrán debidamente en cuenta las necesidades del

explotador inherentes al cumplimiento de las obligaciones especificadas en los reglamentos para la operación de aeronaves (Anexo 6 de la OACI), y si el explotador lo necesita, pondrán a su disposición o a la de su representante autorizado, la información de que dispongan, para que el explotador o su representante autorizado pueda cumplir sus responsabilidades.

- b) Cuando lo solicite un explotador, los mensajes operacionales incluyendo los informes de posición, recibidos por las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y relacionado con el vuelo de la aeronave, se pondrán, en la medida de lo posible, a disposición del explotador o de su representante autorizado.

SECCIÓN 262.18 COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES MILITARES Y LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) La autoridad ATS competente establecerá y mantendrá una cooperación estrecha con las autoridades militares, responsables de las actividades que puedan afectar los vuelos de las aeronaves civiles. La coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles se llevará a cabo de conformidad con las disposiciones de la Sección 262.19
- b) Se tomarán las medidas necesarias para permitir que la información, relativa a la realización segura y rápida de los vuelos de las aeronaves civiles, se intercambie prontamente entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las dependencias militares correspondientes.
- c) Los servicios de tránsito aéreo facilitarán a las dependencias militares correspondientes, el plan de vuelo pertinente y otros datos relativos a los vuelos de las aeronaves civiles, sea periódicamente o a solicitud, de acuerdo con los procedimientos establecidos.
- d) A fin de evitar o reducir la necesidad de recurrir a la interceptación de aeronaves civiles, la autoridad ATS competente designará las áreas o rutas en las que se apliquen las disposiciones de lo establecido en el Anexo 2 de la OACI, relativos a los planes de vuelo, a las comunicaciones en ambos sentidos y a la notificación de posición, con objeto de garantizar que las correspondientes dependencias de los servicios de tránsito aéreo, dispongan de todos los datos pertinentes para el fin específico de facilitar la identificación de las aeronaves civiles.
- e) Se establecerán procedimientos especiales para asegurar que:
 1. Se notifique a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, si una dependencia militar observa que una aeronave, que es o pudiera ser una aeronave civil, se aproxima o ha entrado en una zona en la que pudiera ser necesaria la interceptación;
 2. Se haga todo lo posible para confirmar la identidad de la aeronave y para proporcionarle la guía de navegación que haga innecesaria la interceptación.

SECCIÓN 262.19 COORDINACIÓN DE LAS ACTIVIDADES POTENCIALMENTE PELIGROSAS PARA LAS AERONAVES CIVILES.

- a) Las disposiciones para la realización de toda actividad potencialmente peligrosa para las aeronaves civiles, sea sobre el territorio venezolano o sobre alta mar, se coordinará con la autoridad ATS competente. La coordinación se realizará con suficiente antelación necesaria para que pueda publicarse oportunamente la información sobre las actividades, de conformidad con las disposiciones del Anexo 15 de la OACI.
- b) El objetivo de la coordinación será lograr las mejores disposiciones para evitar peligros a las aeronaves civiles, de manera que produzcan un mínimo de interferencia con las operaciones ordinarias de dichas aeronaves.
- c) Al adoptar las mencionadas disposiciones, deberá tenerse en cuenta los siguientes criterios:
 1. El lugar, la hora y la duración de estas actividades deben ser elegidos a fin de evitar el cambio del trazado de las rutas ATS establecidas, la ocupación de los niveles de vuelo más económicos o retraso de los vuelos regulares de las aeronaves, a menos que no exista otra posibilidad;
 2. La extensión de los espacios aéreos designados para la realización de las actividades debe ser la mínima posible;
 3. Debe establecerse una comunicación directa entre la autoridad ATS competente o la dependencia de servicio de tránsito aéreo y los organismos o dependencias que realicen estas actividades, para que se recurra a ellas en caso de emergencia de alguna aeronave civil u otra circunstancia imprevista que puedan generar la interrupción de dichas actividades.
- d) Se establecerán procedimientos especiales para asegurar que:
 1. Se notifique a los servicios de tránsito aéreo si una dependencia militar observa que una aeronave, que es o pudiera ser una aeronave civil, se aproxima o ha entrado en una zona en la que pudiera ser necesaria la interceptación;

2. Se haga todo lo posible para confirmar la identidad de una aeronave y para proporcionarle la guía de navegación que haga innecesaria la interceptación.
- e) El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, será responsable de iniciar la publicación de la información sobre las actividades.
- f) Si las actividades que constituyen un peligro potencial para los vuelos de las aeronaves civiles, se realizan en forma regular o continua, se establecerá un comité especial, según sea necesario, a fin de asegurar una coordinación adecuada entre las necesidades de todas las partes interesadas.
- g) El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a fin de proporcionar mayor capacidad del espacio aéreo y mejorar la eficiencia y flexibilidad de las operaciones de aeronaves, debe establecer procedimientos que permitan la utilización flexible de la parte del espacio aéreo reservado para actividades militares y otras actividades especializadas. Los procedimientos deben permitir que todos los usuarios del espacio aéreo tengan acceso seguro a tal espacio aéreo reservado.

SECCIÓN 262.20 COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES METEOROLÓGICAS Y LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) Para conseguir que las aeronaves reciban la información meteorológica más reciente, se establecerán acuerdos entre la autoridad meteorológica y la autoridad ATS competente, para que el personal de los servicios de tránsito aéreo:
- Además de utilizar instrumentos indicadores, informe cuando sean observados por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicados por las aeronaves, de otros elementos meteorológicos que puedan haber sido convenidos;
 - Comunique tan pronto como sea posible, a la oficina meteorológica correspondiente, de los fenómenos meteorológicos de importancia para las operaciones, cuando sean observados por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicados por las aeronaves y no se hayan incluido en el informe meteorológico del aeródromo; y
 - Comunique tan pronto como sea posible, a la oficina meteorológica correspondiente, la información pertinente relativa a actividad volcánica precursora de erupción, erupciones volcánicas y la información relativa a las nubes de cenizas volcánicas. Asimismo los centros de control de área notificarán la información a la oficina de vigilancia meteorológica y a los centros de avisos de ceniza volcánica (VAAC) correspondientes.
- b) Se mantendrá estrecha coordinación, entre los centros de control de área y las oficinas de vigilancia meteorológica correspondiente, para asegurar que la información acerca de cenizas volcánicas que se incluyen en los mensajes NOTAM y SIGMET sea coherente.
- c) La información referente a la transmisión de aeronotificaciones especiales se establece en el literal c de la sección 262.38 referente al alcance de los servicios de información de vuelo.

SECCIÓN 262.21 COORDINACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Y LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) Para garantizar, que las dependencias de los servicios de información aeronáutica, reciban y proporcionen información actualizada que satisfaga la necesidad de contar con la misma durante el vuelo, se establecerán acuerdos entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y los servicios de tránsito aéreo, para que el personal de este último, comunique con un mínimo de demora, a la dependencia encargada de los servicios de información aeronáutica:
- Información sobre las condiciones en el aeródromo; estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación situadas dentro de la zona de su competencia;
 - Presencia de actividad volcánica observada por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicada por aeronaves; y
 - Toda información que se considere de importancia para las operaciones.
- b) Antes de incorporar modificaciones en el sistema de navegación aérea, los servicios responsables de las mismas tendrán debidamente en cuenta el plazo que el servicio de información aeronáutica necesita para la preparación, producción y publicación de los textos pertinentes que hayan de promulgarse. Por consiguiente, es necesario que exista una coordinación oportuna y estrecha entre los servicios interesados para asegurar que la información sea entregada al servicio de información aeronáutica a su debido tiempo.
- c) Los cambios en la información aeronáutica que afectan a las cartas o sistemas de navegación automatizados, son importantes ya que la notificación, requiere utilizar el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC), tal como lo especifica el Capítulo correspondiente a AIS de esta regulación. Los servicios de tránsito aéreo

cumplirán con los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, acordadas internacionalmente, previendo además, 14 días adicionales contados a partir de la fecha de envío de la información/datos brutos que remitan a los servicios de información aeronáutica.

- d) Los servicios de tránsito aéreo responsables de suministrar la información/ datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica tendrán debidamente en cuenta los requisitos de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos especificados en el Apéndice 5 del Anexo 11 de la OACI.
- e) Las especificaciones relativas a la expedición de NOTAM, SNOWTAM y ASHTAM se encuentran en el Capítulo correspondiente a los Servicios de Información Aeronáutica.
- f) Los informes sobre la actividad volcánica, comprenden la información detallada en el Reglamento de Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea.
- g) La información AIRAC, será distribuida por el servicio de información aeronáutica con 56 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigor.

SECCIÓN 262.22 ALTITUDES MÍNIMAS DE VUELO.

La autoridad aeronáutica, determinará y promulgará las altitudes mínimas de vuelo respecto a cada tramo de ruta y área de control ATS sobre la Región de Información de Vuelo de Maiquetía. Las altitudes mínimas de vuelo determinadas proporcionarán, como mínimo, un margen de franqueamiento por encima del obstáculo más alto situado dentro del área de que se trate.

SECCIÓN 262.23 SERVICIOS A LAS AERONAVES EN CASO DE EMERGENCIA.

- a) Se dará la mayor atención, asistencia y prioridad sobre otras aeronaves a aquella que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita, según lo exijan las circunstancias.
- b) En caso de una emergencia, en las comunicaciones entre las dependencias ATS y las aeronaves deberán observarse los principios relativos a factores humanos. (Doc. 9683).
- c) Para indicar, que se encuentra en estado de emergencia una aeronave equipada con una capacidad apropiada de enlace de datos o un respondedor SSR, podrá hacer funcionar el equipo en la forma siguiente:
- En el Modo A, Código 7700; o
 - En el Modo A, Código 7500, para indicar en forma específica que está siendo objeto de interferencia ilícita; o
 - Activar la capacidad de emergencia y/o urgencia apropiada de la ADS; o
 - Transmitir el mensaje de emergencia apropiado mediante CPDLC.
- d) Cuando se sepa o sospeche que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS atenderán con prontitud las solicitudes de dicha aeronave. Seguirá transmitiéndose la información que proceda para que el vuelo se realice con seguridad, y se tomarán las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo, especialmente el aterrizaje, en condiciones de seguridad.

SECCIÓN 262.24 CONTINGENCIA EN VUELO.

- a) Aeronaves extraviadas, no identificadas y desviadas.

Tan pronto como una dependencia de los servicios de tránsito aéreo, tenga conocimiento de que hay una aeronave extraviada, no identificada o desviada, tomará todas las medidas necesarias para auxiliar a la aeronave y proteger su vuelo, de conformidad a los Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo.

- b) Interceptación de aeronaves civiles.

Tan pronto como una dependencia de servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada en su zona de responsabilidad, adoptará las medidas estipuladas en los Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo, que considere apropiadas al caso.

SECCIÓN 262.25 LA HORA EN LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) Las dependencias de servicios de tránsito aéreo, emplearán el Tiempo Universal Coordinado (UTC) y lo expresarán en horas y minutos, y cuando se requiera en segundos del día de 24 horas que comienza a medianoche.

- b) Las dependencias de servicios de tránsito aéreo, estarán dotadas de relojes claramente visibles desde cada puesto de trabajo de la dependencia.
- d) Los relojes de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y otros dispositivos para registrar la hora serán verificados según sea necesario, a fin de que den la hora exacta, con una tolerancia de más o menos 30 segundos respecto a la UTC. Será responsabilidad del Centro de Control de Maiquetía la verificación periódica de la hora UTC e informarla al resto de las dependencias ATS.
- e) Las torres de control de aeródromos suministrarán la hora exacta al piloto, antes de que la aeronave inicie su rodaje para el despegue. Las señales horarias se referirán al medio minuto o minuto entero superior más próximo.

SECCIÓN 262.26 ESTABLECIMIENTO DE REQUISITOS DE LLEVAR A BORDO TRANSPONEDORES DE NOTIFICACIÓN DE ALTITUD DE PRESIÓN Y DE SU FUNCIONAMIENTO.

- a) La autoridad aeronáutica, fijará los requisitos para llevar a bordo Transpondedores de notificación de la altitud de presión y para su funcionamiento en partes determinadas del espacio aéreo.
- b) La finalidad de la disposición estipulada en 262.26 a), es aumentar la eficacia de los servicios de tránsito aéreo y de los sistemas anticollisión de a bordo.

SECCIÓN 262.27 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DEL ATS.

- a) La autoridad aeronáutica, implantará programas sistemáticos y adecuados de gestión de la seguridad ATS, para garantizar que se mantiene la seguridad en el suministro de los servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo venezolano.
- b) Cualquier cambio significativo del sistema ATC, relacionado con la seguridad, incluida la implantación de una mínima reducida de separación o de un nuevo procedimiento, solamente entrará en vigor después de que una evaluación de la seguridad haya demostrado, que se cumple con un nivel aceptable de seguridad y se haya consultado a los usuarios. La autoridad ATS asegurará que se tomen medidas adecuadas para que haya supervisión después de la implantación, con el objeto de verificar que se satisface el nivel requerido de seguridad.

SECCIÓN 262.28 SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) Se suministrará servicio de control de tránsito aéreo:
1. A todos los vuelos IFR en el espacio aéreo Clases A, C, D, y E;
 2. A todos los vuelos VFR en el espacio aéreo Clases C y D;
 3. A todos los vuelos VFR especiales;
 4. A todo tránsito de aeródromo en los aeródromos controlados.

SECCIÓN 262.29 PROVISIÓN DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.

El servicio de control de tránsito aéreo será provisto por las diferentes dependencias en la forma siguiente:

- a) Servicio de control de área:
1. Por el Centro de Control de Área de Maiquetía; o
 - i) Por una dependencia que suministra el servicio de control de aproximación, en una zona de control o en un área de control de extensión limitada, destinada principalmente para el suministro del servicio de control de aproximación cuando no se ha establecido un centro de control de área.
- b) Servicio de control de aproximación:
- El servicio de control de aproximación será suministrado por:
1. Por las Oficinas de Control de Aproximación dentro de las Áreas de Control Terminal y las Zonas de Control de los aeropuertos donde hay establecida una TMA, dentro de la región de Información de Vuelo de Maiquetía.
 2. Por las torres de control de aeródromo o el Centro de Control de Área de Maiquetía, en aquellos aeródromos controlados ubicados fuera de las Áreas de Control Terminal, en los cuales existen procedimientos instrumentales de llegada y/o salida.
- c) Servicio de control de aeródromo:
- Por medio de las torres de control de aeródromo en los aeródromos controlados.

SECCIÓN 262.30 FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) Con el fin de proporcionar el servicio de control de tránsito aéreo, la dependencia de control de tránsito aéreo:
1. Dispone de la información sobre el movimiento proyectado de cada aeronave y variaciones del mismo, y de datos sobre el progreso efectivo de cada una de ellas;
 2. Determina, basándose en la información recibida, las posiciones relativas, que guardan entre ellas, las aeronaves conocidas;
 3. Otorga autorizaciones e información para los fines de prevenir colisiones entre las aeronaves, que estén bajo su control y acelerar y mantener ordenadamente el flujo del tránsito aéreo;
 4. Coordina las autorizaciones, en cuanto sea necesario, con las otras dependencias:
 - i) Siempre que, de no hacerlo, una aeronave pueda obstaculizar el tránsito dirigido por dichas otras dependencias;
 - ii) Antes de transferir el control de una aeronave a dichas otras dependencias.
 5. La información sobre el movimiento de las aeronaves, junto con el registro de autorizaciones del control de tránsito aéreo otorgadas a las mismas, se exhibe de forma que permita un análisis fácil, a fin de mantener una afluencia eficiente del tránsito aéreo, con la debida separación entre aeronaves.
 6. Las autorizaciones concedidas por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionan separación:
 - i) Entre todos los vuelos en el espacio aéreo de Clases A;
 - ii) Entre los vuelos IFR en el espacio aéreo de Clases C, D y E;
 - iii) Entre vuelos IFR y VFR en el espacio aéreo de Clase C;
 - iv) Entre vuelos IFR y vuelos VFR Especiales;
 - v) Entre vuelos VFR especiales, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente, excepto que, cuando lo solicite una aeronave y con tal de que el procedimiento haya sido previamente aprobado por la autoridad ATS competente para los casos enumerados en el literal (b) en espacios aéreos clase D y E, un vuelo puede ser autorizado sin proporcionarle separación con respecto a una parte específica del vuelo que se lleve a cabo en condiciones meteorológicas visuales.
- b) La separación proporcionada por una dependencia de control de tránsito aéreo, se obtiene por lo menos en una de las siguientes formas:
1. Separación vertical, mediante la asignación de diferentes niveles elegidos entre:
 - i) La tabla de niveles de crucero que figura en el Anexo2, Apéndice 3; o
 - ii) Una tabla de niveles de crucero modificada para los vuelos por encima del nivel de vuelo 410, cuando así se prescriba de conformidad con el Reglamento del Aire, si bien la correlación entre niveles y derrota allí prescrita, no se aplicará cuando se indique otra en las pertinentes publicaciones de información aeronáutica o en las autorizaciones del control de tránsito aéreo.
 2. Separación horizontal obtenida proporcionando:
 - i) Separación longitudinal, manteniendo un intervalo entre las aeronaves que lleven la misma derrota, o derrotas convergentes recíprocas, expresadas en función de tiempo (10 minutos entre aeronaves, salvo los casos en los cuales, por cartas de acuerdos operacionales con Regiones de Información de Vuelos adyacentes, se haya prescrito otro acuerdo) o de distancia (80, 20 ó 10 millas náuticas, según las velocidades de las aeronaves); o
 - ii) Separación lateral, manteniendo las aeronaves en diferentes rutas o en diferentes áreas geográficas

SECCIÓN 262.31 MÍNIMAS DE SEPARACIÓN.

- a) La selección de las mínimas de separación que han de aplicarse en una parte dada del espacio aéreo se hará como sigue:
1. Las mínimas de separación se elige entre las que figuran en las disposiciones de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo

correspondientes y en los procedimientos suplementarios regionales, que sean aplicables a las circunstancias prevecientes. Cuando se utilicen tipos de ayudas o prevelezcan circunstancias que no estén previstas en las disposiciones vigentes, según proceda, se establecerán otras mínimas de separación, por:

- i) La autoridad ATS competente, previo acuerdo con los explotadores, respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo sobre el territorio de la República Bolivariana de Venezuela;
 - ii) Acuerdo regional de navegación aérea, respecto a rutas o partes de las mismas que estén dentro del espacio aéreo sobre alta mar o sobre áreas de soberanía indeterminada.
2. La selección de las mínimas de separación se hará por acuerdo entre las autoridades ATS competentes, responsables del suministro de los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo adyacente cuando:
- i) El tránsito ha de pasar de uno a otro de los espacios aéreos adyacentes;
 - ii) Las rutas se hallen tan próximas al límite común de los espacios aéreos adyacentes, que afecten las mínimas de separación aplicables según las circunstancias.
- b) Los detalles de las mínimas de separación elegidas y de sus áreas de aplicación, se notificarán a:
1. Las dependencias ATS pertinentes, y
 2. Los pilotos y explotadores, mediante las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP), cuando la separación se base en el uso por parte de la aeronave de ayudas para la navegación especificadas o en técnicas de navegación determinadas.

SECCIÓN 262.32 RESPONSABILIDAD AL PROPORCIONAR CONTROL.

a) Responsabilidad del control de vuelos.

Todo vuelo controlado estará en todo momento bajo control de una sola dependencia de control de tránsito aéreo.

b) Responsabilidad del control dentro de determinado bloque de espacio aéreo.

La responsabilidad del control, respecto a todas las aeronaves que operen dentro de un determinado bloque de espacio aéreo recaerá en una sola dependencia de control de tránsito aéreo. Sin embargo, el control de una aeronave o de grupos de aeronaves podrá delegarse a otras dependencias de control de tránsito aéreo, siempre que quede asegurada la coordinación entre todas las dependencias de control de tránsito aéreo interesadas.

SECCIÓN 262.33 TRANSFERENCIA DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONTROL.

a) Lugar o momento de la transferencia:

La responsabilidad del control de una aeronave se transferirá de una dependencia de control de tránsito aéreo a otra, en la forma siguiente:

1. Entre el Centro de Control Maiquetía y los Centros de Control de las Regiones de Información de Vuelo Adyacentes. La responsabilidad del control de una aeronave se transferirá de el Centro de Control Maiquetía y los Centros de Control de las Regiones de Información de Vuelo Adyacentes en un área de control adyacente, en el momento en que el centro de control de área que ejerce el control de la aeronave calcule que la aeronave cruzará el límite común de ambas áreas de control o en cualquier otro punto o momento que se haya convenido entre ambas dependencias.
2. Entre el Centro de Control Maiquetía y las oficinas de Control de Aproximación. La responsabilidad del control de una aeronave se transferirá del Centro de Control Maiquetía y las oficinas de Control de Aproximación, y viceversa, en determinado momento o, en un punto o momento convenido entre ambas dependencias.
3. Entre las Oficinas de Control de Aproximación y las torres de control de aeródromo:
 - i) Aeronaves que llegan:

La responsabilidad del control de una aeronave que llega, se transferirá de la dependencia que proporcione servicio de control de aproximación a la torre de control de aeródromo, cuando la aeronave:

 - A) Se encuentre en las proximidades del aeródromo, y se considere que podrá realizar la aproximación y el aterrizaje por referencia

visual a tierra; o haya alcanzado condiciones meteorológicas ininterrumpidas de vuelo visual; o bien.

- B) Haya llegado a un punto o nivel prescrito, lo que ocurra antes, según lo especificado en Cartas de Acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS; o
- C) Haya aterrizado, lo primero que ocurra.
- D) Incluso cuando exista una dependencia de control de aproximación, el control de ciertos vuelos puede transferirse directamente de un centro de control de área a una torre de control de aeródromo y viceversa, por acuerdo previo entre las dependencias interesadas, respecto a la parte pertinente del servicio de control de aproximación que ha de ser proporcionado por el centro de control de área o por la torre de control del aeródromo, según corresponda.

ii) Aeronaves que salen.

La responsabilidad del control de una aeronave que sale, se transferirá de la torre de control de aeródromo a la que proporcione servicio de control de aproximación, cuando en las proximidades del aeródromo prevelezcan condiciones meteorológicas de vuelo visual:

- A) antes del momento en que la aeronave abandone las proximidades del aeródromo; o
- B) antes de que la aeronave pase a operar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; o
- C) haya llegado a un punto o nivel prescritos, según lo especificado en Cartas de Acuerdo o instrucciones locales lo primero que ocurra;
- D) cuando en el aeródromo prevelezcan condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, inmediatamente después de que la aeronave esté en vuelo; o

4. Entre los sectores o posiciones de control dentro de la misma dependencia de control de tránsito aéreo:

Se transferirá la responsabilidad de control de una aeronave de un sector o una posición de control a otro sector de control, dentro de la misma dependencia de tránsito aéreo, al llegar a un punto, nivel u hora, según lo especificado en las instrucciones locales.

b) Coordinación de la transferencia:

1. La responsabilidad del control de una aeronave no será transferida de una dependencia de control de tránsito aéreo a otra sin el consentimiento de la dependencia de control aceptante, el cual deberá obtenerse según lo indicado en el numeral 2, literales i y ii.
2. La dependencia de control transferidora comunicará a la dependencia de control aceptante las partes apropiadas del plan de vuelo actualizado, así como toda información de control pertinente a la transferencia solicitada.

i) Cuando haya de realizarse la transferencia del control utilizando datos radar, la información de control pertinente a dicha transferencia incluirá información referente a la posición y, si se requiere, la derrota y la velocidad de la aeronave observada por radar inmediatamente antes de la transferencia.

ii) Cuando haya de realizarse la transferencia del control utilizando datos ADS, la información de control pertinente a dicha transferencia incluirá la posición en cuatro dimensiones y otras informaciones, según corresponda.

3. La dependencia de control aceptante deberá:

i) indicar que se halla en situación de aceptar el control de la aeronave en las condiciones expresadas por la dependencia de control transferidora, a no ser que, por previo acuerdo entre ambas dependencias, la ausencia de dicha información deba entenderse como una aceptación de las condiciones especificadas; o indicar los cambios necesarios al respecto; y

ii) especificar cualquier otra información o autorización referente a la parte siguiente del vuelo que la aeronave necesite en el momento de la transferencia.

4. A no ser que se haya acordado lo contrario entre las dos dependencias de control interesadas, la dependencia aceptante notificará a la dependencia transferidora el momento en que se haya establecido la comunicación por radio en ambos sentidos con la aeronave de que se trate y asumido el control de la misma.

Se especificarán en Cartas de Acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS, según corresponda, los procedimientos de coordinación aplicables, incluidos los puntos de transferencia de control.

SECCIÓN 262.34 AUTORIZACIONES DEL CONTROL DE TRANSITO AÉREO.

Las autorizaciones del control de tránsito aéreo, tienen como única finalidad cumplir con los requisitos de suministrar servicio de control de tránsito aéreo.

a) Contenido de las autorizaciones:

1. La autorización del control de tránsito aéreo contendrá:

- i) la identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;
- ii) el límite de la autorización;
- iii) la ruta de vuelo;
- iv) el nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel, si corresponde; en lo que respecta a los niveles, si la autorización abarca únicamente parte de la ruta, es importante que la dependencia de control de tránsito aéreo especifique el punto hasta el cual afecta la parte de la autorización que atañe a los niveles, siempre que sea necesario para asegurar la observancia del Reglamento del Aire, referente a falla de comunicaciones en IMC;
- v) las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira la autorización. La hora de expiración de la autorización es aquella en que caduca automáticamente si no se ha iniciado el vuelo. La misma se establece en 1 hora posterior a la hora estimada de despegue a menos que la misma sea revisada por la dependencia de control de aeródromo)

2. Se establecerán rutas normalizadas de salida y de llegada y procedimientos conexos, cuando sea necesario, para facilitar:

- i. la circulación segura, ordenada y rápida del tránsito aéreo;
- ii. la descripción de la ruta y el procedimiento para las autorizaciones del control de tránsito aéreo.

b) Autorizaciones para los vuelos transónicos:

1. La autorización del control de tránsito aéreo referente a la fase de aceleración transónica de un vuelo supersónico se extenderá por lo menos hasta el final de dicha fase.
2. La autorización del control de tránsito aéreo referente a la desaceleración y al descenso de una aeronave que pasa del vuelo de crucero supersónico al vuelo subsónico, deberá permitirle un descenso ininterrumpido, durante la fase transónica.

c) Colación de autorizaciones y de información relacionada con la seguridad.

1. La tripulación de vuelo confirmará repitiendo al controlador de tránsito aéreo las partes de las autorizaciones e instrucciones que se transmiten oralmente del ATC que estén relacionadas con la seguridad. Se confirmarán los siguientes elementos:

- i) Autorizaciones de ruta ATC;
- ii) Autorizaciones e instrucciones para entrar, aterrizar, despegar, mantenerse en espera a distancia, cruzar y retroceder en cualquier pista; y
- iii) Pista en uso, reglaje de altímetro, códigos SSR, instrucciones de nivel, instrucciones de rumbo y velocidad y niveles de transición, ya sea expedido por el controlador o incluidos en las radiodifusiones ATIS.

2. Otras autorizaciones o instrucciones, incluidas las autorizaciones condicionales, serán colacionadas o se dará acuse de recibo de las mismas de forma que se indique claramente que han sido comprendidas y que serán cumplidas.

3. El controlador escuchará la repetición para asegurarse que la tripulación de vuelo ha acusado recibo correctamente de la autorización o la instrucción.

4. A menos que lo prescriba la autoridad ATS competente, no se requerirá confirmación oral de mensajes CPDLC.

d) Coordinación de las autorizaciones:

1. La autorización del control de tránsito aéreo se coordinará entre las dependencias del control de tránsito aéreo, para que abarque toda la ruta de la aeronave, o determinada parte de la misma, de la manera siguiente:

- i) Se expedirá una autorización a la aeronave para toda la ruta hasta el aeródromo del primer aterrizaje previsto:

- A) Cuando haya sido posible, antes de la partida, coordinar la autorización con todas las dependencias bajo cuyo control pasará la aeronave; o bien,
- B) Cuando exista razonable seguridad de que se obtendrá previamente la coordinación entre aquellas dependencias bajo cuyo control pasará subsiguientemente la aeronave.

2. Cuando se expida una autorización que cubra la parte inicial del vuelo únicamente, como medio para acelerar el tránsito de salida, las autorizaciones sucesivas que se expidan en ruta, se ajustarán a lo especificado anteriormente, aunque el aeródromo del primer aterrizaje previsto esté bajo la jurisdicción de un centro de control de área que no sea el que expide la autorización en ruta.

3. Cuando no se haya logrado o previsto la coordinación mencionada en el literal d, numeral 1 (i). Sólo se dará autorización a la aeronave para llegar hasta el punto en donde pueda asegurar razonablemente la coordinación. Antes de llegar a dicho punto, o sobre tal punto, la aeronave recibirá una nueva autorización, debiéndose dar entonces las instrucciones que sean necesarias.

4. Cuando así lo disponga la autoridad ATS competente, puede exigirse que las aeronaves entren en contacto con una dependencia de control de tránsito aéreo subsiguiente a fin de recibir una autorización anticipada antes del punto de transferencia de control.

5. Las aeronaves mantendrán la necesaria comunicación en ambos sentidos, con la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada, mientras estén solicitando una autorización anticipada, indicando claramente al piloto el carácter específico de toda autorización anticipada que se otorgue.

6. A menos que estén coordinadas, las autorizaciones anticipadas no afectarán el perfil de vuelo original de la aeronave en cualquier espacio aéreo, salvo el de la dependencia de control de tránsito aéreo responsable del otorgamiento de la autorización anticipada.

7. Cuando sea posible y se utilicen comunicaciones por enlace de datos para facilitar el otorgamiento de autorizaciones anticipadas, debería contarse con comunicaciones en ambos sentidos entre el piloto y la dependencia de control de tránsito aéreo que otorgue dichas autorizaciones.

8. Cuando una aeronave intente partir de un aeródromo situado dentro de un área de control para entrar en otra, dentro de un período de treinta minutos, o de otro período de tiempo especificado que convergen los centros de control de área pertinentes, se efectuará la coordinación con la dependencia de control subsiguiente antes de expedir la autorización de partida.

9. Cuando una aeronave vaya a salir de un área de control para proseguir su vuelo fuera del espacio aéreo controlado, y luego vuelva a entrar en la misma área de control o en otra área de control, podrá concederse una autorización desde el punto de salida hasta el aeródromo del primer aterrizaje previsto. Tales autorizaciones o sus revisiones se aplicarán solamente a las partes del vuelo efectuadas dentro del espacio aéreo controlado.

e) Gestión de afluencia de tránsito aéreo.

1. Se implantará la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en el espacio aéreo en el que la demanda de tránsito aéreo exceda, o se espera que exceda, de la capacidad declarada de los servicios de control de tránsito aéreo de que se trate. La capacidad de los servicios de control de tránsito aéreo queda declarada por la autoridad ATS competente en 15 aeronaves en forma simultánea por cada Sector de control.

2. Cuando la dependencia ATC estime que no es posible atender a más tránsito del que ya se ha aceptado, para un período de tiempo y lugar o áreas determinadas, o que sólo puede atenderlos a un ritmo determinado, dicha dependencia adoptará el ATFM y lo notificará cuando proceda a las dependencias ATS interesadas. Las tripulaciones de vuelo de aeronaves destinadas a dicho lugar o áreas y los explotadores involucrados serán informados acerca de las demoras previstas o de las restricciones que serán aplicadas.

CAPÍTULO B**TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS.****SECCIÓN 262.35 DIVISIÓN DEL SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS.**

El servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas, de la República Bolivariana de Venezuela como Estado contratante de la OACI se divide en:

a) Servicio Fijo Aeronáutico (AFS):

Es el servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados,

que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que la operación de los servicios aéreos sea regular, eficiente y económica.

b) Servicio Móvil Aeronáutico (AMS):

Es el servicio de radiocomunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que la operación de los servicios aéreos sea regular, eficiente y económica

c) Servicio de Radionavegación:

Es aquel destinado a las aeronaves y a su explotación en condiciones de seguridad, este servicio contempla: *Radiodeterminación*: determinación de la posición, velocidad u otras características de un objeto, u obtención de información relativa a estos parámetros mediante las prioridades de propagación de las ondas radioeléctricas y *Radionavegación*: radiodeterminación utilizada para fines de navegación inclusive para señalar la presencia de obstáculos.

d) Servicio de Radiodifusión:

Es aquel destinado a la transmisión de información relativa a la Navegación Aérea.

SECCIÓN 262.36 DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

a) Acceso:

Todas las Estaciones del Servicio Nacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas estarán protegidas contra el acceso físico no autorizado.

b) Tarifas:

El intercambio de las comunicaciones necesarias entre las Estaciones del Servicio Nacional de Telecomunicaciones aeronáuticas y entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronaves, deberá hacerse sin cargo determinado por los mensajes, salvo disposición contraria por parte de la autoridad aeronáutica.

c) Horas de servicio:

Las Estaciones del Servicio Nacional de Telecomunicaciones, y entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronaves, corresponderá a la autoridad aeronáutica:

1. Notificar, las horas normales de servicio y sus cambios en las Estaciones, a los organismos de telecomunicaciones aeronáuticas que hayan designado las demás administraciones interesadas en recibir esta información, siempre que sea necesario y factible, antes de que tal cambio tenga efecto. Dichos cambios se divulgarán también, siempre y cuando sea necesario, en los NOTAM.
2. Procesar, las solicitudes de cambios en el horario de servicios, realizadas por las estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas y las empresas explotadoras de aeronaves, tal solicitud deberá ser formulada, tan pronto como sea posible, una vez vista la necesidad del cambio. Se informará al solicitante el resultado de su petición, tan pronto como sea posible. La notificación reglamentaria del horario normal de servicio de las instalaciones necesarias para la navegación aérea, deberá realizarse a través de la sección de comunicaciones (COM) de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

d) Supervisión

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil a través de la División de Comunicaciones deberá:

1. Asegurar que el servicio de telecomunicaciones aeronáuticas, se preste de acuerdo con lo dispuesto en los procedimientos contenidos en el Anexo-10. Volumen II de la OACI. De igual forma deberá intercambiar información respecto al funcionamiento de los sistemas de comunicaciones, operaciones, mantenimiento y fenómenos no comunes que afecten las transmisiones en el servicio.
2. Velar por que ninguna estación situada dentro del territorio de la República Bolivariana de Venezuela, haga transmisiones intencionadas de señales, mensajes o datos, innecesarios o anónimos. Cuando se utilice la red radiotelefónica, los casos de servicio que requieran aclaraciones de tráfico, deben ser tratados con diálogos breves y precisos.
3. Adoptar todas las precauciones posibles, tales como selección de frecuencia y de horario, reducción y de ser posible, la supresión de la irradiación, antes de autorizar los experimentos y ensayos de cualquier estación. Cualquier interferencia perjudicial motivada por ensayos y experimentos se eliminará tan pronto como sea posible.

SECCIÓN 262.37 LAS INTERFERENCIAS PERJUDICIALES:

Se califica como la radiación no esencial causada por la transmisión, emisión o inducción que afecte de forma parcial o total la recepción de un tráfico en progreso. Para evitar estas inconveniencias, se prohíbe efectuar transmisiones inútiles de señales, o bien, transmisiones de correspondencia superfluas, o, transmisiones de señales sin una identificación reconocida.

a) Las interferencias perjudiciales se clasifican en:

1. Interferencias de radio, Es aquella que se origina por superposición de señales de otras estaciones en las frecuencias de recepción.
2. Interferencias industriales, Es aquella que se origina localmente y es producida por instalaciones eléctricas de toda clase, incluidas las redes de energía, cuando se verifica desperfectos en su funcionamiento u otras inconveniencias en la propia instalación.
3. Interferencias atmosféricas, Es aquella que es producida por descargas eléctricas de determinados fenómenos meteorológicos naturales, nubes, tempestades, rayos, lluvias, etc.

b) Confidencialidad de las telecomunicaciones:

La Autoridad Aeronáutica adoptará las medidas necesarias para evitar y prohibir:

1. La interceptación, divulgación y la publicación o cualquier otro uso indebido, de toda clase de información de las radiocomunicaciones y/o mensajes cursados por la AFTN.
2. El contenido de los mensajes que se transmiten a través de la red AFTN, son de carácter confidencial y se le debe guardar probidad absoluta.
3. Será sancionado por las leyes del Estado, a toda persona que utilice el medio radiotelefónico para interferir y/o afectar el desenvolvimiento normal de las operaciones aéreas.

SECCIÓN 262.38 PROCEDIMIENTOS GENERALES.

La Autoridad Aeronáutica a través de la División de Comunicaciones, tomará las medidas necesarias que correspondan y velará por el cumplimiento y aplicación de los procedimientos que en esta regulación se establecen a continuación respecto a las telecomunicaciones aeronáuticas.

a) Prorroga del servicio y cierre de las Estaciones:

Las Estaciones del Servicio Nacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas y aquellas estaciones aeronáuticas, que no funcionen continuamente, podrán prolongar sus horas normales de servicio, según se requiera para atender el tráfico necesario de las operaciones de vuelo. Su apertura y cierre de operaciones, deberá notificarse a través de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) o cualquier otro medio de comunicación alternativo, al Centro Conmutador Automático de Mensajes de Maiquetía (CCAM), y al Centro de Telecomunicaciones Aeronáuticas de Maiquetía (CTAM), como estación control del grupo AFTN al cual pertenece.

Antes de cerrar, cada estación del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas, participará su intención a todas las Estaciones con que este en comunicación directa y se notificará la hora de su reapertura, cuando sea distinta a la acostumbrada.

Las Estaciones del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas y dependencias de servicios de tránsito aéreo, que reciban la notificación del cierre de operaciones de una estación, deberá dar acuse de recibo y asentar en su registro oficial, la estación y la hora del cierre de operaciones.

Cuando una estación del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas, este funcionando regularmente en una red con circuito común, deberá notificar su intención de cerrar, a la estación de control, o a todas las estaciones de la red. Luego continuará a la escucha durante diez (10) minutos y si no recibe llamada alguna durante dicho periodo, podrá terminar el servicio.

A nivel nacional, cuando una dependencia de servicios de tránsito aéreo, tenga la intención de notificar su cierre de operaciones, deberá hacerlo a través del medio de comunicación asignado o cualquier otro medio de comunicación alternativo, al centro de comunicaciones AFTN que actúe como su estación control, y de la cual es estación tributaria.

Las Estaciones que no funcionen continuamente y que se encarguen del tráfico de mensaje de socorro, emergencia, interferencia ilícita o interceptación, prolongaran su horario normal de servicio para prestar el apoyo necesario a esas comunicaciones.

b) Aceptación, Transmisión y Entrega de Mensajes.

Las Estaciones del Servicio Nacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas aceptarán únicamente para su transmisión las categorías de mensajes indicadas a continuación:

1. mensajes de socorro;
2. mensajes de urgencia;
3. mensajes relativos a la seguridad de vuelo;
4. mensajes meteorológicos;
5. mensajes relativos a la regularidad de vuelo;
6. mensajes de los servicios de información aeronáutica (AIS);
7. mensajes aeronáuticos administrativos;
8. mensajes de servicio,

La responsabilidad de determinar si un mensaje es aceptable, corresponderá a la Estación del Servicio Nacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas donde se origine el mensaje, el cual deberá estar firmado por el Funcionario autorizado a través de una providencia administrativa emitida por la consultaría jurídica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) o en su defecto deberá estar firmado por el funcionario encargado de la Dependencia siempre y cuando este autorizada la delegación de firma, caso contrario deberá estar autorizado por el Presidente del Instituto. La Gerencia General de Seguridad Aeronáutica, podrá emitir y autorizar los mensajes relativos a suspensiones de actividades aeronáuticas.

Cuando un mensaje sea considerado inaceptable por la estación, esta, deberá comunicarse lo más pronto posible con la autoridad responsable de la dependencia remitente del mensaje a fin de notificarle la cancelación del mismo.

Cuando un mensaje se considere aceptable, la estación del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas transmitirá, retransmitirá o entregará sin discriminación o demora de conformidad con el orden de prioridad siguiente:

ORDEN DE PRIORIDAD DE TRANSMISIÓN AFTN	INDICADOR DE PRIORIDAD
1	SS
2	DD, FF
3	GG, KK

Solo se aceptarán para su transmisión, los mensajes dirigidos a las estaciones, dependencias de los servicios de tránsito aéreo y organismos aeronáuticos que formen parte del Servicio Nacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas, excepto cuando se hayan hecho arreglos especiales con la autoridad de telecomunicaciones que corresponda.

Se aceptará y transmitirá como un solo mensaje cuyo texto sea idéntico, el dirigido a dos o más destinatarios, ya sea en la misma estación o en diferentes estaciones.

Los mensajes entregados por las empresas explotadoras de aeronaves a la Estación del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas, serán aceptados únicamente, si los presenta en la forma prescrita en el manual de procedimientos, y no serán responsables, de la entrega personal de los mensajes al destinatario(s) los que se encuentren dentro de los límites del aeródromo(s) a que sirva la estación en cuestión y, fuera de esos límites, solamente al destinatario(s) que se haya convenido mediante arreglos especiales con la administración correspondiente.

Los mensajes se entregarán en forma escrita (formatos establecidos) u otros medios permanentes prescritos por la autoridad aeronáutica, se podrán recibir por sistemas telefónicos, radiotelefónicos, siempre y cuando dichos sistemas dispongan de una de instalaciones de grabación de voz; de no ser así, se deberá recibir por un medio alterno impreso (fax, intranet, Internet) previa confirmación del remitente.

Se utilizará como identificación de la estación del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo u organismo aeronáutico que transmitió o recibió el mensaje, la ubicación geográfica donde se encuentra, mediante el tercer y cuarto carácter de su indicador de lugar asignado (DOC-7910-OACI), seguido de tres o de cuatro (4) caracteres que indicarán la identificación de la misma, de acuerdo a los designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos (DOC-8585-OACI).

El personal de las estaciones del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas, como el personal de los servicios de tránsito aéreo, deberán con la finalidad de dar fluidez en la transmisión de datos ATS, conocer el formato de los mensajes de los servicios de tránsito aéreo según se define en los PANS-ATM (DOC-4444-OACI) a fin de transmitirlo en la forma normalizada.

Los mensajes recibidos por el CTAM (Centro de Telecomunicaciones Aeronáuticas de Maiquetía) correspondientes al suministro del servicio móvil aeronáutico (AMS), que contengan información meteorológica e información de los servicios de tránsito aéreo de una aeronave en vuelo (ZZZ), deberán transmitirse sin demora alguna, en un mensaje a través de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) a los destinatarios correspondientes de acuerdo a los procedimientos establecidos.

c) Sistema horario

Todas las estaciones del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas emplearán el tiempo universal coordinado (UTC), establecido como hora aeronáutica a nivel internacional para los estados contratantes de la OACI, donde la media noche se designará como las 2400UTC (08:00PM), para indicar el fin del día, y las 0000UTC (08:00PM), para su inicio, por lo tanto, deberá utilizarse este horario en los registros de comunicaciones para cerrar y abrir las operaciones del día.

El grupo de fecha-hora (DTG), utilizado en el formato de los mensajes cursados a través de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN, constará de seis cifras, de las cuales las dos primeras representarán el día del mes y las cuatro últimas la hora y los minutos respectivamente en tiempo universal coordinado (UTC).

d) Registro de comunicaciones.

Las Estaciones del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas deberán llevar un registro de comunicaciones, escrito o automático; a excepción de las comunicaciones directas entre estaciones de aeronave y una estación aeronáutica, cuando utilicen radiotelefonía. Este registro de comunicaciones servirá de protección si se efectuare una investigación de las actividades del operador de guardia, y puede requerirse como prueba legal.

Las Estaciones del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas registrarán los mensajes cuando los reciba, pero si durante una emergencia la anotación manual generase demoras en las comunicaciones, podrá interrumpirse temporalmente el registro de los mensajes y hacerse en la primera oportunidad.

Las Estaciones del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas deberán estar equipadas de sistemas de registro de voz, en las comunicaciones establecidas con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo por los circuitos y redes orales directas ATS y en caso de operación radiotelefónica será conveniente que se proporcionase este tipo de registro para usarlo en caso de interrupción de la anotación manual.

En los registros escritos, las anotaciones se harán solamente por el personal de las estaciones del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas que estén de guardia, estas anotaciones deberán de ser completas, claras, correctas y legibles, y no se realizarán marcas o anotaciones superfluas.

En los registros escritos, cualquier corrección que sea necesaria se hará solamente por la persona que originalmente hizo la anotación. La corrección se efectuará trazando una sola línea a mano o a máquina sobre la anotación incorrecta, agregando las iniciales de la persona que hace la corrección, hora y fecha en que se hizo. La anotación correcta se hará en la línea siguiente a la última anotación.

Los registros de comunicaciones, escritos o automáticos, se conservarán como mínimo por un término de treinta (30) días. En caso de ser necesario por motivo de averiguación o investigación, se retendrán todos los registros por periodos de mayor duración, hasta que se compruebe que ya no serán necesarios.

Se anotarán en el registro oficial escrito de la estación la siguiente información:

- i) Nombre del organismo encargado de la operación de la Estación de Telecomunicaciones Aeronáuticas.
- ii) Identificación de la Estación
- iii) Fecha
- iv) Hora de apertura y cierre de la estación
- v) Firma de cada operador y hora en que comienza, continua o termina su guardia
- vi) Novedades del personal de la estación
- vii) Condiciones e información general del estado de los equipos y circuitos conectados a la estación.
- viii) Breve descripción de las condiciones en que se efectúan las comunicaciones y dificultades, incluso interferencia perjudiciales.
- ix) Estadísticas del manejo del tráfico de mensajes transmitidos y recibidos en la estación.
- x) Información adicional que el operador estime útil, como parte de anotación sobre el funcionamiento de la estación.

e) Establecimiento de comunicación por radio.

Todas las estaciones contestarán las llamadas que les sean dirigidas por otras estaciones que pertenezcan al servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas e intercambiarán comunicaciones cuando les sea requerido.

Toda estación que se encuentre inoperativa en su transmisión y/o recepción a través de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN, establecerá comunicación directa por radio con el grupo AFTN (ORIENTE u OCCIDENTE), al cual pertenezca y/o con su estación control (principal) en las frecuencias HF (alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ) establecidas, o a través de sistemas telefónicos, o cualquier otro medio alternativo, para dar fluidez al tráfico de mensajes que tenga que transmitir o retransmitir.

Todas las estaciones irradiarán el mínimo de potencia necesaria para asegurar una buena comunicación.

f) Uso de abreviaturas y códigos.

En la Estaciones se emplearán abreviaturas y códigos, siempre que sean apropiados y su uso simplifique y facilite las comunicaciones. Las abreviaturas y códigos de la OACI aprobados para ser utilizados por las estaciones se encuentran especificadas en la documentación técnica (DOC-8400 OACI).

g) Cancelación de mensajes.

Los mensajes únicamente se cancelaran por la estación cuando dicha cancelación se autorice por el remitente del mensaje.

h) Estadísticas del tráfico de mensajes.

Las Estaciones emplearán un sistema de estadística para el manejo de los mensajes aeronáuticos transmitidos o recibidos durante el día, los cuales deberán ser recopilados por: categoría de mensaje, medio de comunicación utilizado y horas de servicio. El resultado deberá arrojarse en los cómputos mensuales del tráfico manejado.

SECCIÓN 262.39 SERVICIO FIJO AERONÁUTICO (AFS).

a) El servicio aeronáutico comprenderá los siguientes sistemas y aplicaciones utilizados para las comunicaciones tierra-tierra (es decir, entre puntos fijos o de punto a multi-punto) del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas:

1. Circuitos y redes orales directas ATS;
2. Circuitos meteorológicos operacionales, redes y sistemas de radiodifusión;
3. La red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN);
4. Los servicios de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS); y
5. Las comunicaciones entre centros (ICC).

b) Contenido permitido en los Mensajes del Servicio Fijo Aeronáutico.

Se permiten los caracteres siguientes en los mensajes de texto:

Letras: ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

Cifras: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Otros signos:

- (guión)
- ? (Signo de interrogación)
- : (Dos puntos)
- ((Se abre paréntesis)
-) (Se cierra paréntesis)
- . (Punto y aparte, punto)
- , (coma, coma de indicación de decimales)
- ' (apóstrofo)
- = (doble guión o signo igual)
- / (Raya de fracción)
- + (Signo más)

No se emplearán en los mensajes caracteres distintos a los arriba enumerados, a menos que sea absolutamente indispensable para la comprensión del texto. Cuando se usen, se deletrearán completamente.

Para el intercambio de mensajes por los circuitos de teletipo y de teleimpresor, se permitirán las seriales del Alfabeto telegráfico internacional núm. 2 (ITA-2) y los caracteres del Alfabeto internacional núm. 5 (IA-5), de conformidad con lo establecido en el Anexo 10 Vol.-II Cap-4 OACI.

No se emplearán números romanos. Si el remitente del mensaje desea que se informe al destinatario que se trata de números romanos, se escribirán la cifra o cifras arábigas precedidas de la palabra ROMANOS.

El texto de los mensajes se redactará en lenguaje claro o en

abreviaturas y códigos. El remitente evitará el empleo de lenguaje claro cuando sea posible reducir la extensión del texto mediante el uso de abreviaturas y códigos apropiados. No se emplearán palabras o frases que no sean necesarias, tales como expresiones de cortesía.

c) Canales Meteorológicos Operacionales y Redes de Telecomunicaciones Meteorológicas Operacionales.

Los canales meteorológicos operacionales y las redes de telecomunicaciones meteorológicas operacionales son compatibles con los procedimientos de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).

d) Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN)

Categorías de mensajes.

En la Red de Telecomunicaciones fijas aeronáuticas cursaran las siguientes categorías de mensajes:

1. Mensajes de socorro (Indicador de prioridad SS). Estos comprenden, los mensajes transmitidos por las estaciones, en los que se comunique que están amenazados de un peligro grave e inminente, y todos los demás mensajes relativos a la ayuda inmediata que necesita la estación en peligro. Así mismo, comprenderán los mensajes de alerta correspondientes a las fases de emergencia:
 - i. INCERFA
 - ii. ALERFA, y
 - iii. DETRESFA.
2. Mensajes de urgencia (Indicador de prioridad DD). Estos comprenden, los mensajes transmitidos por las estaciones, relativas a la seguridad de una aeronave u otro vehículo o de una persona a bordo o a la vista. Así como, los mensajes operacionales relativos a condiciones meteorológicas, instalaciones, servicios, procedimientos o peligro, cuyo conocimiento pertinente es primordial para el personal encargado de las operaciones aéreas.
3. Los mensajes de seguridad de vuelo (indicador de prioridad FF). Estos comprenderán, los mensajes transmitidos por las estaciones, relativos a mensajes de movimiento y control, los cuales son:

Mensajes normalizados de los servicios de tránsito aéreo	
Mensajes de plan de vuelo presentado	FPL
Mensajes de modificación	CHG
Mensajes de cancelación	CNL
Mensajes de demora	DLA
Mensajes de salida	DEP
Mensajes de llegada	ARR
Mensajes de plan de vuelo actualizado	CPL
Mensajes de estimación	EST
Mensajes de coordinación	CDN
Mensajes de aceptación	ACP
Mensaje de falla de radiocomunicaciones	RTF
Mensajes suplementarios	
Mensajes de solicitud de plan de vuelo	RQP
Mensajes de aeronotificaciones	ARP
Mensajes de reporte de posición	PSN

Los mensajes originados por una empresa explotadora de aeronaves, de interés inmediato para las aeronaves en vuelo o aquellas que se preparan para la salida;

Los mensajes meteorológicos que se limiten a la información SIGMET, aeronotificaciones especiales, mensajes AIRMET, información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas y ciclones tropicales, y pronósticos enmendados.

4. Los mensajes meteorológicos (indicador de prioridad GG) Estos comprenderán los mensajes transmitidos por las estaciones relativos a:
 - i. Mensajes meteorológicos que se limitan a la información ARP (aeronotificaciones) y ARPS (aeronotificaciones especiales).
 - ii. Mensajes relativos a pronósticos de aeródromo TAF
 - iii. Mensajes relativos a pronósticos de área ARFOR.
 - iv. Mensajes relativos a pronósticos de ruta ROFOR.
 - v. Mensajes relativos a pronósticos de tiempo y temperatura en la altura WINTEN
 - vi. Mensajes relativos a observaciones e informes meteorológicos METAR y SPECI.
5. Los mensajes relativos a la regularidad de vuelo (indicador de prioridad GG) Estos comprenderán los mensajes transmitidos por las estaciones relativos a:
 - i. los mensajes sobre la carga de la aeronave, requeridos a efectos de cálculo del peso y del centrado;
 - ii. los mensajes sobre cambios en los horarios de operación de las aeronaves;

- iii. los mensajes sobre los servicios que han de proporcionarse a las aeronaves;
- iv. los mensajes sobre cambios en los requisitos colectivos de los pasajeros, de la tripulación y de la carga, en caso de que los horarios de las operaciones se aparten de los normales;
- v. los mensajes sobre aterrizajes no rutinarios;
- vi. los mensajes sobre arreglos previos al vuelo relativos a servicios de navegación aérea y servicios operacionales que han de proporcionarse para operaciones no regulares de aeronaves, p. ej., solicitudes de autorización de sobrevuelo;
- vii. los mensajes originados por las empresas explotadoras de aeronaves cuando estas empresas notifican la llegada o salida de aeronave;
- viii. los mensajes relativos a piezas o materiales requeridos urgentemente para la operación de aeronaves.

6. Los mensajes de los servicios de información aeronáutica (AIS) (indicador de prioridad GG).

Estos comprenderán los mensajes transmitidos por las estaciones relativas a:

- i. los mensajes relativos a los NOTAM;
- ii. los mensajes relativos a los SNOWTAM;
- iii. los mensajes relativos a los ASHTAM

7. Los mensajes aeronáuticos administrativos (indicador de prioridad KK).

Estos comprenderán los mensajes transmitidos por las estaciones relativas a:

- i. Los mensajes sobre la operación o el mantenimiento de las instalaciones y servicios proporcionados para la seguridad o la regularidad de las operaciones de aeronaves;
- ii. Los mensajes sobre el funcionamiento de los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas;
- iii. Los mensajes intercambiados entre las autoridades de aviación civil en relación con los servicios aeronáuticos.
- iv. Los mensajes de suspensión de actividades aeronáuticas de personal técnico aeronáutico, aeronaves, explotadores aeronáuticos y organismos de mantenimiento aeronáutico.

8. Los mensajes de servicio (indicador de prioridad apropiado).

Esta categoría comprenderá los mensajes originados por las estaciones, para obtener información o verificación respecto a otros mensajes que parezcan hayan sido transmitidos incorrectamente por el servicio fijo aeronáutico, a fin de confirmar números de orden en el canal, etc.

Los mensajes de servicio dirigidos a una estación fija aeronáutica se identificarán solamente por un indicador de lugar, dicho indicador irá inmediatamente seguido del designador de tres letras de la OACI, YFY, y de una 8va. letra apropiada.

A los mensajes de servicio se les asignará el indicador de prioridad apropiado y el texto de los mismos deberá ser lo más breve posible.

Los mensajes de servicio que se refieran a mensajes previamente transmitidos deberán asignárseles el mismo indicador de prioridad del mensaje a que se refieren y aquellos que rectifiquen errores de transmisión, se dirigirán a todos los destinatarios que hubiesen recibido la transmisión incorrecta.

La contestación a un mensaje de servicio se dirigirá a la estación que originó éste inicialmente.

Un mensaje de servicio, aparte de los de acuse de recibo de mensaje SS, se identificará además mediante el uso de la abreviatura SVC como primer elemento del texto.

Cuando un mensaje de servicio se refiera a otro previamente cursado, se hará referencia a este último mediante el uso de la identificación de transmisión o de los grupos de hora de depósito e indicador de remitente que identifiquen el mensaje de que se trate.

Los mensajes de petición de información tendrán el mismo indicador de prioridad que la categoría del mensaje objeto de la petición, salvo cuando se justifique asignar una prioridad más alta por razones de seguridad de vuelo.

SECCIÓN 262.40 ENCAMINAMIENTO DE LOS MENSAJES.

Todas las comunicaciones se encaminarán por la vía más rápida de que se disponga para efectuar su entrega al destinatario.

En caso de necesidad, se harán arreglos determinados previamente para procurar un encaminamiento de desviación, a fin de acelerar el movimiento del tráfico de comunicaciones.

Cada centro de comunicaciones dispondrá de las listas de encaminamiento de desviación apropiadas, convenida por las administraciones que tengan

a su cargo los centros de comunicaciones afectados, y las utilizarán cuando sea necesario.

El encaminamiento de desviación debería iniciarse, en un centro de comunicaciones totalmente automático:

- a) Inmediatamente después de que se detecte la falla del circuito cuando el tráfico tenga que desviarse por un centro de comunicaciones totalmente automático;
- b) En un período que no exceda de 10 min. después de la detección de una falla de circuito, cuando el tráfico ha de desviarse por un centro de comunicaciones que no sea totalmente automático;

Debería notificarse la necesidad de desviar el tráfico mediante un mensaje de servicio en caso de que no existan acuerdos previos de carácter bilateral o multilateral.

Tan pronto como resulte aparente que es imposible despachar el tráfico por el servicio fijo aeronáutico dentro de un período de tiempo razonable, y cuando el tráfico quede detenido en la estación donde fue depositado, se consultará el remitente sobre la resolución que deba tomarse a no ser:

- a) Que se haya convenido otra cosa entre la estación de que se trate y el remitente; o
- b) Que existan arreglos para que el tráfico demorado se pase automáticamente a los servicios de telecomunicaciones comerciales sin consultar al remitente.

La expresión "período de tiempo razonable" significa un período de tiempo tal, que parezca probable que no se entregará el tráfico al destinatario dentro del período de tránsito determinado que sea aplicable a la categoría de tráfico en cuestión, o bien, cualquier período convenido de antemano entre los remitentes y la estación de telecomunicaciones en cuestión.

SECCIÓN 262.41 SUPERVISIÓN DEL TRÁFICO DE MENSAJES.

Continuidad del tráfico de mensajes:

- a) La estación receptora verificará la identificación de transmisión de las transmisiones que reciba para cerciorarse de que son consecutivos los números de orden en el canal de todos los mensajes que se reciban por ese canal.
- b) Cuando la estación receptora observe que faltan uno o más números de orden en el canal, enviará un mensaje completo de servicio a la estación anterior, rechazando la recepción de cualquier mensaje que pueda haber sido transmitido con dicho número.
- c) Cuando se apliquen las disposiciones anteriores, la estación a que se haya notificado que faltan uno o varios mensajes, mediante un mensaje de servicio reasumirá la responsabilidad de transmisión del mensaje (o mensajes) que haya transmitido previamente con la identificación de transmisión de que se trate, y retransmitirá ese mensaje (o esos mensajes) con una nueva (correcta en orden) identificación de transmisión. La estación receptora se sincronizará con el número de secuencia de canal corregido
- d) Cuando la estación receptora compruebe que un mensaje lleva un número de secuencia de canal inferior al número esperado, dará aviso a la estación precedente mediante un mensaje de servicio.

La estación que recibe el mensaje fuera de secuencia debería establecer el sincronismo de modo que el siguiente número de secuencia de canal esperado sea una unidad mayor que el último número de secuencia de canal recibido. La estación anterior deberá verificar los números de secuencia de canal que ha enviado y, de ser necesario, corregir la secuencia.

SECCIÓN 262.42 MENSAJES CURSADOS POR VÍA INDEBIDA.

Se considera que un mensaje se ha cursado por vía indebida cuando no contiene ninguna instrucción, expresa o tácita, referente a la retransmisión, a base de la cual pueda tomar las medidas oportunas la estación receptora.

Cuando la estación receptora observe que se le ha cursado un mensaje por vía indebida hará lo siguiente:

- a) Enviará un mensaje de servicio a la estación anterior rechazando la recepción del mensaje cursado por vía indebida; o,
- b) Asumirá ella misma la responsabilidad de la transmisión del mensaje a todos los indicadores de destinatario.

Cuando, como resultado de lo previsto anteriormente se notifique por mensaje de servicio a una estación transmisora de un mensaje cursado por vía indebida, esta última se hará responsable del mensaje y lo retransmitirá, según sea necesario, por el canal o canales correctos de salida.

Cuando un circuito se interrumpa y existan otros medios de alternativa, se intercambiarán entre las estaciones interesadas los últimos números de orden en el canal emitidos y recibidos.

SECCIÓN 262.43 FALLA DE LAS COMUNICACIONES.

En caso de fallar la comunicación en un circuito cualquiera del servicio fijo, la estación interesada tratará de restablecer el contacto tan pronto como sea posible.

Si dentro de un período razonable no puede restablecerse el contacto en el circuito regular del servicio fijo, debería utilizarse otro de alternativa apropiado. Si es viable, debería tratarse de establecer comunicación en cualquier circuito autorizado del servicio fijo de que se disponga.

Si fallan estas alternativas, se permitirá el uso de cualquier frecuencia aeroterrestre de que se disponga, solamente como medida excepcional y transitoria, cuando se tenga la seguridad de no interferir las comunicaciones de las aeronaves en vuelo.

Si la interrupción de un circuito de radio se debe al desvanecimiento de las señales o a condiciones adversas de propagación, se mantendrá escucha constante en la frecuencia normalmente usada en el servicio fijo.

Toda estación que sufra una interrupción del circuito o una falla del equipo lo notificará inmediatamente a las estaciones con las cuales tenga comunicación directa, si la interrupción va a afectar el tráfico cursado por ellas. También se notificará a éstas la reanudación de las condiciones normales.

Cuando se acepte automáticamente el tráfico desviado o cuando no se haya convenido una desviación predeterminada, se establecerá un encaminamiento de desviación temporal mediante intercambio de mensajes de servicio.

SECCIÓN 262.44 CONSERVACIÓN DE LOS REGISTROS DEL TRÁFICO DE LA AFTN DURANTE LARGOS PERIODOS.

Se conservarán copias de todos los mensajes completos transmitidos por una estación AFTN de origen durante un período mínimo de 30 días.

La estación AFTN de origen sea siempre responsable de que se conserven los registros del tráfico AFTN. No es necesariamente la dependencia donde se llevan y mantienen dichos registros. Mediante acuerdos locales, el Estado interesado puede permitir que los remitentes lleven a cabo esas funciones.

Las estaciones AFTN de destino conservarán, durante un período mínimo de 30 días, un registro que contenga la información necesaria para identificar todos los mensajes recibidos y las medidas tomadas sobre los mismos.

Los centros de comunicaciones AFTN deberían conservar, durante un período mínimo de 30 días, un registro que contenga la información necesaria para identificar todos los mensajes retransmitidos y las medidas tomadas sobre los mismos.

SECCIÓN 262.45 CONSERVACIÓN DE LOS REGISTROS DEL TRÁFICO DE LA AFTN DURANTE CORTOS PERIODOS.

Los centros de comunicaciones AFTN conservarán durante un período mínimo de una hora, una copia de todos los mensajes completos que hayan transmitido o retransmitido.

SECCIÓN 262.46 PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA EN LOS CANALES DE LA AFTN.

Los mensajes de prueba transmitidos en canales de la AFTN, con el fin de verificar y reparar las líneas, deberían constar de los siguientes elementos:

- la señal de comienzo de mensaje;
- la señal de procedimiento QJH;
- el indicador de remitente
- tres líneas de copia de página de la secuencia de caracteres RY en código ITA-2 o U* en IA-5; y
- la señal de fin de mensaje

SECCIÓN 262.47 FORMATO DE LOS MENSAJES.

- Encabezamiento

El encabezamiento contendrá lo siguiente:

- la señal de comienzo de mensaje, los caracteres ZCZC;
- la identificación de la transmisión contendrá:
 - la identificación del circuito;
 - el número de secuencia del canal;

La identificación del circuito consistirá en tres letras seleccionadas y asignadas por la estación transmisora; la primera letra identifica la estación transmisora, la segunda la receptora y la tercera identifica el canal; cuando haya sólo un canal entre las estaciones transmisora y receptora, se asignará la letra de canal A; cuando haya más de un canal entre las estaciones, los canales se identificarán con las letras, A, B, C, etc., en orden correlativo.

Las estaciones de telecomunicaciones asignarán un número de secuencia del canal, de tres dígitos, del 001 al 000 (que representa 1000) a todos los mensajes transmitidos directamente de una estación a otra. A cada canal se le asignará una serie distinta de dichos números y diariamente se comenzará una nueva serie a las 0000 horas.

Debería permitirse el uso del número de secuencia del canal, de cuatro dígitos, a fin de evitar la repetición de los mismos números durante el período de 24 horas, en virtud de un acuerdo entre las autoridades encargadas del funcionamiento del circuito.

La identificación de la transmisión se transmitirá en el circuito en el orden siguiente:

- letra de la terminal transmisora;
- letra de la terminal receptora;
- letra de identificación del canal;
- número de secuencia del canal (3 o 4 dígitos).

b) Dirección

La dirección comprenderá:
el indicador de prioridad;
el indicador o los indicadores de destinatario;

El indicador de prioridad consistirá en el apropiado grupo de dos letras asignado por el remitente, de acuerdo con lo siguiente:

Categoría del mensaje	Indicador de prioridad
a) mensajes de socorro;	SS
b) mensajes de urgencia;	DD
c) mensajes relativos a la seguridad de vuelo;	FF
d) mensajes meteorológicos;	GG
e) mensajes relativos a la regularidad de vuelo;	GG
f) mensajes de los servicios de información aeronáutica (AIS);	GG KK
g) mensajes aeronáuticos administrativos;	Según el apropiado
h) mensajes de servicio	

El indicador de destinatario, que irá precedido inmediatamente de un ESPACIO, excepto cuando se trata del primer indicador de dirección de la segunda o tercera línea de dirección, comprenderá:

- el indicador de lugar de cuatro letras de la localidad de destino;
- el designador de tres letras que identifica el organismo/función de destino (entidad oficial, servicio o empresa explotadora de aeronaves);
- una letra adicional que representará un departamento, oficina o proceso dentro de la organización/función de destino. Se utilizará la letra X para completar la dirección cuando no se requiera una identificación explícita.

Los indicadores de lugar de cuatro letras figuran en el Doc-7910 OACI — Indicadores de lugar.

Los designadores de tres letras figuran en el Doc 8585 OACI — Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

Cuando tenga que dirigirse un mensaje a un organismo al que no se le haya asignado un designador OACI de tres letras, el indicador de lugar de la localidad de destino irá seguido del designador OACI de tres letras YYY (o del designador OACI de tres letras YXY si se trata de un servicio u organismo militar). El nombre del organismo de destino se incluirá entonces en la primera parte del texto del mensaje. La letra de octava posición que siga a los designadores OACI de tres letras YYY o YXY será la letra de relleno X.

Cuando tenga que dirigirse un mensaje a una aeronave en vuelo y, por consiguiente, necesite transmitirse por la AFTN, durante parte de su encaminamiento, antes de retransmitirse por el servicio móvil aeronáutico, el indicador de lugar de la estación aeronáutica que tenga que retransmitir el mensaje a la aeronave irá seguido del designador OACI de tres letras ZZZ. La identificación de la aeronave se incluirá entonces en la primera parte del texto del mensaje. La letra de octava posición que siga al designador OACI de tres letras ZZZ será la letra de relleno X.

La dirección completa se limitará a tres líneas de la copia de página impresa y, se usará un indicador de destinatario separado para cada destinatario, ya estén en el mismo o en diferentes lugares.

Cuando los mensajes se obtengan en forma de copia de página para su transmisión y contengan más indicadores de destinatario de los que caben en tres líneas de la copia de página, dichos mensajes se dividirán antes de transmitirse en dos o más mensajes. Al hacer tal división, los indicadores de destinatario se colocarán, en la medida de lo posible, en el orden que asegure que se necesitará el mínimo número de retransmisiones en los centros de comunicaciones subsiguientes.

c) Origen

El origen comprenderá:

1. la hora de depósito;
2. el indicador del remitente;
3. la alarma de prioridad (cuando sea necesaria);
4. campo de encabezamientos optativos;

La hora de depósito comprenderá el grupo de fecha y hora de seis dígitos que indica la fecha y hora de depósito del mensaje para su transmisión;

El indicador del remitente, que irá precedido inmediatamente de un ESPACIO, comprenderá:

- i. el indicador de lugar de cuatro letras correspondiente al lugar de procedencia del mensaje;
- ii. el designador de tres letras que identifica el organismo/ función (entidad oficial, servicio o empresa explotadora de aeronaves) que remite el mensaje;
- iii. una letra adicional que representará un departamento, oficina o proceso dentro del organismo/función del remitente. Se utilizará la letra X para completar la dirección cuando no se requiera una identificación explícita.

Cuando el mensaje se origine por un organismo al cual no se le haya asignado ningún designador de tres letras de la OACI, se aplicará lo establecido en el literal referente a las Direcciones.

Cuando un mensaje procedente de una aeronave en vuelo requiera tratamiento en la AFTN para parte de su encaminamiento antes de la entrega, el indicador del remitente comprenderá el indicador de lugar de la estación aeronáutica que tenga que transferir el mensaje a la AFTN, seguido inmediatamente del designador OACI de tres letras ZZZ y de la letra de relleno X. La identificación de la aeronave se incluirá entonces en la primera parte del texto del mensaje.

Los mensajes retransmitidos por la AFTN que procedan de otras redes utilizarán un indicador de remitente AFTN válido, cuyo uso haya sido convenido para la función de retransmisión o de cabeza de línea que enlace la AFTN con la red externa.

La alarma de prioridad solamente se utilizará para los mensajes de socorro. Cuando se utilice, consistirá en lo siguiente, en el orden que se indica a continuación:

1. CINCO transmisiones de la señal núm. 10;

La cifra correspondiente a la señal núm. 10 del Alfabeto telegráfico internacional núm. 2 corresponde, por regla general, a la cifra de J en el equipo de teleimpresores que se usa en los circuitos del servicio fijo aeronáutico.

La alarma de prioridad hará funcionar una señal acústica (atención) en la estación receptora de teletipo, salvo si se trata de una estación totalmente automática en la que se dará una alarma similar al recibirse el indicador de prioridad SS, alertándose así al personal supervisor de los centros de retransmisión y a los operadores de las estaciones tributarias a fin de que se preste atención inmediata al mensaje.

Se permitirá la inclusión de datos optativos en la línea de procedencia a condición de que el total de caracteres no exceda de 69 y con sujeción al acuerdo entre las autoridades interesadas.

La presencia de un campo de datos optativos debería indicarse mediante un carácter de espacio y debería terminarse con la función de alineación.

d) Texto

El texto de los mensajes se redactará de acuerdo al contenido permitido en los mensajes del servicio fijo aeronáutico:

1. Cuando se use la referencia del remitente, ésta aparecerá al principio del texto.
2. Cuando los designadores OACI de tres letras YXY, YYY o ZZZ formen el segundo elemento del indicador del destinatario y, por consiguiente, sea necesario identificar en el texto el destinatario determinado del mensaje, dicho grupo de identificación precederá a la referencia del remitente (si se usa) y será la primera parte del texto.
3. Cuando los designadores OACI de tres letras YXY, YYY o ZZZ formen el segundo elemento del indicador del remitente y, por consiguiente, sea necesario identificar en el texto el nombre del organismo (o servicio militar), o la aeronave que originó el mensaje, tal identificación se insertará como la primera parte del texto del mensaje.

Cuando se apliquen estas disposiciones a los mensajes en que el designador o los designadores OACI de tres letras YXY, YYY o ZZZ se utilicen para referirse a dos o más organismos (o servicios militares) diferentes, el orden de la identificación complementaria en el texto corresponderá

completamente al orden empleado en la dirección y procedencia del mensaje. En tales casos, cada identificación de destinatario irá seguida inmediatamente de una función de alineación. Delante del nombre del organismo (YXY, YYY o ZZZ) que origine el mensaje irá entonces "FROM". La palabra "STOP" seguida de una función de alineación, se incluirá entonces en el texto, al final de esas identificaciones y delante del resto del mensaje.

Se transmitirá al final de cada línea impresa del texto, excepto en la última una función de alineación.

Al final del texto se transmitirá la siguiente señal de fin de texto: Un CAMBIO A LETRAS, la función de alineación.

La longitud del texto de los mensajes depositados por la estación de origen AFTN no excederá de 1800 caracteres.

Cuando se desee transmitir por la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas una comunicación cuyo texto exceda de los 1800 caracteres se exige que la estación de origen AFTN deposite dicha comunicación en forma de mensajes separados, cuyos textos respectivos no excedan de 1800 caracteres.

e) Fin.

El fin comprenderá:

1. el orden de alimentación de página, que consiste en siete CAMBIOS DE LÍNEA; Esto, junto con un CAMBIO DE LÍNEA de la función de alineación precedente, proporcionará separación suficiente entre los mensajes cuando aparezcan en forma de copia de página.
2. La señal de fin de mensaje, que consiste en la letra N, que aparece CUATRO veces sin separación; Este componente, transmitido intacto desde el momento en que se hace la primera transmisión del mensaje hasta su entrega definitiva, se necesita a fin de que las conexiones hechas para la transmisión dentro de la oficina, en las instalaciones de retransmisión semiautomática o completamente automática queden libres para el tráfico de mensajes siguiente y, además, en el tráfico de mensajes transmitidos únicamente a estaciones de retransmisión de "cinta cortada".
3. La señal de separación de mensaje, que consiste en un CAMBIO A LETRAS, transmitida 12 veces en orden ininterrumpido.

La longitud de los mensajes AFTN depositados por la estación de origen AFTN no excederá de 2100 caracteres.

Al contar el número de caracteres, se incluyen todos los caracteres impresos y no impresos del mensaje, desde la señal de comienzo del mensaje (ZCZC) hasta la señal de fin de mensaje (NNNN), ambas inclusive.

SECCIÓN 262.48 DIRECCIÓN ANALIZADA.

El centro de comunicaciones AFTN omitirá de la dirección, todos los indicadores de destinatario que no sean necesarios para:

- a) la transmisión por el centro de comunicaciones AFTN al que se transmite el mensaje;
- b) la entrega local al destinatario o destinatarios por la estación AFTN de destino;
- c) la transmisión o entrega local por el conjunto de estaciones de un circuito multipunto.

SECCIÓN 262.49 FUNCIONES DE FIN DE LÍNEA

Ninguna línea de copia de página contendrá más de un total de 69 caracteres o espacios, o ambos.

SECCIÓN 262.50 DURACIÓN DE LAS TRANSMISIONES.

En los circuitos la transmisión de una serie de mensajes no durará más de cinco minutos, aproximadamente. Se tomarán las medidas necesarias para la entrega o retransmisión de cada mensaje recibido correctamente, sin esperar que se termine la serie.

SECCIÓN 262.51 TRANSMISIONES DE COMPROBACION DE CANAL.

Se harán las siguientes transmisiones periódicas en los circuitos:

- a) encabezamiento;
- b) la señal de procedimiento CH;
- c) la señal de fin de mensaje NNNN

La estación receptora verificará entonces la identificación de transmisión de la emisión recibida para cerciorarse de su orden correcto respecto a todos los mensajes recibidos por ese canal de entrada para así asegurar que se mantiene la continuidad en el canal.

Cuando un circuito esté desocupado, la transmisión especificada deberá hacerse a las Horas + 00, Horas + 20, Horas + 40.

Si una transmisión de verificación periódica de canal no se recibiera dentro de los límites de tolerancia convenidos para el canal en cuestión, una estación enviará un mensaje de servicio a la estación de la cual esperaba la transmisión. El texto de este mensaje de servicio estará compuesto del modo siguiente:

1. la abreviatura SVC;
2. la señal de procedimiento MIS;
3. la señal de procedimiento CH;
4. la hora a la cual se esperaba la transmisión;
5. la señal de procedimiento LR;
6. la identificación de la transmisión del último mensaje recibido;

Cuando un canal esté dotado de un sistema de protocolo de circuito controlado, y por acuerdo entre las administraciones competentes, no se efectuarán las transmisiones de comprobación de canal.

SECCIÓN 262.52 PROCEDIMIENTOS NORMALES DE TRANSMISIÓN DE MENSAJES

Los mensajes se transmitirán de conformidad con la responsabilidad predeterminada según se haya convenido entre las administraciones responsables del funcionamiento de las estaciones que están conectadas directamente. De conformidad con los acuerdos relativos a responsabilidades, toda estación AFTN empleará y se ajustará a una guía de encaminamiento.

Cuando un mensaje que se recibe contenga solamente indicadores idénticos de tugar en las líneas que siguen al encabezamiento, la estación receptora aceptará la responsabilidad de su ulterior retransmisión. Cuando sea posible, esta retransmisión se efectuará por el circuito normal de salida para el lugar de destino del mensaje; si no es posible utilizar el circuito normal, se utilizará un circuito de salida apropiado de alternativa. Cuando no esté en funcionamiento ninguno de estos circuitos, el mensaje no se retransmitirá por el circuito por el que se ha recibido sin que previamente se notifique esta medida, mediante un mensaje de servicio, a la estación que ha hecho la previa transmisión

SECCIÓN 262.53 ACUSE DE RECIBO DE LOS MENSAJES.

La estación receptora no transmitirá el acuse de recibo de los mensajes que lleguen, excepto de los mensajes de socorro.

SECCIÓN 262.54 ACUSE DE RECIBO DE LOS MENSAJES DE SOCORRO, (PRIORIDAD SS).

Se dará individualmente por la estación AFTN de destino, respecto a cada uno de esos mensajes, enviando un mensaje de servicio a la estación AFTN de origen. Tal acuse de recibo se dará mediante un mensaje completo dirigido a la estación AFTN de origen, al que se asignará el indicador de prioridad SS y la correspondiente señal de alarma de prioridad y el texto comprenderá:

- a) la señal de procedimiento R;
- b) el origen, sin alarma de prioridad, del mensaje del cual se acusa recibo;

En los casos en que uno de los destinatarios de un mensaje de direcciones múltiples solicite a la estación de origen la repetición del mensaje, la estación de origen dirigirá el duplicado del mensaje sólo al destinatario que solicita la repetición. En estas condiciones no se incluirá la señal de procedimiento DUPE

SECCIÓN 262.55 MEDIDAS ACERCA DE LOS MENSAJES DE FORMATO INADECUADO O MUTILADOS DETECTADOS EN LAS ESTACIONES RETRANSMISORAS DE TELEIMPRESOR

- a) Si, antes de comenzar la retransmisión, una estación retransmisora detecta que un mensaje ha sido transmitido en formato inadecuado o mutilado en algún punto antes de la señal de fin de mensaje, y tiene motivos para creer que esta mutilación ha tenido lugar antes de que el mensaje haya sido recibido por la estación precedente, enviará un mensaje de servicio al remitente, identificado por el indicador de remitente en el origen del mensaje mutilado o de formato inadecuado, pidiendo la repetición del mensaje recibido incorrectamente.

El remitente, identificado por el indicador de remitente en el origen del mensaje mutilado reasumirá la responsabilidad respecto al mensaje mutilado y lo volverá a preparar para su retransmisión al destinatario o destinatarios, agregándole la señal de procedimiento DUPE.

- b) Si, antes de comenzar la retransmisión, una estación retransmisora detecta que uno o más mensajes han sido mutilados en algún punto antes de la señal de fin de mensaje, y tiene motivos para creer que esta mutilación ha tenido lugar durante o a continuación de su transmisión por la estación precedente, enviará un mensaje de servicio a la estación precedente rechazando la transmisión y solicitando la repetición del mensaje (o mensajes) recibido incorrectamente.

La estación que reciba el mensaje de servicio reasumirá la responsabilidad respecto al mensaje a que se refiera. Entonces retransmitirá la copia no mutilada del mensaje de referencia con una nueva identificación de transmisión.

- c) Si, después de haberse transmitido un mensaje en su totalidad, una estación de origen descubre que el texto o la procedencia del mensaje está mutilado o incompleto, transmitirá a todos los destinatarios interesados un mensaje de servicio con la corrección del texto.
- d) Si, después de transmitir el texto de un mensaje, una estación retransmisora descubre que el mensaje tiene una señal de fin de mensaje evidentemente mutilada, transmitirá por el canal una señal de fin de mensaje correcta.
- e) Si, después de la transmisión del texto de un mensaje, una estación retransmisora puede detectar que no existe ninguna señal completa de fin de mensaje, pero no dispone de medios prácticos para descubrir si la irregularidad ha afectado solamente a la señal de fin de mensaje o si eso puede haber causado también que se perdiese parte del texto original, transmitirá por el canal lo siguiente:

1. CHECK TEXT
NEW ENDIND ADDED
2. su propia identificación de estación;
3. un fin de mensaje.

- f) Si una estación de retransmisión comprueba que un mensaje se ha recibido con una línea de dirección totalmente mutilada, enviará a la estación precedente un mensaje de servicio rechazando la transmisión mutilada.

El texto de este mensaje de servicio comprenderá:

1. la abreviatura SVC;
2. la señal de procedimiento QTA;
3. la señal de procedimiento ADS;
4. la identificación de transmisión del mensaje rechazado;
5. la indicación CORRUPT;

La Estación que recibe este mensaje de servicio tomará nuevamente a cargo el mensaje mencionado y retransmitirá este mensaje con una línea de dirección corregida.

- g) Si, una estación de retransmisión detecta un mensaje recibido con un indicador de destinatario sin validez (es decir, cuya longitud no sea de ocho letras) o desconocido, retransmitirá este mensaje a las direcciones válidas para las cuales tiene una responsabilidad de retransmisión, aplicando el procedimiento de dirección despojada.

Esta estación enviará a la estación precedente un mensaje de servicio pidiendo que se corrija el error.

Una estación que recibe un mensaje de servicio indicado anteriormente, repetirá el mensaje al único destinatario en cuestión.

Cuando se aplique en el caso de un indicador de destinatario desconocido, y si el origen del mensaje no tuviera error alguno, la estación enviará un mensaje de servicio al remitente. El texto de este mensaje de servicio comprenderá:

1. la abreviatura SVC;
2. la señal de procedimiento ADS;
3. el origen del mensaje erróneo;
4. la primera línea de la dirección del mensaje, tal como se ha recibido;
5. la identificación UNKNOWN;
6. los indicadores de destinatario desconocido;

Una estación que recibe este mensaje de servicio obtendrá un indicador de destinatario correcto y repetirá el mensaje al destinatario.

- h) Cuando la primera estación de retransmisión compruebe que se ha recibido un mensaje con una línea de origen mutilada o sin indicación alguna de origen, procederá del modo siguiente:

1. interrumpirá el tratamiento del mensaje;
2. enviará un mensaje de servicio a la estación de la cual ha recibido el mensaje.

El texto de este mensaje de servicio se compondrá del modo siguiente:

- i) la abreviatura SVC;
- ii) la señal de procedimiento QTA;
- iii) la señal de procedimiento OGN;
- iv) la identificación de transmisión del mensaje rechazado;
- v) la indicación CORRUPT;

La estación que recibe un mensaje de servicio tomará nuevamente a su cargo el mensaje mencionado y retransmitirá este mensaje con una línea de origen correcta.

i) Cuando la primera estación de retransmisión compruebe que se ha recibido un mensaje con un indicador incorrecto de remitente, procederá del modo siguiente:

1. interrumpirá el tratamiento del mensaje; y
2. enviará un mensaje de servicio a la estación de la cual ha recibido el mensaje.

El texto del mensaje de servicio comprenderá:

- i) la abreviatura SVC;
- ii) la señal de procedimiento QTA;
- iii) la señal de procedimiento OGN;
- iv) la identificación de transmisión del mensaje rechazado;
- v) la indicación INCORRECT (incorrecto);

La estación que recibe un mensaje de servicio tomará a su cargo la responsabilidad por el mensaje indicado y lo retransmitirá con un indicador correcto de remitente.

SECCIÓN 262.56 SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN PREDETERMINADA PARA MENSAJES DE LA AFTN

Cuando entre las administraciones interesadas se haya convenido en hacer uso de un sistema de distribución predeterminada para los mensajes de la AFTN, se empleará el sistema descrito a continuación.

El indicador de destinatario para distribución predeterminada estará constituido de la manera siguiente:

a) primera y segunda letras:

Las primeras dos letras del indicador de lugar del centro de comunicaciones del Estado que ha convenido en implantar el sistema, y que recibe los mensajes por un circuito con respecto al cual tiene la responsabilidad de encaminamiento predeterminado;

b) tercera y cuarta letras:

Las letras ZZ, indicando la necesidad de distribución especial;

c) quinta, sexta y séptima letras:

1. la quinta, sexta y séptima letras tomadas de la serie A a Z y denotando las listas de distribución nacional o internacional que han de utilizarse en el centro receptor de la AFTN;
2. "N" y "S" como quinta letra, se reservan para los NOTAM y SNOWTAM respectivamente (véase el Apéndice 5 del Anexo 15 OACI);

d) octava letra:

Puede ser la letra de relleno "X" o una letra tomada de la serie A a Z para definir mejor las listas de distribución nacional o internacional que han de utilizarse en el centro receptor de la AFTN.

Para evitar conflictos con la señal de comienzo de mensaje de la AFTN, no se utilizarán combinaciones con ZC o CZ.

Para evitar conflictos con la señal de fin de mensaje de la AFTN, no se utilizarán combinaciones NN.

Los indicadores de destinatario para distribución predeterminada serán utilizados, siempre que sea posible, en los mensajes AFTN transmitidos entre los Estados que han convenido en hacer uso del sistema de distribución predeterminada.

Los mensajes AFTN que comprendan indicadores de destinatarios de distribución predeterminados que hayan sido atribuidos por el Estado receptor del mensaje, serán encaminados a los destinatarios que figuren en la lista correspondiente de indicadores de destinatario descritos

Los Estados enviarán su lista de indicadores de destinatarios seleccionados para distribución predeterminada así como las listas correspondientes de indicadores de destinatario a:

- a) los Estados de los cuales recibirán mensajes AFTN para su distribución predeterminada, a fin de asegurar el encaminamiento adecuado; y
- b) los Estados que remitirán mensajes AFTN para su distribución predeterminada, a fin de facilitar el curso de las solicitudes de retransmisión y ayudar a los remitentes a utilizar correctamente los indicadores de destinatario de distribución predeterminada.

La lista de indicadores de destinatario correspondiente a un indicador de destinatario para distribución predeterminada incluirá:

1. indicadores de destinatario para distribución nacional; o
2. indicadores de destinatario para distribución internacional; o
3. indicadores de destinatario de distribución predeterminada para distribución internacional; o
4. alguna combinación de a), b), y c).

SECCIÓN 262.57 SERVICIOS DE TRATAMIENTO DE MENSAJES ATS (ATSMHS)

Se utilizará para el intercambio de mensajes ATS entre usuarios por la interred de la Red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN). Está destinado a proporcionar servicios de mensajes genéricos en el servicio de comunicaciones interred (ICS) de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN). A su vez, puede utilizarse como un sistema de comunicaciones por las aplicaciones de usuarios que se comunican en la ATN. Esto puede lograrse, por ejemplo, mediante interfaces de programas de aplicación al servicio de mensaje ATS.

El servicio de mensaje ATS se proporciona mediante la implantación en el servicio de comunicaciones interred ATN de los sistemas de tratamiento de mensajes especificados en ISO/CEI (Organización Internacional de Normalización/Comisión Electrotécnica Internacional) 10021 y la UIT-T (Unión Internacional de Telecomunicaciones — Sector de normalización de telecomunicaciones) X.400 y complementado con los requisitos adicionales especificados en el Manual de disposiciones técnicas de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) (Doc-9705 OACI). Los dos conjuntos de documentos, las normas internacionales ISO/CEI MOTIS (Sistema de intercambio de textos a base de mensajes) y la Serie de Recomendaciones X.400 de la UIT-T (de 1988 o posteriores), en principio, están armonizados recíprocamente. Sin embargo, existe un reducido número de diferencias. En el mencionado documento se hace referencia a las correspondientes normas internacionales ISO y a los perfiles normalizados internacionales (ISP), según se requiera.

Cuando sea necesario, por ejemplo, por razones de interfuncionamiento o para señalar diferencias, también se hace referencia a las Recomendaciones X.400 pertinentes.

SECCIÓN 262.58 COMUNICACIONES ENTRE CENTROS (ICC).

Las comunicaciones entre centros (ICC) se utilizarán para intercambiar mensajes ATS entre usuarios de servicios de tránsito aéreo por la interred de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN).

El conjunto de aplicaciones ICC permite el intercambio de información en apoyo de los siguientes servicios operacionales:

- a) notificación de vuelos;
- b) coordinación de vuelos;
- c) transferencia de control y comunicaciones;
- d) planificación de vuelos;
- e) gestión del espacio aéreo; y
- f) gestión de la afluencia del tránsito aéreo

La primera de las aplicaciones elaboradas para el conjunto ICC es la comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC).

La aplicación AIDC de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS intercambia información entre dependencias ATS para apoyar funciones críticas de control de tránsito aéreo (ATC), tales como la notificación de vuelos que se aproximan al límite de una región de información de vuelo (FIR), la coordinación de condiciones de límite y la autorización de transferencia de control y comunicaciones.

La especificación detallada de la aplicación de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC) se incluye en el Manual de disposiciones técnicas de la red de telecomunicaciones aeronáuticas (ATN) (Doc-9705 OACI), Subvolumen III.

SECCIÓN 262.59 CONFIGURACION DEL SERVICIO FIJO AERONAUTICO EN VENEZUELA:

El Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) se suministra a través del centro de comunicaciones ubicado en el edificio ATC del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, designado como CCAM (Centro Conmutador Automático de Mensajes) de Maiquetía.

Su objetivo primordial es la funcionalidad, vigilancia constante y supervisión permanente de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) nacional e internacional, para la recepción, transmisión y/o retransmisión de tráfico de mensajes (AFTN) y/o datos numéricos de otras o a otras estaciones (AFTN) conectadas directamente con el, mediante un grupo de equipos (hardware) denominado SICOMAV y programas (software) de aplicación, denominado (AERMAC) sistema de comunicaciones y mensajes aeronáuticos.

a) El CCAM (Centro Conmutador Automático de Mensajes), constituye:

1. Un centro de comunicaciones como parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) del servicio fijo aeronáutico (AFS) a nivel Internacional;
2. Un centro de comunicaciones como parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) del servicio fijo aeronáutico (AFS) a nivel Nacional;
3. Un centro de comunicaciones como parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) del servicio fijo aeronáutico (AFS) nivel Local.

b) Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas AFTN a nivel Internacional.

El CCAM (Centro Conmutador Automático de Mensajes) de Maiquetía, como centro principal de retransmisión de mensajes para el área del Caribe y Suramérica y parte de la red de telecomunicaciones fijas AFTN del servicio fijo aeronáutico (AFS) internacional, se encuentra conectado directamente con los siguientes centros de comunicaciones:

1. Centro de comunicaciones de Atlanta (KATLYTYX)
2. Centro de comunicaciones de Madrid (LEEEYFYX)
3. Centro de comunicaciones de Piarco (TTPPYFYX)
4. Centro de comunicaciones de Curazao (TNCCYFYX)
5. Centro de comunicaciones de Georgetown (SYCJYFYX)
6. Centro de comunicaciones de Paramaribo (SMJPFYX)
7. Centro de comunicaciones de Cayena (SOCAYFYX)
8. Centro de comunicaciones de Brasilia (SBBRZXAM)
9. Centro de comunicaciones de Bogota (SKBOYFYX)
10. Centro de comunicaciones de Perú (SPIMYFYX)
11. Centro de comunicaciones de Guayaquil (SEGUYFYX)

c) Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas AFTN a nivel Nacional.

El CCAM (Centro Conmutador Automático de Mensajes) de Maiquetía, para satisfacer a nivel nacional las necesidades de las telecomunicaciones aeronáuticas de los organismos que suministran instalaciones y servicios a la aviación civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo, establece la conexión directa con los centros de comunicaciones AFTN y sus estaciones tributarias siguientes:

1. Centro de Comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), del Aeropuerto Internacional de Maracaibo (La Chinita), Edo. Zulia. (SVMCYFYX). Sus estaciones tributarias son:

Las Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos de:

- i) Maracaibo Intl./La Chinita, Edo. Zulia SVMC
- ii) Mérida/Alberto Carnevali, Edo. Mérida SVMC
- iii) San Cristóbal/Paramillo, Edo. Táchira SVPM
- iv) San Antonio Intl., Edo. Táchira SVSA
- v) Santa Bárbara del Zulia, Edo. Zulia SVSZ
- vi) El Vigía/El Vigía, Edo. Mérida SVVG
- vii) Coro/José Leonardo Chirinos, Edo. Falcón SVCR
- viii) Paraguaná/Josefa Camejo Intl, Edo. Falcón SVJC

2. Centro de Comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), del Aeropuerto Internacional de Barquisimeto (Jacinto Lara), Edo. Lara (SVBMYFYX). Sus estaciones tributarias son:

Las Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos de:

- i) Barquisimeto/Jacinto Lara Internacional, Edo. Lara SVBM
- ii) Carora, Edo. Lara SVCO
- iii) Guasdualito, Edo. Apure SVGD
- iv) Guanare, Edo. Portuguesa SVGU
- v) Santo Domingo/Base Aérea Buenaventura Vivas, Edo. Táchira. SVSO
- vi) San Felipe/Néstor Áreas, Edo. Yaracuy SVSP
- vii) Valera/Dr. Antonio Nicolás Briceño, Edo. Trujillo SVVL
- viii) San Carlos, Edo. Cojedes. SVCJ
- ix) Santa Bárbara de Barinas, Edo. Barinas SVSB
- x) Acarigua/Oswaldo G. Mújica, Edo. Portuguesa. SVAC
- xi) Barinas. Edo. Barinas SVBI

3. Centro de Comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), del Aeropuerto de San Fernando de Apure, Edo. Apure. (SVSRYFYX). Sus estaciones tributarias son:

Las Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos de:

- i) San Fernando de Apure, Edo. Apure. SVSR
- ii) Caicara del Orinoco, Edo. Bolívar. SVCD
- iii) Calabozo, Edo. Guarico. SVCL

- iv) Puerto Ayacucho/Cacique Aramare. Edo. Amazonas. SVPA
- v) Elorza, Edo. Apure. SVEZ
- vi) Valle de la Pascua, Edo. Guarico. SVVP
- vii) La Esmeralda Edo. Amazonas. SVLE

4. Centro de Comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), del Aeropuerto Internacional de Valencia, Edo. Carabobo. (SVVAYFYX). Sus estaciones tributarias son:

Las Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos de:

- i) Valencia/Internacional, Edo. Carabobo SVVA
- ii) Puerto Cabello (Bartolomé Salom), Edo. Carabobo SVPC

5. Centro de comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), del Aeropuerto de Charallave (Oscar Machado Zuloaga), Edo. Miranda. (SVCSYFYX). Sus estaciones Tributarias son:

Las Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos de:

- i) Charallave/Oscar Machado Zuloaga, Edo. Miranda. SVCS
- ii) Metropolitano, Ocumare del Tuy. Edo. Miranda. SVMP

6. Centro de Comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), del Aeropuerto Internacional de Margarita, (Del Caribe) "General Santiago Mariño", Porlamar, Edo. Nueva Esparta. (SVMGYFYX). Sus estaciones Tributarias son:

Las Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos de:

- i) Aeropuerto Intl de Margarita, (Del Caribe) Gral. Santiago Mariño", Porlamar, Edo. Nueva Esparta. SVMG
- ii) Carúpano/José Francisco Bermúdez, Edo. Sucre SVCP
- iii) Cumana/Antonio José de Sucre, Edo. Sucre. SVCU
- iv) Guiria, Edo. Sucre. SVGI

7. Centro de comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), del Aeropuerto de Ciudad Bolívar, Edo. Bolívar. (SVCBYFYX). Sus estaciones Tributarias son:

Las Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos de:

- i) Ciudad Bolívar, Edo. Bolívar. SVCB
- ii) Canaima, Edo. Bolívar. SVCN
- iii) La Divina Pastora, Edo. Bolívar. SVDP
- iv) El Dorado, Edo. Bolívar. SVED
- v) Guasipati, Edo. Bolívar. SVGT
- vi) Icabaru, Edo. Bolívar. SVIC
- vii) San Tome, Edo. Anzoátegui. SVST
- viii) Kavanayen, Edo. Bolívar. SVKA
- ix) Kamarata, Edo. Bolívar. SVKM
- x) Puerto Ordaz Internacional/Manuel Carlos Piar, Edo. Bolívar. SVPR
- xi) Santa Elena de Uairen, Edo. Bolívar. SVSE
- xii) Tumeremo, Edo. Bolívar. SVTM
- xiii) Uriman, Edo. Bolívar. SVUM
- xiv) Uonquen, Edo. Bolívar. SVUQ

8. Centro de comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), del Aeropuerto Internacional de Barcelona/General José Antonio Anzoátegui, Edo. Anzoátegui. (SVBCYFYX). Sus Estaciones tributarias son:

Las Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos de:

- i) Barcelona Intl./General José Antonio Anzoátegui. SVBC
- ii) Higuerote, Edo. Miranda. SVHG
- iii) Anaco, Edo. Anzoátegui. SVAN
- iv) Maturín/Internacional, Edo. Monagas. SVMT
- v) Pedernales, Delta Amacuro. SVPE
- vi) Tucupita, Edo. Delta Amacuro. SVTC

9. Centro de comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), Ciudad de Caracas, D.C. (SVCCYFYX). No tiene estaciones Tributarias

Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil de Caracas D.C. Torre Británica. Dependencias Y Oficinas Administrativas del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC). SVCC

10. Centro de Comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), de la Base Logística Aragua, Maracay Edo. Aragua. SVMRYMYX. Instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos para suministro de información meteorológica al servicio del tránsito aéreo nacional e internacional.

11. Centro de Comunicaciones AFTN (Estación fija aeronáutica), de la Fuerte Tiuna, Caracas D.C. SVFTYWYX. Instalaciones y servicios del Ministerio del Poder Popular para la Defensa.

d) Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas AFTN a nivel Local.

El CCAM (Centro Conmutador Automático de Mensajes), para satisfacer a nivel local, es decir, en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía, las necesidades de las telecomunicaciones aeronáuticas de los organismos, instalaciones y servicios de la aeronáutica civil y los organismos que suministran servicios de tránsito aéreo establece la conexión directa con:

- | | |
|--|-----------|
| 1. Subcentro de Telecomunicaciones Aeronáuticas | SVMIFYX |
| 2. Estación del centro coordinador de rescate | SVMICYX |
| 3. Oficina de Vigilancia Meteorológica | SVMIMYX |
| 4. Jefatura del aeropuerto de Maiquetía-IAAIM | SVMIDYX |
| 5. Aserca | SVMIOCA |
| 6. Aerpostal | SVMILAVX |
| 7. Oficina de mantenimiento Aeronáutico | SVMIFCFX |
| 8. División de Comunicaciones | SVMICACA |
| 9. Jefatura del Centro de Control | SVMIBHBA |
| 10. Oficina Notam Internacional | SVMINYX |
| 11. Banco de Datos AIS. | SVMINYN |
| 12. Torre de Control Maiquetía. | SVMIZTX |
| 13. Control de Aproximación Maiquetía. | SVMIZAX |
| 14. Transporte Aéreo Maiquetía (OTAM-INAC) | SVMIDGDX |
| 15. Centro de Control de Área | SVZMRZX |
| i) Sector 1 | SVZMQZA |
| ii) Sector 2 | SVZMQZB |
| iii) Sector 3 | SVZMQZC |
| iv) Sector 4 | SVZMQZD |
| v) Sector 5 | SVZMQZE |
| vi) Sector 6 | SVZMQZF |
| 16. Centro de Telecomunicaciones Aeronáuticas de Maiquetía (CTAM): | SVMISYX |
| i) Posición Oriente | SVMISYA. |
| ii) Posición Occidente | SVMISYB. |
| iii) Tierra Aire Internacional. | SVMIZZZA. |
| iv) Supervisor del CTAM. | SVMIJYX. |

SECCIÓN 262.60 SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO COMUNICACIONES ORALES.

Es un servicio de telecomunicaciones entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronaves, o entre estaciones de aeronaves, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento, también pueden considerarse incluidas en este servicio estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y de urgencia designados.

En todas las comunicaciones se observará la mayor disciplina y en todas las situaciones se utilizará la fraseología normalizada en radiotelefonía.

Se evitará la transmisión de mensajes distintos a las categorías de mensajes cursados por las frecuencias del servicio móvil aeronáutico.

Cuando la estación de una aeronave necesite enviar señales para hacer pruebas o ajustes que puedan interferir en el trabajo de una estación aeronáutica vecina, se obtendrá el consentimiento de esa estación antes de enviar tales señales. Dichas transmisiones se mantendrán al mínimo.

Cuando una estación del servicio móvil aeronáutico necesite hacer señales de prueba, ya sea para ajustar un transmisor antes de hacer las llamadas o para ajustar un receptor, no se harán tales señales por más de 10 segundos y consistirán en números hablados (UNO, DOS, TRES, etc.) en radiotelefonía, seguidos del distintivo de llamada de la estación que transmita las señales de prueba. Dichas transmisiones se mantendrán al mínimo.

A menos que se disponga otra cosa, la responsabilidad del establecimiento de la comunicación recaerá en la estación que tenga tráfico para transmitir.

Después de haber hecho una llamada a la estación aeronáutica, debería transcurrir un período mínimo de 10 segundos, antes de hacer una segunda llamada. Esto debería evitar transmisiones innecesarias mientras la estación aeronáutica se prepara para contestar a la llamada inicial.

Cuando varias estaciones de aeronave llamen simultáneamente a una estación aeronáutica, ésta decidirá el orden en que comunicarán las aeronaves.

En las comunicaciones entre las estaciones de aeronave, la duración de la comunicación se determinará por la estación de aeronave que esté recibiendo, salvo la intervención de una estación aeronáutica. Si dichas comunicaciones se efectúan en la frecuencia ATS, se obtendrá autorización previa de la estación aeronáutica. Dichas solicitudes de autorización no son necesarias para intercambios breves.

a) Categorías de mensajes

Las categorías de mensajes cursados por el servicio móvil aeronáutico, el orden de prioridad de establecimiento de las comunicaciones y la transmisión de mensajes se ajustarán a la siguiente tabla:

CATEGORIA DE MENSAJES Y ORDEN DE PRIORIDAD	SEÑAL RADIOTELEFONICA
a) Llamadas de socorro, mensajes de socorro y tráfico de socorro	MAYDAY
b) Mensajes de urgencia, incluidos los mensajes precedidos por la señal de transportes sanitarios	PAN, PAN O PAN PAN MEDICAL
c) Comunicaciones relativas a radiogoniometría	---
d) Mensajes relativos a la seguridad de los vuelos	---
e) Mensajes meteorológicos	---
f) Mensajes relativos a la regularidad de los vuelos	---

Los mensajes relativos a actos de interferencia ilícita constituyen casos excepcionales en los que es posible que no se apliquen los procedimientos de comunicación reconocidos que se siguen para determinar la categoría y la prioridad de los mensajes.

Los NOTAM pueden corresponder a cualquiera de las categorías o prioridades de c) a f) ambos inclusive. La adjudicación de prioridad dependerá del contenido del NOTAM y de su importancia para las aeronaves afectadas.

Los mensajes relativos a la seguridad de los vuelos comprenderán lo siguiente:

1. mensajes de movimiento y de control (ver PANS-ATM Doc-4444 OACI);
2. mensajes originados por una empresa explotadora de aeronaves o por una aeronave, que sean de interés inmediato para una aeronave en vuelo;
3. aviso meteorológico que sea de interés inmediato para una aeronave en vuelo o que esté a punto de salir (comunicados individualmente o por radiodifusión);
4. otros mensajes relativos a las aeronaves en vuelo o que estén a punto de salir.

Los mensajes meteorológicos comprenderán información meteorológica destinada a las aeronaves o procedente de las mismas, que no sea la contenida en los mensajes relativos a la seguridad de los vuelos.

Los mensajes relativos a la regularidad de los vuelos comprenderán lo siguiente:

1. mensajes relativos al funcionamiento o mantenimiento de las instalaciones o servicios indispensables para la seguridad o regularidad de la operación de las aeronaves;
2. mensajes relativos a los servicios que han de prestarse a las aeronaves;
3. instrucciones a los representantes de empresas explotadoras de aeronaves respecto a las modificaciones que deban hacerse en los servicios a pasajeros y tripulaciones, a causa de desviaciones inevitables del horario normal de operaciones. No son admisibles en este tipo de mensaje las solicitudes individuales de pasajeros o tripulantes;
4. mensajes relativos a los aterrizajes extraordinarios que tengan que hacer las aeronaves;
5. mensajes relativos a piezas y materiales requeridos urgentemente para las aeronaves.
6. mensajes relativos a cambios del horario de operación de las aeronaves.

A las dependencias de los servicios de tránsito aéreo que utilicen canales de comunicación directa entre piloto y controlador sólo se les exigirá que cursen mensajes de regularidad de los vuelos cuando no haya otros canales disponibles para cursar tales mensajes, y esto pueda hacerse sin interferir con el papel principal de dichas dependencias.

Los mensajes que tengan la misma prioridad deberían transmitirse, normalmente, en el orden en que se han recibido para su transmisión.

Las comunicaciones interpiloto aire-aire comprenderán mensajes relacionados con todo asunto que afecte a la seguridad o regularidad de los vuelos. La categoría y prioridad de dichos mensajes se determinarán en relación con su contenido, de conformidad con la tabla de categoría de mensajes.

b) Cancelación de mensajes

1. Transmisiones incompletas.

Cuando se reciban instrucciones para cancelar un mensaje y este no se ha transmitido completamente, la estación que transmite el mensaje avisará a la estación receptora que haga caso omiso de la transmisión incompleta. Esto se hará en radiotelefonía, usando una frase apropiada.

2. Transmisiones completas

Cuando se suspenda la transmisión de un mensaje completado, hasta que se haga la corrección, y sea necesario informar a la estación receptora que no tome ninguna medida para dar curso al mismo, o cuando no pueda hacerse la entrega o la nueva transmisión, deberá cancelarse la transmisión. Esto deberá hacerse en radiotelefonía usando una frase apropiada.

La estación que cancele la transmisión de un mensaje será responsable de cualquier otra medida que deba tomarse.

SECCIÓN 262.61 PROCEDIMIENTOS RADIOTELEFÓNICOS

Cuando un controlador o piloto se comunica por voz, la respuesta debería ser por voz; salvo cuando un controlador o piloto se comunica por CPDLC, la respuesta debería ser por CPDLC.

a) Idioma que debe usarse

Las comunicaciones aeroterrestres en radiotelefonía, se efectuarán en el idioma español o en inglés.

Se usará el inglés a petición de toda estación de aeronave, en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales.

b) Deletreo de palabras en radiotelefonía.

Cuando se deletreen en radiotelefonía nombres propios, abreviaturas de servicio y palabras cuyo deletreo sea dudoso, se usará el alfabeto que aparece en el siguiente cuadro:

ALFABETO DE DELETREO PARA RADIOTELEFONIA		
LETRA	PALABRA	Pronunciación en alfabeto latino
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VO
C	Charlie	CHAR LI o SHAR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echo	E CO
F	Foxtrot	FOX TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	O TEL
I	India	IN DI A
J	Juliett	TSHU LI ET
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI M A
M	Mike	MAIK
N	November	NO VEM VER
O	Oscar	OS CAR
P	Papá	PA PA
Q	Quebec	QUE BEC
R	Romeo	RO ME O
S	Sierra	SI E RRA
T	Tango	TAN GO
U	Uniform	IU NI FORM o U NI FORM
V	Víctor	VIC TOR
W	Whiskey	UIS QUI
X	X-ray	EX REY
Y	Yankee	IAN QUI
Z	Zulú	TSU LU

c) Transmisión de números en radiotelefonía

Todos los números, se transmitirán pronunciando cada dígito separadamente.

Distintivo de llamada de las aeronaves	Transmitido como
RUC1304	Rutaca uno tres cero cuatro
Niveles de vuelo	Transmitidos como
FL180	Nivel de vuelo uno ocho cero
Rumbos	Transmitido como
080 grados	Rumbo cero ocho cero
Dirección y velocidad del viento	Transmitidos como
160 grados, 18 nudos, con ráfagas de 30 nudos	Viento uno seis cero grados, Uno ocho nudos, ráfagas tres Cero nudos
Códigos del transpondedor	Transmitidos como
4203	Utilice respondedor cuatro dos cero tres
Pistas	Transmitidos como
27	Pista dos siete
Reglajes de altímetro	Transmitidos como
1010	QNH uno cero uno cero

Todos los números que se utilicen en la transmisión de información sobre altitud, altura de las nubes, visibilidad y alcance visual en la pista (RVR), constituidos únicamente por centenas redondas o millares redondos, se transmitirán pronunciando todos y cada uno de los dígitos correspondientes a las centenas o a los millares, y a continuación la palabra CIENTOS o MIL, según sea el caso. Cuando el número sea una combinación de millares y centenas redondas, se transmitirá pronunciando todos y cada uno de los dígitos correspondientes a los millares y a continuación la palabra MIL, y seguidamente el dígito de las centenas y la palabra CIENTOS.

Altitud	Transmitido como
3400	Tres mil cuatrocientos
12.000	Uno dos mil
Altura en las nubes	Transmitidos como
2.200	Dos mil doscientos
Visibilidad	Transmitido como
1.000	Visibilidad uno mil
Alcance visual en la pista	Transmitidos como
600	RVR seis cientos
1.700	RVR uno mil siete cientos

Los números que contengan una coma de decimales se transmitirán por separado con la coma de decimales en el lugar correspondiente, indicándola por la palabra COMA.

Número	Transmitido como
100,3	UNO CERO CERO COMA TRES
38.143,9	TRES OCHO UNO CUATRO TRES COMA NUEVE

Normalmente, cuando se transmitan horas, deberá bastar el indicar los minutos, pronunciándose cada dígito separadamente. Sin embargo, si hay riesgo de confusión, deberá incluirse la hora.

Hora	Emisión
0920 (9,20 de la mañana)	TU SI-RO o SI-RO NAI-na TU SI-RO
1643 (4,43 de la tarde)	FO-ar TRI o UAN SIKS FO-ar TRI

d) Verificación de números

Cuando se desee verificar la recepción exacta de los números transmitidos, la persona que transmita el mensaje solicitará de la persona que recibe el mensaje que le repita los números.

e) Pronunciación de números

Los números se transmitirán usando la siguiente pronunciación:

Numero o elemento numérico	Pronunciación
0	SI-RO
1	UAN
2	TU
3	TRI
4	FO-ar
5	FA-IF
6	SIKS
7	SEV N
8	EIT
9	NAI-na
Decimal	DE-si-mal
Cientos (hundred)	JAN-dred
Mil (Thousand)	ZAU-sand

Debe acentuarse la pronunciación de las sílabas impresas en letras mayúsculas, que figuran en la lista anterior; por ejemplo, a las dos sílabas de SI-RO se les dará el mismo énfasis, mientras que a la primera sílaba de FO-ar se le dará más énfasis.

f) Técnica de transmisión

Antes de empezar la transmisión deberá leerse todo el mensaje escrito con objeto de eliminar demoras innecesarias en las comunicaciones.

Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal.

La técnica de transmisión oral deberá ser tal que se consiga la máxima inteligibilidad posible en cada una de las transmisiones. Para lograr este objetivo es indispensable que la tripulación de vuelo y el personal de tierra:

- pronuncien cada una de las palabras clara y distintamente;
- mantengan una velocidad constante de pronunciación que no exceda de 100 palabras por minuto. Cuando se transmita un mensaje a una aeronave y haya que anotar su contenido, la velocidad de pronunciación debe ser menor para que se pueda escribir el mensaje. Una pequeña pausa antes y después de las cifras hará que sea más fácil comprenderlas
- mantengan el volumen de la voz a un nivel constante de conversación;

4. estén familiarizados con la técnica de manejo del micrófono, especialmente en lo que se refiere al mantenimiento de una distancia constante del mismo, si no se utiliza un modulador con un nivel constante;
5. suspendan momentáneamente la transmisión si hubiere necesidad de alejar la cabeza del micrófono.

Los mensajes aceptados para transmisión deberían transmitirse en lenguaje claro o en fraseología OACI, sin alterar en modo alguno el sentido del mensaje. Las abreviaturas OACI contenidas en el texto del mensaje que se ha de transmitir a una aeronave, deberían normalmente convertirse en las palabras o frases completas que tales abreviaturas representan en el idioma empleado, salvo aquellas abreviaturas que, por su utilización frecuente y común, son generalmente comprendidas por el personal aeronáutico.

La transmisión de mensajes largos debería interrumpirse momentáneamente de vez en cuando para permitir que el operador que transmite confirme que la frecuencia que se utiliza está libre y, si es necesario, para permitir que el operador que recibe pida que se repitan las partes no recibidas.

Deberán utilizarse las palabras y frases en las comunicaciones radiotelefónicas como apropiadas y tendrán su significado de acuerdo a lo establecido en el Anexo 10 Vol.-II Cap-5 OACI.

g) Composición de los mensajes

Los mensajes cursados completamente por el servicio móvil aeronáutico comprenderán las partes siguientes en el orden que se indica:

1. llamada con indicación del destinatario y del originador;
2. texto

(llamada) MAIQUETIA RADIO CONVIASA UNO UNO CERO
 (texto) SOLICITO COMPROBAR SELCAL
 o bien
 (llamada) CONVIASA UNO UNO CERO MAIQUETIA RADIO
 (texto) CONTACTAR SAN JUAN EN CINCO SEIS

h) Llamada:

1. Distintivos de llamada radiotelefónicos para las estaciones aeronáuticas

Las estaciones aeronáuticas del servicio móvil aeronáutico se identificarán mediante:

- i) el nombre del lugar, y
- ii) la dependencia o servicio disponible.

La dependencia o servicio se identificará de conformidad con el cuadro siguiente:

Dependencia/Servicio disponible	Sufijo del distintivo de llamada	
	Español	Inglés
Centro de control de área	CONTROL	CONTROL
Control de aproximación	APROXIMACIÓN	APPROACH
Llegadas con radar de control de aproximación	LLEGADAS	ARRIVAL
Salidas con radar de control de aproximación	SALIDAS	DEPARTURE
Salida con radar de control de aproximación	TORRE	TOWER
Control de aeródromo	SUPERFICIE	GROUND
Control del movimiento en la superficie	RADAR	RADAR
Radar (en general)	PRECISION	PRECISION
Radar de aproximación de precisión	RECALADA	HOMER
Estación radiogoniométrica	INFORMACIÓN	INFORMATION
Servicio de información de vuelo	ENTREGA	DELIVERY
Entrega de la autorización	PLATAFORMA	APRON
Control de plataforma	DESPECHO	DISPATCH
Despacho de la compañía	RADIO	RADIO
Estación aeronáutica		

2. Distintivos de llamada radiotelefónicos de las aeronaves

i) Distintivos de llamada completos

Un distintivo de llamada radiotelefónico de aeronave completo será uno de los tipos siguientes:

- Tipo a) — los caracteres correspondientes a las marcas de matrícula de la aeronave; o
- Tipo b) — el designador telefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de los cuatro últimos caracteres de las marcas de matrícula de la aeronave;
- Tipo c) — el designador telefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo.

Se permite usar como prefijo radiotelefónico para el tipo a) de distintivo de llamada, el nombre del fabricante de la aeronave o el modelo de la aeronave.

Los designadores telefónicos para los tipos b) y c) se consignan en el DOC-8585 OACI — Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

Cualquiera de los tres tipos de distintivos de llamada se puede anotar como identificación de la aeronave en la casilla 7 del plan de vuelo de la OACI.

ii) Distintivos de llamada abreviados

Los distintivos de llamada radiotelefónicos indicados anteriormente, con la excepción del tipo c), pueden abreviarse solamente una vez que se haya establecido comunicación satisfactoria, siempre que no sea probable que ocurra confusión. Los distintivos de llamada abreviados serán de la forma siguiente:

- Tipo a) el primero de los caracteres de la matrícula y por lo menos los dos últimos del distintivo de llamada;
- Tipo b) el designador telefónico de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de por lo menos los dos últimos caracteres del distintivo de llamada;
- Tipo c) no se abrevia.

En lo referente al tipo a), en lugar del primero de los caracteres se podrá usar bien el nombre del fabricante de la aeronave o el del modelo de la aeronave.

i) Procedimientos radiotelefónicos.

Una aeronave no cambiará durante el vuelo el tipo de su distintivo de llamada radiotelefónico, salvo temporalmente por instrucción de una dependencia de control de tránsito aéreo en interés de la seguridad.

No se dirigirá ninguna transmisión a una aeronave durante el despegue, la última parte de la aproximación final o el recorrido de aterrizaje, salvo por razones de seguridad.

j) Establecimiento de comunicaciones radiotelefónicas.

Se usarán siempre distintivos de llamada radiotelefónicos completos al establecer comunicaciones.

Cuando una estación reciba una llamada dirigida a ella, pero no esté segura de la identificación de la estación que llama, deberá contestar transmitiendo lo siguiente:

ESTACIÓN QUE LLAMA A (Estación llamada)
 REPITA SU DISTINTIVO DE LLAMADA

Cuando se desee establecer contacto, la comunicación comenzará con una llamada y una respuesta; pero si se tiene la certeza de que la estación a que se llama recibirá la llamada, la estación que llama podrá transmitir a continuación el mensaje sin aguardar una respuesta de la estación llamada.

Se establecerán comunicaciones interpiloto aire-aire, en el canal aire-aire de 123,45 MHz, mediante una llamada dirigida a una determinada estación de aeronave o una llamada general, teniendo en cuenta las condiciones a que está supeditada la utilización de este canal.

k) Comunicaciones radiotelefónicas subsiguientes.

Después de establecida la comunicación, se permitirá mantenerla continuamente en ambos sentidos, sin nueva identificación ni llamada, hasta que se termine el contacto.

l) Indicación del canal de transmisión.

Dado que el operador de la estación aeronáutica observa generalmente más de una frecuencia, la llamada deberá ir seguida de la indicación de la frecuencia utilizada, a menos que se sepa que existen otros medios adecuados para identificar la frecuencia.

Cuando no sea probable que se produzcan confusiones bastará enunciar las dos primeras cifras de la "alta frecuencia" (en kHz) para identificar el canal de transmisión.

m) Procedimientos de prueba.

La forma de las transmisiones de prueba debería ser como sigue:

1. la identificación de la estación llamada;
2. la identificación de la aeronave;
3. las palabras "VERIFICACIÓN RADIO";
4. la frecuencia que se use.

La respuesta a una transmisión de prueba debería ser como sigue:

1. la identificación de la aeronave;

2. la identificación de la estación aeronáutica que responda;
3. la indicación de la legibilidad de la transmisión de la aeronave.

La transmisión de prueba y su respuesta deberían registrarse en la estación aeronáutica.

Al hacerse pruebas, debería usarse la siguiente escala de legibilidad
Escala de legibilidad

1. Ilegible
2. Legible de vez en cuando
3. Legible con dificultad
4. Legible
5. Perfectamente legible

n) Intercambio de comunicaciones

Las comunicaciones serán concisas e inequívocas, utilizando la fraseología normalizada siempre que esté disponible.

Los procedimientos abreviados deberían utilizarse únicamente después de haber establecido el contacto inicial y cuando no haya probabilidades de confusión.

1. Acuse de recibo.

El operador que reciba se cerciorará de que el mensaje se ha recibido correctamente, antes de acusar recibo.

El acuse de recibo no ha de confundirse con el acuse de recibo de captación en las operaciones de la red radiotelefónica.

Cuando una estación de aeronave transmita el acuse de recibo de un mensaje, éste comprenderá el distintivo de llamada de la aeronave.

Toda estación de aeronave debería acusar recibo de los mensajes importantes del control de tránsito aéreo o de parte de los mismos, leyéndose de nuevo y terminando esta repetición con su distintivo de llamada.

Cuando el acuse de recibo se transmita por una estación aeronáutica:

- i) a una estación de aeronave: comprenderá el distintivo de llamada de la aeronave, seguido, si se considera necesario, del distintivo de llamada de la estación aeronáutica;
- ii) a otra estación aeronáutica: comprenderá el distintivo de llamada de la estación aeronáutica que transmite el acuse de recibo.

La estación aeronáutica debería acusar recibo de los informes de posición y demás informes sobre la marcha del vuelo, colacionando los mismos y terminando la colación con su distintivo de llamada aunque el procedimiento de colación puede posponerse temporalmente siempre que así se alivie la congestión del canal de comunicación

Se permite a efectos de verificación que la estación receptora repita el mensaje como acuse de recibo adicional. En tales casos, la estación a la que colacione la información debería acusar recibo de que la colación es correcta, transmitiendo su identificación.

Si en el mismo mensaje se reciben una notificación de posición y otra de información en forma de mensaje meteorológico debería acusarse recibo de la información con palabras tales como "METEOROLÓGICO RECIBIDO" después de colacionar el informe de posición, excepto cuando se requiera que intercepten la información otras estaciones de la red. La estación aeronáutica debería acusar recibo de otros mensajes transmitiendo su distintivo de llamada únicamente.

o) Terminación de la comunicación.

El contacto radiotelefónico se dará por terminado por la estación receptora mediante su propio distintivo de llamada.

p) Correcciones y repeticiones

Cuando se haya cometido un error en la transmisión, se pronunciará la palabra "CORRECCIÓN", se repetirá el último grupo o frase transmitido correctamente y luego se transmitirá la versión correcta.

Si el mejor modo de hacer una corrección es repetir todo el mensaje, el operador utilizará la frase "CORRECCIÓN. REPITO", antes de transmitir el mensaje por segunda vez.

Cuando el operador que transmita un mensaje considere que la recepción del mismo será probablemente difícil, debería transmitir dos veces las partes más importantes del mensaje.

Si el operador que recibe el mensaje duda de la exactitud del mismo, solicitará su repetición total o parcial.

En caso de requerirse la repetición de todo un mensaje se enunciará la palabra "REPITA". Si se pide la repetición de parte de un mensaje, el operador dirá: "REPITA TODO LO ANTERIOR A..." (la primera palabra recibida satisfactoriamente); o "REPITA..." (la palabra anterior a la parte que falte) HASTA... (la palabra que sigue después de la parte que falta), o "REPITA TODO LO QUE SIGUE A..." (la última palabra recibida satisfactoriamente)".

Deberán pedirse componentes determinados que se estimen apropiados, tales como "REPITA ALTÍMETRO", "REPITA VIENTO".

Si, al verificar la exactitud de una colación, el operador observa que hay puntos incorrectos, transmitirá las palabras "NEGATIVO REPITO" al concluir la colación, seguidas de la versión correcta de los puntos en cuestión.

Informes de "vuelo normal"

Cuando las aeronaves transmitan informes de "vuelo normal", éstos consistirán en la llamada prescrita seguida de las palabras "VUELO NORMAL".

SECCIÓN 262.62 ESTABLECIMIENTO Y SEGURIDAD DE LAS COMUNICACIONES.

a) Escucha de las comunicaciones/ horas de servicio:

Las estaciones aeronáuticas se mantendrán continuamente a la escucha en el canal VHF de emergencia de 121,5 MHz durante las horas de servicio de las dependencias en las que esté instalada dicha frecuencia.

Cuando sea necesario para una estación de aeronave o estación aeronáutica suspender la operación por cualquier razón, deberá informar, si es posible, a las demás estaciones interesadas indicando la hora probable en que espera reanudar el servicio. Cuando la operación se reanude, se informará el particular a las demás estaciones interesadas.

Cuando sea necesario suspender el servicio más allá de la hora especificada en el aviso original, se transmitirá, si es posible, el cambio de reanudación de la operación, a la hora primeramente especificada o a una hora próxima a ella.

Cuando un controlador utilice dos o más frecuencias ATS, debería considerarse el suministro de servicios para permitir que las transmisiones ATS y de aeronave en cualquiera de las frecuencias puedan retransmitirse simultáneamente en las otras frecuencias en uso, de modo que las estaciones de aeronave dentro del alcance puedan escuchar todas las transmisiones hacia y desde el controlador.

b) Principios de operación de la red (comunicaciones HF)

Las estaciones aeronáuticas de una red radiotelefónica deberían ayudarse mutuamente de conformidad con los siguientes principios de red, a fin de proporcionar el servicio de comunicaciones aeroterrestres que requieran de la red las aeronaves que vuelen por las rutas aéreas de la que dicha red es responsable.

Si la red comprende gran número de estaciones, las comunicaciones para vuelos en cualquier tramo de ruta, deberían facilitarse por estaciones seleccionadas para ese tramo, denominadas "estaciones regulares".

La selección de estaciones para que funcionen como estaciones regulares para un tramo de ruta determinado se hará, cuando haga falta, mediante acuerdo regional o local, después de consultarse, si es necesario, los Estados responsables de la red.

En principio, las estaciones regulares serán las que sirvan los puntos directamente interesados en los vuelos sobre dicho tramo de ruta, es decir, puntos de despegue y aterrizaje, centros de información de vuelo o centros de control de área apropiados, y, en algunos casos, estaciones adicionales, convenientemente situadas, que se requieran para completar la zona servida de comunicaciones o con fines de interceptación.

Al seleccionar las estaciones regulares deben tenerse en cuenta las características de propagación de las frecuencias usadas.

En las áreas o rutas en que las condiciones de comunicación por radio, la longitud de los vuelos, o la distancia entre estaciones aeronáuticas requieran medidas adicionales para asegurar la continuidad de las comunicaciones aeroterrestres en todo el tramo de ruta, las estaciones del servicio regular deberán compartir entre sí la responsabilidad de la vigilancia primaria, que cada estación realizará respecto a aquella parte del vuelo durante la cual puede darse curso más eficazmente, por dicha estación, a los mensajes procedentes de las aeronaves.

Cada estación, durante el tiempo en que realice la vigilancia primaria, tendrá, entre otras cosas, la responsabilidad de:

1. designar las frecuencias principales y secundarias para su comunicación con las aeronaves:

2. recibir todos los informes de posición y dar curso a otros mensajes procedentes de las aeronaves y destinados a éstas, que sean esenciales para la realización segura del vuelo;
3. tomar las medidas necesarias en caso de falla de la comunicación.

La transferencia de la vigilancia primaria de una estación a la siguiente se hará normalmente al atravesar los límites de la región de información de vuelo o área de control, efectuándose esta vigilancia en todo momento, en la medida que sea posible, por la estación que sirve al centro de información de vuelo o centro de control de área en la cual vuela la aeronave. No obstante, cuando las condiciones de las comunicaciones lo exijan, podrá requerirse que una estación retenga la vigilancia primaria más allá de dichos límites geográficos o que abandone la vigilancia antes de que la aeronave alcance el límite, si con ello se logra una mejora apreciable en las comunicaciones aeroterrestres.

c) Frecuencias que ha de usarse:

Las estaciones de aeronave operarán en las radiofrecuencias apropiadas.

La estación de radio de control terrestre designará la frecuencia o frecuencias que han de usar en condiciones normales las estaciones de aeronave que operen bajo su control.

En la operación de la red, la designación inicial de frecuencias principal y secundaria debería hacerse por la estación de la red con la que la aeronave hace la verificación previa al vuelo o el contacto inicial después del despegue. Esta estación también deberá asegurar que se advierta a otras estaciones de la red, según sea necesario, sobre la frecuencia o frecuencias designadas.

Una estación aeronáutica, al designar las frecuencias debería tener en cuenta los datos de propagación apropiados y la distancia sobre la que se requieren comunicaciones.

Si una frecuencia designada por una estación aeronáutica resulta inadecuada, la estación de aeronave debería proponer una frecuencia alternativa.

Cuando, se utilizan las frecuencias aeroterrestres, para el intercambio entre estaciones de la red, de mensajes esenciales para la coordinación y cooperación entre estaciones, dicha comunicación debería efectuarse, en la medida de lo posible, en las frecuencias de la red que no se utilicen en ese momento para la transmisión del volumen principal del tráfico aire-tierra. En todos los casos, las comunicaciones con las estaciones de aeronave deberían tener prioridad respecto a las comunicaciones entre estaciones terrestres.

d) Establecimiento de comunicaciones

Las estaciones de aeronave se comunicarán directamente con la estación de radio de control aeroterrestre correspondiente al área en que las aeronaves estén volando. Si ello resultara imposible, las estaciones de aeronave usarán cualesquier medios de retransmisión disponibles y apropiados para transmitir mensajes a la estación de radio de control aeroterrestre.

Cuando no pueda establecerse la comunicación normal de una estación aeronáutica con una estación de aeronave, la estación aeronáutica usará cualesquier medios de retransmisión disponibles y apropiados para transmitir mensajes a la estación de aeronave. Si estos esfuerzos resultaran infructuosos, se notificará a la estación de origen, de conformidad con los procedimientos estipulados por la autoridad apropiada.

Si, trabajando en la red, no se hubiera establecido comunicación entre una estación de aeronave y una estación regular después de haber llamado en las frecuencias principal y secundaria, las demás estaciones regulares para ese vuelo deberán prestar ayuda, ya sea llamando la atención de la primera estación llamada o si se trata de una llamada de una estación de aeronave, respondiendo a la llamada y encargándose del tráfico.

Otras estaciones de la red deberán prestar ayuda tomando medidas similares únicamente en el caso que resulten infructuosos los intentos hechos por las estaciones regulares para establecer comunicación.

Se deberá también aplicar:

1. a petición de la dependencia del servicio de control de tránsito aéreo interesada;
2. cuando no se haya recibido una comunicación esperada de una aeronave, dentro de un período de tiempo tal (que dé lugar a sospechar la ocurrencia de una falla de comunicaciones).

e) Transferencia de comunicaciones HF

La estación aeronáutica apropiada deberá notificar a la estación de aeronave que cambie de una frecuencia o red de radio a otra. A falta

de tal notificación, la estación de aeronave deberá notificar a la estación aeronáutica apropiada antes de efectuar dicha transferencia.

Si hubiera transferencia de una red a otra, ésta deberá tener lugar, con preferencia, mientras la aeronave esté en comunicación con una estación que opere en ambas redes, a fin de garantizar la continuidad de las comunicaciones.

No obstante, si el cambio de red debe realizarse al mismo tiempo que la transferencia de comunicación a otra estación de la red, las transferencias deberán coordinarlas las dos estaciones de la red antes de notificar o autorizar el cambio de frecuencia. También deberá notificarse a la aeronave las frecuencias principales y secundarias que ha de utilizar después de la transferencia.

Una estación de aeronave que haya transferido la escucha de comunicaciones de una frecuencia de radio a otra, cuando lo requiera la autoridad ATS apropiada, informará a la estación aeronáutica de que se trate, de que se ha establecido escucha de comunicaciones en la nueva frecuencia.

La aeronave que entre en una red después de despegar, debería transmitir su hora de despegue, o la hora sobre el último punto de verificación, a la estación regular apropiada.

Al entrar en una nueva red, la aeronave deberá transmitir a la estación regular apropiada la hora sobre el último punto de verificación o de su última posición notificada.

Antes de abandonar la red, una estación de aeronave deberá notificar en todos los casos, a la estación regular apropiada, su intención de hacerlo, transmitiendo una de las frases siguientes, según corresponda:

1. al cambiar a un canal ATS "de piloto a controlador"; Aeronave: CAMBIANDO A... (dependencia de los servicios de tránsito aéreo respectiva);
2. después del aterrizaje: Aeronave: ATERRIZADO... (Lugar)... (Hora)

f) Transferencia de comunicaciones VHF

La estación aeronáutica apropiada solicitará a una aeronave que pase de una frecuencia de radio a otra, de conformidad con los procedimientos convenidos. A falta de dicho aviso, la estación de aeronave notificará a la estación aeronáutica apropiada antes de efectuar dicha transferencia

Al establecer contacto inicial en una frecuencia VHF, o al dejar dicha frecuencia, una estación de aeronave transmitirá la información estipulada por la autoridad apropiada.

g) Falla de comunicaciones

1. Aire tierra

Cuando una estación de aeronave no pueda establecer contacto con la estación aeronáutica en la frecuencia designada, tratará de establecer contacto en otra frecuencia apropiada a la ruta. Si esta opción no da resultado, la estación de aeronave tratará de establecer comunicación con otras aeronaves u otras estaciones aeronáuticas, en las frecuencias apropiadas a la ruta. Además, una aeronave que trabaje en la red deberá observar en el canal VHF apropiado, las llamadas de aeronaves cercanas.

Si fallasen los intentos especificados anteriormente, la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en la frecuencia o frecuencias designadas, precedido de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS" y, si fuera necesario, incluirá al destinatario o destinatarios del mensaje.

En la operación de red, un mensaje que se transmite a ciegas debería ser transmitido dos veces, tanto en la frecuencia principal como en la secundaria. Antes de cambiar la frecuencia, la aeronave debería anunciar a qué frecuencia va a pasar.

2. Falla del receptor Aire-tierra

Cuando una estación de aeronave no pueda establecer comunicación debido a falla del receptor, transmitirá informes a las horas o posiciones previstas, en la frecuencia utilizada, precedidos de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DE RECEPTOR". La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento la aeronave comunicará también la hora de su siguiente transmisión prevista.

Una aeronave a la que se proporcione control de tránsito aéreo o servicio de asesoramiento, además de cumplir lo anterior, transmitirá información relativa a las intenciones del piloto al mando respecto a la continuación del vuelo de la aeronave.

Cuando una aeronave no pueda establecer comunicación por falla del equipo de a bordo, seleccionará, si está equipada al respecto, la clave apropiada SSR para indicar la falla de radio.

3. Tierra aire

Si la estación aeronáutica no ha podido establecer contacto con una estación de aeronave, después de haber llamado en las frecuencias principal y secundaria que se cree que la aeronave está utilizando, hará lo siguiente:

- i) solicitará de otras estaciones aeronáuticas que le presten ayuda llamando a la aeronave y retransmitiendo el tráfico, si fuera necesario;
- ii) pedirá a otras aeronaves en la ruta que intenten establecer comunicaciones con la aeronave y retransmitan el tráfico,

Si las opciones especificadas fallan, la estación aeronáutica deberá transmitir mensajes dirigidos a la aeronave, aparte de los mensajes que contienen permisos de control de tránsito aéreo, mediante transmisión a ciegas en la frecuencia o frecuencias (que se crea que la aeronave está escuchando).

La transmisión a ciegas de permisos o instrucciones de control de tránsito aéreo no se efectuará a las aeronaves, excepto a solicitud específica del remitente.

h) Notificación de falla de comunicaciones.

La estación de radio de control aeroterrestre notificará a la dependencia de los servicios de control de tránsito aéreo apropiada y a la empresa explotadora de la aeronave, lo más pronto posible, toda falla de la comunicación aeroterrestre.

SECCIÓN 262.63 ENCAMINAMIENTO DE LOS MENSAJES HF.

Cuando trabaje dentro de una red, una estación de aeronave deberá, en principio, siempre que las condiciones de las comunicaciones lo permitan, transmitir sus mensajes a las estaciones de la red desde las cuales puedan entregarse más rápidamente a los destinatarios finales. Especialmente, los informes de aeronaves requeridos por los servicios de tránsito aéreo deberán transmitirse a la estación de la red que sirve al centro de información de vuelo o al de control de área en cuya área está volando la aeronave. En cambio, los mensajes a las aeronaves en vuelo deberán transmitirse, siempre que sea posible, directamente a las aeronaves, por la estación de la red que sirva al lugar del remitente.

En casos excepcionales, una aeronave puede tener necesidad de comunicarse con una estación aeronáutica fuera de la red apropiada a su tramo particular de ruta. Eso es permisible siempre que pueda hacerse sin interrumpir la escucha continua en la red de comunicación correspondiente al tramo de ruta, cuando la escucha lo exija la autoridad ATS apropiada, y a condición de que no cause interferencia excesiva en la operación de otras estaciones aeronáuticas.

Los mensajes enviados desde una aeronave a una estación de la red deberán interceptarlos y acusar recibo de los mismos, siempre que sea posible, otras estaciones de la red que sirvan a lugares en los que se requiere igualmente la información.

En principio, el número de estaciones requeridas para la interceptación ha de mantenerse reducido al mínimo compatible con las necesidades de las operaciones.

El acuse de recibo de la interceptación deberá hacerse inmediatamente después del acuse de recibo hecho por la estación a la que se ha enviado el mensaje.

Deberá acusarse recibo de un mensaje interceptado mediante la transmisión del distintivo de llamada de radio de la estación que haya interceptado el mensaje, seguido de la palabra RECIBIDO, si así se desea, y del distintivo de llamada de la estación que haya transmitido el mensaje.

Si no se ha recibido el acuse de recibo de la interceptación al cabo de un minuto, la estación que acepta el mensaje de la aeronave deberá transmitirlo normalmente por el servicio fijo aeronáutico a la estación o estaciones que no hayan acusado recibo de la interceptación.

Si dicha transmisión se hace por la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas, los mensajes deberán dirigirse a la estación o estaciones de la red.

La estación o estaciones a las cuales se han enviado los mensajes, deberán hacer su distribución local en la misma forma que si se hubieran recibido directamente de la aeronave por el canal aeroterrestre.

La estación aeronáutica que reciba una aeronotificación o un mensaje que contenga información meteorológica transmitida por una aeronave en vuelo, enviará el mensaje sin demora:

- a) a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo y a las oficinas meteorológicas asociadas con la estación;
- b) a la empresa explotadora de aeronaves interesada, o a su representante, cuando tal empresa haya solicitado expresamente que se le envíen dichos mensajes

Cuando un mensaje dirigido a una aeronave en vuelo se reciba por la estación aeronáutica indicada en la dirección, y cuando dicha estación no pueda establecer comunicación con la aeronave a la que vaya dirigido el mensaje, se deberá enviar éste a aquellas estaciones aeronáuticas de la ruta que puedan establecer comunicación con la aeronave; esto no excluye que la estación aeronáutica remitente transmita el mensaje original a la aeronave a que va dirigido, si dicha estación remitente puede comunicarse más tarde con esa aeronave.

Si la estación aeronáutica a quien va dirigido el mensaje no puede cursarlo según se indica anteriormente, deberá notificarlo a la estación de origen.

La estación aeronáutica que envíe el mensaje modificará la dirección del mismo, sustituyendo su propio Indicador de lugar por el de la estación aeronáutica a la que se envíe el mensaje.

a) Transmisión de mensajes ATS a las aeronaves

Si no es posible hacer llegar un mensaje ATS a la aeronave dentro del tiempo especificado por el ATS, la estación aeronáutica deberá notificarlo al remitente. Posteriormente, no deberá tomar ninguna otra medida respecto a este mensaje a menos que reciba instrucciones concretas del ATS.

Si la recepción de un mensaje ATS es incierta debido a que no hay la posibilidad de obtener el acuse de recibo, la estación aeronáutica asumirá que la aeronave no ha recibido el mensaje y se comunicará inmediatamente al remitente que, aunque el mensaje se ha transmitido, no se ha acusado recibo del mismo.

La estación aeronáutica que reciba el mensaje ATS no delegará en otra estación la responsabilidad de hacer llegar el mensaje a la aeronave. No obstante, en caso de que existan dificultades de comunicación, otra estación deberá ayudar cuando se solicite a retransmitir el mensaje a la aeronave. En tal caso, la estación que haya recibido el mensaje del ATS se cerciorará, en forma absoluta y sin demora, de que la aeronave ha acusado recibo del mensaje correctamente.

b) Registro de comunicaciones aeroterrestres

En el registro de la estación se contemplará:

1. cada línea comenzará en el margen izquierdo;
2. para cada transmisión deberá emplearse una nueva línea (renglón)
3. cada comunicación contendrá todos o algunos de los siguientes datos, en el orden indicado:

- i) distintivo de llamada de la estación que hace la llamada;
- ii) texto del mensaje;
- iii) distintivo de llamada de la estación llamada, o de la estación receptora, seguida de la abreviatura apropiada para indicar "Recibido", "Colacione" o "No se ha oído la respuesta";
- iv) distintivo de llamada de la estación o estaciones que acusen recibo de interceptación, seguida de la abreviatura apropiada para indicar "Recibido";
- v) designación de la frecuencia empleada;
- vi) hora de la comunicación UTC;

SECCIÓN 262.64 PROCEDIMIENTOS SELCAL.

Estos procedimientos son aplicables cuando se emplea el SELCAL y sustituyen a algunos de los procedimientos relativos a llamadas.

Con el sistema selectivo de llamada conocido como SELCAL, la llamada radiotelefónica a las aeronaves se sustituye por la transmisión de tonos cifrados por los canales radiotelefónicos. Una sola llamada selectiva consiste en la combinación de cuatro tonos de audio previamente seleccionados, cuya transmisión requiere 2 segundos aproximadamente. Los tonos se generan en el cifrador de la estación aeronáutica y se reciben en un descifrador conectado a la salida audio del receptor de a bordo. Al recibir el tono cifrado asignado (clave SELCAL) se dispara el sistema de llamada del puesto de pilotaje, que da señales repetidas de luces, timbres, o de ambas cosas.

SELCAL deberá utilizarse en las estaciones que están debidamente equipadas para hacer llamadas selectivas de tierra a aire en los canales en ruta HF y VHF.

En las aeronaves equipadas con SELCAL el piloto puede todavía mantener la escucha convencional si es necesario.

- a) Notificación a las estaciones aeronáuticas de las claves SELCAL de las aeronaves

Incumbe a la empresa explotadora de la aeronave y a la propia aeronave cerciorarse de que todas las estaciones aeronáuticas con las que ésta última se comunique normalmente, en el transcurso de un vuelo determinado, conozcan la clave SELCAL asociada con su distintivo de llamada radiotelefónico.

El organismo explotador de la aeronave deberá difundir a todas las estaciones aeronáuticas interesadas, a intervalos regulares, una lista de las claves SELCAL asignadas a sus aeronaves durante los vuelos.

b) La tripulación de la aeronave deberá:

1. incluir la clave SELCAL en el plan de vuelo presentado a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo; y
2. asegurarse de que la estación aeronáutica en HF, tiene la información de clave SELCAL correcta mediante el establecimiento de comunicaciones temporarias con dicha estación, mientras se encuentre dentro de la cobertura en VHF.

c) Verificación previa al vuelo.

La estación de aeronave deberá ponerse en comunicación con la estación aeronáutica apropiada, pedir una verificación SELCAL previa al vuelo e indicar su clave SELCAL.

Cuando se asignen frecuencias principales y secundarias, normalmente deberá hacerse primero una verificación SELCAL en la frecuencia secundaria, y a continuación en la frecuencia principal. La estación de aeronave estará así en condiciones de proseguir la comunicación en la frecuencia principal.

Si la verificación previa al vuelo revelara que la instalación SELCAL de la estación terrestre o de a bordo no funciona, la aeronave deberá mantener la escucha continua en su vuelo subsiguiente hasta que pueda utilizar SELCAL de nuevo.

d) Establecimiento de comunicaciones.

Cuando una estación aeronáutica inicia una llamada por SELCAL, la aeronave responde con su distintivo de llamada de radio, seguida de la palabra "PROSIGA".

e) Procedimientos en ruta

Las estaciones de aeronave deberán cerciorarse de que la estación o las estaciones aeronáuticas apropiadas se den cuenta de que se está estableciendo o manteniendo la escucha SELCAL.

Cuando así se prescriba, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, una estación aeronáutica podrá iniciar llamadas para notificación regular desde la aeronave, mediante el SELCAL.

Una vez establecida la escucha SELCAL por una estación de aeronave determinada, las estaciones aeronáuticas deberán utilizar el SELCAL cada vez que tengan que llamar a una aeronave.

En el caso de que la señal SELCAL no tenga respuesta después de dos llamadas en la frecuencia principal y otras dos en la secundaria, la estación aeronáutica deberá volver a utilizar las comunicaciones en fonía.

Las instalaciones de una red deberán informarse entre sí inmediatamente, cuando haya algún defecto de funcionamiento en una instalación SELCAL de tierra o de a bordo. Análogamente, la aeronave deberá garantizar que se ha advertido inmediatamente a las estaciones aeronáuticas interesadas en su vuelo, de cualquier funcionamiento defectuoso de su instalación SELCAL y de que es necesaria la llamada radiotelefónica.

Cuando la instalación SELCAL esté funcionando de nuevo normalmente, deberá notificarse este hecho a todas las estaciones.

f) Asignación de clave SELCAL a las aeronaves

En principio, la clave SELCAL de la aeronave deberá relacionarse con el distintivo de llamada radiotelefónico, es decir, cuando se emplee el número de vuelo (número de servicio) en el distintivo de llamada de radio, la clave SELCAL de la aeronave deberá anotarse en frente del vuelo. En todos los demás casos la clave SELCAL de la aeronave deberá anotarse en frente de la matrícula de la aeronave.

SECCIÓN 262.65 PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LAS COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS DE SOCORRO Y DE URGENCIA.

El tráfico de socorro y de urgencia comprenderá todos los mensajes radiotelefónicos relativos a las condiciones de peligro y de urgencia, respectivamente. Las condiciones de peligro y de urgencia se definen así:

- a) Peligro: condición de estar amenazado por un riesgo serio o inminente y de requerir ayuda inmediata.
- b) Urgencia: condición que afecta a la seguridad de una aeronave o de otro vehículo, o de alguna persona a bordo o que esté al alcance de la vista, pero que no exige ayuda inmediata.

La señal radiotelefónica de socorro MAYDAY y la señal radiotelefónica de urgencia PAN, PAN se usarán al comienzo de la primera comunicación de socorro y de urgencia, respectivamente.

Al principio de cualquier comunicación subsiguiente del tráfico de socorro y de urgencia, se permitirá utilizar las señales de socorro y urgencia de radiotelefonía.

El remitente de los mensajes dirigidos a una aeronave que se encuentre en una condición de peligro o de urgencia, limitará a lo mínimo la cantidad, volumen y contenido de dichos mensajes, según lo exija la situación.

Si la estación llamada por la aeronave no acusa recibo del mensaje de socorro o de urgencia, las demás estaciones que hayan recibido el mensaje prestarán la ayuda.

Las comunicaciones de socorro y de urgencia se mantendrán, por lo general, en la frecuencia en que se iniciaron, hasta que se considere que puede prestarse mejor ayuda mediante su transferencia a otra frecuencia.

Deben utilizarse las frecuencias 121,5 Mhz en la banda VHF o la frecuencia 243,0 KHz, en la banda UHF.

En los casos de comunicaciones de socorro y urgencia, las transmisiones radiotelefónicas se harán, lenta y claramente, pronunciando distintamente cada palabra para facilitar su transcripción.

a) Comunicaciones de socorro de radiotelefonía

Debe ir precedido de la señal radiotelefónica de socorro MAYDAY, repetida tres veces.

1. Medidas que debe tomar la estación llamada o la primera estación que acuse recibo de un mensaje de peligro.

La estación llamada por la aeronave en peligro o la primera estación que acuse recibo del mensaje de socorro deberá:

- i) Acusar inmediatamente recibo del mensaje de socorro;
- ii) Hacerse cargo del control de las comunicaciones o transferirá específica y claramente dicha responsabilidad, informando a la aeronave de cualquier transferencia que se haga;
- iii) Tomará medidas inmediatas para cerciorarse de que puedan disponer de toda la información necesaria, tan pronto como sea posible:

- A) la dependencia ATS correspondiente;
- B) la empresa explotadora de aeronaves correspondiente, o su representante, de conformidad con acuerdos preestablecidos, este requisito no tiene prioridad sobre cualquier otra medida que implique la seguridad del vuelo que está en peligro, o sobre cualquier otro vuelo en el área, o que pudiese afectar el progreso de vuelos que se esperen en el área.

- C) avisará a otras estaciones, según proceda, a fin de impedir la transferencia del tráfico a la frecuencia en que se hace la comunicación de socorro.

2. Imposición de silencio

La estación en peligro, o la estación que controle el tráfico de socorro, estará autorizada para imponer silencio ya sea a todas las estaciones del servicio móvil dentro del área o a cualquier estación que perturbe el tráfico de socorro. Dirigirá estas instrucciones "a todas las estaciones" o a una estación solamente, de acuerdo con las circunstancias, en ambos casos utilizará:

- i) CESE DE TRANSMITIR;
- ii) la señal radiotelefónica de socorro MAYDAY.

El uso de las señales especificadas anteriormente estará reservado a la estación de aeronave en peligro o a la estación que controle el tráfico de socorro.

3. Medidas que deben tomar todas las demás estaciones

Las comunicaciones de socorro tienen prioridad absoluta y la estación que tenga conocimiento de ellas las transmitirá en la frecuencia de que se trate, a menos que:

- i) se haya cancelado el procedimiento relativo al socorro o se hayan terminado las comunicaciones de socorro;

- ii) todo el tráfico de socorro haya sido transferido a otras frecuencias;
- iii) dé permiso la estación que controle las comunicaciones;
- iv) tenga ella misma que prestar ayuda.

Cualquier estación del servicio móvil que tenga conocimiento del tráfico de socorro y que no pueda ella misma ayudar a la estación en peligro seguirá, sin embargo, escuchando a dicho tráfico hasta que resulte evidente que ya se está prestando auxilio.

4. Terminación de las comunicaciones de socorro y de silencio

Cuando una aeronave ya no esté en peligro, transmitirá un mensaje para anular la condición de peligro.

Cuando la estación que haya estado controlando el tráfico de las comunicaciones de socorro se dé cuenta de que ha terminado la condición de peligro, tomará inmediatamente las medidas del caso para cerciorarse de que esta información se ponga, tan pronto como sea posible, a la disposición de:

- i) la dependencia ATS correspondiente;
- ii) la empresa explotadora de aeronaves correspondiente, o su representante, de conformidad con acuerdos preestablecidos.

Se terminarán las condiciones de comunicaciones de socorro, y del silencio, mediante la transmisión de un mensaje que incluya las palabras "TRÁFICO DE SOCORRO TERMINADO", en la frecuencia o frecuencias que se estén utilizando para las comunicaciones de socorro. Dicho mensaje sólo podrá ser iniciado por la estación que controle las comunicaciones, cuando después de recibir el mensaje para anular la condición de peligro, reciba la autorización correspondiente de la autoridad apropiada.

b) Comunicaciones de urgencia de radiotelefonía

1. Medidas que debe tomar la aeronave que notifique una condición de urgencia.

Debe ir precedido de la señal radiotelefónica de urgencia PAN, PAN, repetida tres veces

La estación llamada será normalmente la estación que está en contacto con la aeronave o en cuya área de responsabilidad ésta esté volando.

2. Medidas que debe tomar la estación llamada o la primera estación que acuse recibo de un mensaje de urgencia.

La estación llamada por una aeronave que notifique una condición de urgencia o la primera que acuse recibo del mensaje de urgencia deberá:

- i) acusar recibo del mensaje de urgencia;
- ii) tomar medidas inmediatas para cerciorarse de que puedan disponer de toda la información necesaria, tan pronto como sea posible:

- A) la dependencia ATS correspondiente;
- B) la empresa explotadora de aeronaves correspondiente, o su representante, de conformidad con acuerdos preestablecidos; este requisito referente, no tiene prioridad sobre cualquier otra medida que implique la seguridad del vuelo que está en peligro, o de cualquier otro vuelo en el área, o que pudiese afectar el progreso de vuelos que se esperen en el área.

- iii) de ser necesario, ejercerá el control de comunicaciones.

3. Medidas que deben tomar todas las demás estaciones.

Las comunicaciones de urgencia tienen prioridad sobre todas las demás comunicaciones, excepto las de socorro, y todas las estaciones deberán tener cuidado de no interferir la transmisión del tráfico de urgencia.

4. Medidas que debe tomar la aeronave utilizada para transportes sanitarios.

Con la finalidad de anunciar e identificar las aeronaves de transporte sanitario, la transmisión de la señal radiotelefónica de urgencia PAN, PAN repetida tres veces preferiblemente, irá seguida de la señal radiotelefónica relativa a transportes sanitarios, MEDICAL. El uso de las señales descritas indica que el mensaje que les sigue se refiere a un transporte sanitario protegido.

5. Medidas que debe tomar la estación llamada y otras estaciones que reciban un mensaje de transportes sanitarios.

Se aplicarán las mismas medidas que se refiere a los mensajes de urgencia.

c) Comunicaciones relativas a actos de interferencia ilícita

La estación llamada por una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, o la primera estación que acuse recibo de una llamada proveniente de dicha aeronave, prestará toda la asistencia posible, incluida la notificación a las dependencias ATS apropiadas y a cualquier otra estación, organismo o persona que esté en condiciones de facilitar el vuelo.

SECCIÓN 262.66 CONFIGURACION DEL SERVICIO MOVIL AERONAUTICO EN VENEZUELA:

En Venezuela el Servicio Móvil Aeronáutico (SMA) se suministra a través de un centro de comunicaciones ubicado en el edificio ATC (Control de tránsito aéreo) del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía, designado como CTAM (Centro de Telecomunicaciones Aeronáuticas de Maiquetía).

Su objetivo primordial es el suministro de manera eficaz de servicio de telecomunicaciones aeronáuticas a estaciones de aeronaves y estaciones aeronáuticas conectadas a la red radiotelefónica y del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas a estaciones fijas aeronáuticas de los grupos AFTN/Oriente y AFTN/Occidente, así como a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, que constituyen las estaciones tributarias de dichos grupos AFTN, mediante equipos (hardware), programas (software) de aplicación, frecuencias HF (Alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ) y VHF (Muy alta frecuencia 30 a 300 MHZ) asignadas, para la operación de circuitos radiotelefónicos (R/T) y circuitos de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN.

En el Centro de Telecomunicaciones Aeronáuticas de Maiquetía (CTAM) se mantendrá la vigilancia constante y supervisión permanente, la coordinación, el control y la toma de acciones necesarias de los procedimientos y comunicaciones del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, mediante el enlace, apoyo y asesoramiento pertinentes con las estaciones fijas aeronáuticas de los grupos AFTN/oriente y AFTN/Occidente y, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

El Centro de Telecomunicaciones Aeronáuticas de Maiquetía (CTAM), esta constituido por:

- a) Un centro de comunicaciones (estación aeronáutica) a nivel internacional como parte de la red radiotelefónica del servicio móvil aeronáutico (AMS); y
- b) Un centro de comunicaciones AFTN a nivel nacional como estación control (principal) de los grupos AFTN/Oriente y AFTN/Occidente para el suministro del servicio fijo aeronáutico (SFA).

- a) Centro de Comunicaciones (estación aeronáutica).

Se suministra el servicio móvil aeronáutico (SMA), mediante tres posiciones de trabajo designadas de la manera siguiente:

1. Posición de trabajo Num.1. Nacional (Domestica) tierra-aire aire-tierra (G/A/G DOM).
2. Posición de trabajo Num.2. Internacional tierra-aire aire-tierra (G/A/G INTL)
3. Posición de trabajo Num.3. Control Larga Distancia Operacional (LDOC)

1. Posición de trabajo Num.1. Nacional (domestica) tierra-aire aire-tierra (g/a/g dom).

A través de la posición de trabajo Num.1. Nacional (Domestica) tierra-aire aire-tierra (G/A/G DOM), se suministra el servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas a estaciones de aeronaves relativo a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea y la prestación de servicios de enlaces radiotelefónicos (Phone patch) a nivel nacional, así como las comunicaciones por las redes y canales orales directas ATS con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de Maiquetía (TWR/APP/ACC), mediante un grupo de equipos (hardware), programas (software) de aplicación y frecuencias VHF (Muy alta frecuencia 30 a 300 MHZ) asignadas, para la operación de circuitos radiotelefónicos (R/T) y circuitos de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN).

La posición de trabajo Num.1. Nacional (Domestica) tierra-aire aire-tierra (G/A/G DOM), opera con las frecuencias VHF (Muy alta frecuencia 30 a 300 MHZ).

2. Posición de trabajo Num.2. Internacional tierra-aire aire-tierra (g/a/g intl).

A través de la posición de trabajo Num.2. Internacional tierra-aire aire-tierra (G/A/G INTL) se suministra el servicio internacional de telecomunicaciones aeronáuticas a estaciones de aeronaves y estaciones aeronáuticas relativo a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, así como las comunicaciones por las redes y canales orales directas ATS con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de Maiquetía (TWR/APP/ACC), mediante un grupo de equipos (hardware),

programas (software) de aplicación y frecuencias HF (Alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ) para la operación de circuitos radiotelefónicos (R/T) y circuitos de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN. La posición de trabajo Num.2. Internacional tierra-aire aire-tierra (G/A/G INTL), opera con las frecuencias HF (Alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ).

3. Posición de trabajo Num.3. Control larga distancia operacional (LDOC).

A través de la posición de trabajo Num.3. Control Larga Distancia Operacional (LDOC) se suministra el servicio internacional de telecomunicaciones aeronáuticas a estaciones de aeronaves, en ruta sobre el océano Atlántico hacia y desde el continente europeo y otros, y estaciones aeronáuticas, relativo a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, y la prestación de servicios de enlaces radiotelefónicos (Phone patch) a nivel internacional, así como las comunicaciones por las redes y canales orales directas ATS con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de Maiquetía (TWR/APP/ACC), mediante un grupo de equipos (hardware), programas (software) de aplicación y frecuencias HF (Alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ) para la operación de circuitos radiotelefónicos (R/T) y circuitos de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN.

La posición de trabajo Num.3. Control Larga Distancia Operacional (LDOC), opera con las frecuencias HF (Alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ).

- b) Centro de Comunicaciones AFTN.

Esta constituido por un centro de comunicaciones AFTN para el suministro del servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas, a través de dos posiciones de control (principal) de los grupos AFTN/ORIENTE y AFTN/OCCIDENTE para el suministro del servicio fijo aeronáutico (AFS), y la vigilancia y supervisión del tráfico recibido y/o transmitido por la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN, designadas de la manera siguiente:

1. Posición de trabajo num.4, de control (principal) del grupo AFTN/ORIENTE.
2. Posición de trabajo num.5, de control (principal) del grupo AFTN/OCCIDENTE.
3. Posición de trabajo num.6, de control (principal) de supervisión del tráfico de mensajes.

1. Posición de trabajo Num.4, de control (principal) del grupo AFTN/oriente.

A través de la posición de trabajo Num.4, de control (principal) del grupo AFTN/ORIENTE, se suministra el servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas a las estaciones fijas aeronáuticas y dependencias de los servicios de tránsito aéreo pertenecientes al grupo AFTN/ORIENTE, así como las comunicaciones por las redes y canales orales directas ATS con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de Maiquetía (TWR/APP/ACC), mediante un grupo de equipos (hardware), programas (software) de aplicación y frecuencias HF (Alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ) para la operación de circuitos radiotelefónicos (R/T) y circuitos de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN.

2. Posición de trabajo Num.5, de control (principal) del grupo AFTN/occidente.

A través de la posición de trabajo Num.5, de control (principal) del grupo AFTN/OCCIDENTE, se suministra el servicio nacional de telecomunicaciones aeronáuticas a las estaciones fijas aeronáuticas y dependencias de los servicios de tránsito aéreo pertenecientes al grupo AFTN/OCCIDENTE, así como las comunicaciones por las redes y canales orales directas ATS con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo de Maiquetía (TWR/APP/ACC), mediante un grupo de equipos (hardware), programas (software) de aplicación y frecuencias HF (Alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ) para la operación de circuitos radiotelefónicos (R/T) y circuitos de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN.

La posición de trabajo nro.4, de control (principal) del grupo AFTN/OCCIDENTE, opera con las frecuencias HF (Alta frecuencia 3000 a 30000 KHZ).

3. Posición de trabajo Num.6, de control (principal) de supervisión del tráfico de mensajes.

A través de la posición de trabajo Num. 6, de control (principal) de supervisión del tráfico de mensajes, el supervisor del CTAM (Centro de Telecomunicaciones Aeronáuticas de Maiquetía), realiza la vigilancia constante y supervisión permanente de la transmisión y recepción del tráfico de mensajes a través de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas AFTN, mediante un circuito AFTN principal, designado como (SVMIIYSYX), y un circuito AFTN secundario, designado como (SVMIIYJYX).

CAPITULO C

SERVICIO DE INFORMACIÓN DE AERONÁUTICA (AIS)

SECCIÓN 262.67 NORMAS Y MÉTODOS AIS:

- a) La presente sección, establece las normas y métodos que deben aplicarse en el Servicio de Información Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, para garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea nacional e internacional. Se establecen en ésta, directrices con efecto permanente y de obligatorio cumplimiento que permita suministrar información adecuada a las necesidades:

1. Del personal de operaciones de vuelo, incluyendo a las tripulaciones, personal de planificación de vuelo y de simuladores de vuelo; y
2. Las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, responsables del Servicio de Información de Vuelo (FIS) y del servicio a cargo de la información previa al vuelo.

- b) Es obligación del piloto al mando de una aeronave, familiarizarse con toda la información apropiada al vuelo y los datos aeronáuticos disponibles.

SECCIÓN 262.68 SUMINISTRO DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA.

- a) En la República Bolivariana de Venezuela, se suministrará el servicio de información aeronáutica y será la responsable de la información publicada respecto a su Estado.

- b) El Servicio de Información Aeronáutica, se asegurará que la información/datos aeronáuticos, que se suministra respecto a su territorio, así como las áreas de responsabilidades a efectos de los servicios de tránsito aéreo, son adecuados, de la calidad requerida y oportuna.

- c) El Servicio de Información Aeronáutica, se proporcionará dentro del horario de operaciones de los aeródromos donde se encuentre ubicada la dependencia y estará a disposición de los organismos que lo solicite.

- d) El Servicio de Información Aeronáutica, obtendrá información que le permita suministrar servicio de información previo al vuelo (PIB) y satisfacer las necesidades de información durante el vuelo.

- e) El Servicio de Información Aeronáutica, pondrá a disposición de los servicios de información aeronáutica de otros Estados contratantes de la OACI, la información que necesiten para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

- f) El Servicio de Información Aeronáutica recibirá, originará, comparará, editará, publicará, almacenará, distribuirá información y datos aeronáuticos, relativa a todo el territorio nacional; así como, también a las áreas en que el Estado de la República Bolivariana de Venezuela sea responsable de los servicios de tránsito aéreo fuera de su territorio y ello comprenderá:

1. La preparación de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP-Venezuela) con las enmiendas correspondientes,
2. La preparación de Listas de Verificación y Listas de NOTAM validos
3. La preparación de Boletines de Información previa al Vuelo (PIB),
4. La iniciación de Circulares de Información Aeronáutica (AIC),
5. La preparación de Suplementos a la AIP, y
6. La iniciación del NOTAM.

SECCIÓN 262.69 SISTEMA DE CALIDAD.

- a) Las políticas y procedimientos que se establezcan, deberán implementarse para asegurar que los requerimientos para un Sistema de Gestión de la Calidad en el Servicio de Información Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, estén documentados de tal manera que se garantice la conformidad con los requerimientos del Anexo 15 y otras normas internacionales relevantes.

- b) Se deberá aplicar un sistema de calidad debidamente organizado con los procedimientos, procesos y recursos requeridos para implantar la gestión de calidad en cada una de las etapas funcionales, indicadas en el literal anterior:

- c) El Servicio de Información Aeronáutica, desarrollará los procedimientos que permitan rastrear los datos aeronáuticos en cualquier momento hasta su origen, a fin de corregir cualquier anomalía o errores en los datos que se hubieran detectado durante las fases de producción y mantenimiento o durante su utilización operacional.

- d) El sistema de calidad que se establezca, deberá proporcionar a los usuarios la garantía y confianza de que la información y datos aeronáuticos distribuidos, satisfacen los requisitos estipulados en materia de calidad de datos (exactitud, resolución e integridad) y rastreo de datos, mediante la utilización de los procedimientos

apropiados en cada etapa de producción de datos o proceso de modificación de los mismos. El sistema también dará garantía respecto del período de aplicación del uso previsto de los datos aeronáuticos y de que se satisfagan las fechas de distribución acordadas

- e) El grado de exactitud de los datos aeronáuticos, estará basado en un nivel de probabilidad del noventa y cinco por ciento (95%).
- f) Los servicios responsables, verificarán y coordinarán a fondo los textos que hayan de expedirse como parte de la Documentación Integrada de Información Aeronáutica, antes de presentarlos al servicio de información aeronáutica, para asegurarse de que antes de su distribución se ha incluido toda la información necesaria y de que ésta es correcta en todos sus detalles.
- g) En el contexto de un sistema de calidad se identificarán las calificaciones y los conocimientos requeridos para cada función dentro del servicio de información aeronáutica, y se capacitará en forma apropiada al personal asignado para desempeñar esas funciones. La autoridad aeronáutica, se asegurará de que el personal posee las calificaciones y la competencia requerida para desempeñar las funciones específicas asignadas, se establecerán evaluaciones iniciales y periódicas que el personal necesita para demostrar las calificaciones. Las evaluaciones periódicas del personal se utilizarán como medios para corregir las deficiencias.
- h) Se deberá instituir, un programa de aprendizaje continuo dentro del Servicio de Información Aeronáutica y fomentar un ambiente en donde la calidad de trabajo sea lo principal.
- i) El Sistema de Gestión de la Calidad en el Servicio de Información Aeronáutica, llevará a cabo auditorías que identifiquen las no conformidades tomando las medidas necesarias para corregir sus causas. Las observaciones de las auditorías y medidas correctivas estarán respaldadas con pruebas y documentadas apropiadamente.

SECCIÓN 262.70 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA ENTRE ESTADOS.

- a) El servicio de Información Aeronáutica, estará calificado para responder a peticiones de información aeronáutica originada por otros Estados, referida a Publicaciones de Información Aeronáutica, Enmiendas AIP, Suplementos AIP, NOTAM, Circulares de Información Aeronáutica y Listas de Verificación de NOTAM.
- b) La Oficina NOTAM Internacional, será la dependencia que ejecutará el intercambio de NOTAM originados por la República Bolivariana de Venezuela y otros Estados con los cuales existan acuerdos.
- c) El Servicio de Información Aeronáutica, proporcionará gratuitamente un ejemplar de cada uno, indicado en la Sección 262.68, en forma impresa o electrónica o ambas que hallan sido solicitados por el servicio de información aeronáutica de un Estado contratante de la OACI, incluso cuando la publicación, almacenamiento y distribución hayan sido delegados en una empresa privada. El intercambio de más de un ejemplar, debería ser objeto de acuerdos bilaterales entre los Estados contratantes de la OACI y no contratantes.
- d) Los servicios de información aeronáutica harán los acuerdos necesarios para satisfacer los requisitos operacionales relativos a la expedición y recibo de los NOTAM distribuidos por Telecomunicaciones.
- e) La República Bolivariana de Venezuela establecerá, siempre que sea posible, contacto directo entre los servicios de información aeronáutica, a fin de facilitar el intercambio internacional de información/datos aeronáuticos.

SECCIÓN 262.71 DERECHO DE PROPIEDAD INTELECTUAL.

El servicio de Información Aeronáutica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, se reservará los derechos de propiedad intelectual, de conformidad con las leyes nacionales de todo lo indicado en la Sección 262.68 referente a la publicación de información aeronáutica con el objetivo de proteger la inversión.

SECCIÓN 262.72 ESPECIFICACIONES GENERALES.

- a) El Servicio de Información Aeronáutica, distribuirá internacionalmente cada uno de los elementos indicados en la Sección 262.68 literal f y estos contendrán la versión inglesa de las partes que se expresen en lenguaje claro.
- b) El Servicio de Información Aeronáutica, podrá usar abreviaturas oficiales (OACI), siempre que sean aplicables y cuya utilización facilite la difusión de la información. La ortografía de los nombres de lugares serán las utilizadas por la República Bolivariana de Venezuela.
- c) Las unidades de medidas empleadas al distribuir información aeronáutica, deben ajustarse a las tablas contenidas en el Anexo 5, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

- d) En el Servicio de Información Aeronáutica se incorporará de forma progresiva un sistema automatizado destinado a mejorar la rapidez, precisión, eficiencia y economía de dicho servicio.

SECCIÓN 262.73 SISTEMAS DE REFERENCIA COMUNES PARA LA NAVEGACION AEREA.

- a) Se utilizará el Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84) como sistema de referencia horizontal para la navegación aérea. Las coordenadas geográficas aeronáuticas que indiquen la latitud y la longitud, se expresarán en función de la referencia geodésica del Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84). Dichas coordenadas, se levantarán bajo los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos establecidos en el Apéndice 7 del Anexo 15, Servicio de Información Aeronáutica y Apéndice 6 tabla 1 del Anexo 4 como sea aplicable.
- b) Se utilizará como sistema de referencia vertical el nivel medio del mar (MSL), que proporciona la relación de las alturas (elevaciones) relacionadas como gravedad respecto de una superficie conocida como geoides.
- c) El modelo gravitacional de la tierra-1996 (EGM-96), en la que figuran campos de gravedad, longitudes de ondas largas al grado y orden de 360, deberá utilizarse como modelo gravitatorio mundial para la navegación aérea internacional.
- d) En las posiciones geográficas en que la exactitud del EGM-96 no cumple con los requisitos de exactitud para elevación y ondulación geoidal que se especifican en el Anexo 14, Volúmenes I y II, sobre la base de los datos EGM-96, se deberán elaborar y utilizar modelos geoidales regionales o locales que contengan datos del campo gravitatorio de alta resolución (longitudes de onda corta). Cuando se utilice otro modelo geoidal que no sea el EGM-96 deberá proporcionarse en la publicación de información aeronáutica (AIP) una descripción del modelo utilizado, incluso los parámetros requeridos para la transformación de la altura entre el modelo y el EGM-96.

- e) Además de la elevación (por referencia al nivel medio del mar) de las posiciones específicas en tierra objeto de levantamiento topográfico, se publicará también la ondulación geoidal (por referencia al elipsoide WGS-84) con relación a dichas posiciones.

- f) Las coordenadas geográficas que se hayan transformado a coordenadas WGS-84, pero cuya exactitud del trabajo en el terreno original no satisfaga los requisitos del Manual del Sistema Geodésico Mundial Doc. 9674, se indicarán con un asterisco.

- g) El grado de resolución de la publicación de las elevaciones y ondulaciones geoidales será el especificado en el Apéndice 1 y Tabla A7-2 del Apéndice 7 del Anexo 15 y el grado de resolución de las cartas aeronáuticas con respecto a las elevaciones y ondulaciones geoidales será el especificado en el Anexo 4, Apéndice 6 Tabla 2.

- h) Se utilizará el Tiempo Universal Coordinado (UTC) como sistema de referencia temporal.

SECCIÓN 262.74 IDENTIFICACIÓN Y DELINEACIÓN DE ZONAS PELIGROSAS, PROHIBIDAS Y RESTRINGIDAS.

- a) A toda zona peligrosa, prohibida y restringida establecida por la autoridad aeronáutica, se le asignará un código de identificación y se promulgarán detalles completos de cada zona.

- b) La identificación asignada se empleará para identificar la zona en todas las notificaciones posteriores correspondientes a la misma.

1. La identificación se compondrá de dos elementos, letras y cifras; como sigue:

- i) Las letras de nacionalidad, relativas a los indicadores de lugar al Estado o territorio que se ha establecido para tal espacio aéreo (SV).
- ii) La letra "D" para Zona Peligrosa, "P" para Zona Prohibida, "R" para Zona Restringida, según corresponda; y
- iii) Un número, no duplicado dentro del Estado o territorio de que se trate.

- c) Para evitar confusiones, los números de identificación no volverán a utilizarse durante un período de un año por lo menos, después de suprimirse la zona a que se refiera.

- d) El Servicio de Información Aeronáutica, tendrá en cuenta los principios relativos a factores humanos, en el diseño, contenido, procesamiento y distribución de información/datos aeronáuticos.

SECCIÓN 262.75 PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP).

- a) La Publicación de Información Aeronáutica (AIP), constituye la fuente básica de información permanente y de modificaciones temporales de larga duración y tiene como objeto principal satisfacer las necesidades de intercambio de información aeronáutica esencial para la seguridad de la navegación aérea, tanto a nivel nacional como internacional.

b) La Publicación de Información Aeronáutica de Venezuela (AIP-VENEZUELA), está conformada por tres partes, divididas a su vez en secciones y subsecciones, de referencia uniforme que permiten realizar electrónicamente el almacenamiento y la extracción de datos e información actualizada sobre los puntos que se indican en los literales c, d y e de esta sección y se detallan en los Procedimientos Aeronáuticos de los Servicios de Información Aeronáutica.

c) La AIP incluirá en la Parte 1.- Generalidades (GEN), lo siguiente:

1. Una declaración de la autoridad competente responsable de las instalaciones, servicios o procedimientos de navegación aérea de las que trata la AIP;
2. Las condiciones generales en las cuales se pueden utilizar internacionalmente los servicios o instalaciones;
3. Una lista de diferencias importantes entre los reglamentos y métodos nacionales del Estado y las correspondientes normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI, en forma tal que permita al usuario distinguir fácilmente entre los requisitos del Estado y las disposiciones pertinentes de la OACI.

La Parte 1 se subdividirá a su vez, de la siguiente forma:

- i) GEN- 0 Prefacio, Registro y lista de enmiendas y suplementos de la AIP.
- ii) GEN - 1 Reglamentos y requisitos nacionales;
- iii) GEN - 2 Tablas y Códigos;
- iv) GEN - 3 Servicios;
- v) GEN - 4 Derechos por el uso de aeródromos/helipuertos y servicios de navegación aérea.

d) La AIP incluirá en la Parte 2 - "En ruta" (ENR), las siguientes secciones:

1. ENR - 0 Índice de la Parte 2
2. ENR - 1 Reglas y procedimientos generales;
3. ENR - 2 Espacio aéreo de los Servicios de Tránsito Aéreo;
4. ENR - 3 Rutas ATS;
5. ENR - 4 Radioayudas y sistemas de navegación;
6. ENR - 5 Avisos para la navegación;
7. ENR - 6 Cartas de Navegación en ruta.

e) La AIP incluirá en la Parte 3 - "Aeródromos" (AD), las siguientes secciones:

1. AD 0 Índice de la Parte 3
2. AD 1 Introducción a los aeródromos y helipuertos;
3. AD 2 Aeródromos;
4. AD 3 Helipuertos;
5. AD 4 Otros aeródromos.

f) La AIP-VENEZUELA, se publicará en dos volúmenes español / inglés. El volumen 1 contendrá lo indicado en los literales c y d de esta sección, y el volumen 2, contendrá el literal e. Los dos volúmenes se denominarán "AIP-Venezuela" y serán publicados en forma especial en tamaño reducido, para facilitar su consulta en cabina a las tripulaciones de vuelo.

1. Las cartas aeronáuticas que se encuentran en la parte AD 2 y ENR6, formarán parte del volumen 2 y 1 respectivamente de la AIP-Venezuela, o podrán distribuirse por separado a quienes reciban la Publicación de Información Aeronáutica, estas cartas son las siguientes:

- i) Carta de aproximación por instrumentos;
- ii) Carta de aproximación visual;
- iii) Carta de área;
- iv) Cartas de llegada normalizada - vuelo por instrumentos (STAR);
- v) Carta de salida normalizada - vuelo por instrumentos (SID);
- vi) Carta de altitud mínima radar;
- vii) Carta topográfica para aproximaciones de precisión;
- viii) Plano de aeródromo;
- ix) Plano de Obstáculo tipo A;
- x) Cartas de Navegación en Ruta.

g) Cada publicación de información Aeronáutica (AIP) será completa y contendrá un índice.

h) La AIP/Venezuela no repetirá la información propia o de otras fuentes.

i) La publicación de información aeronáutica (AIP) se publicará en hojas sueltas se fechará cada página. La fecha, consistirá del día, mes por su nombre y año civil de la publicación o bien la fecha efectiva de la información.

j) Dentro de la publicación de información aeronáutica se publicará una lista de verificación que contenga la fecha de cada página. El número de página o el título de la carta y la fecha de la lista de verificación aparecerán en la propia lista.

k) Toda modificación de la publicación de información aeronáutica o cualquier nueva información que se imprima de nuevo en una página, se identificará mediante un símbolo o anotación distintivos.

l) Las modificaciones a la publicación de información aeronáutica de importancia para las operaciones se publicará de conformidad con los procedimientos AIRAC y se identificará claramente mediante las siglas AIRAC.

m) Se enmendarán o publicarán las AIP a intervalos regulares con la frecuencia necesaria para mantenerlas al día. Se recurrirá lo menos posible a enmiendas o anotaciones hechas a mano. El método normal de enmienda será mediante hojas sustitutivas

n) Los intervalos regulares mencionados en el literal (m) de esta sección, se especificarán en la AIP, Parte I - Generalidades (GEN).

o) La publicación de información aeronáutica y cada página de la publicación de información aeronáutica indicará claramente los siguientes puntos:

1. La publicación de información aeronáutica de que se trate;
2. El territorio abarcado y las subdivisiones del mismo;
3. Las siglas que identifiquen al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, y la División de Servicio de Información Aeronáutica.
4. Los números de las páginas o títulos de las cartas.

SECCIÓN 262.76 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LAS ENMIENDAS (AIP).

a) Las modificaciones permanentes de la AIP, se publicarán como Enmienda AIP.

b) Se asignará a cada enmienda de la AIP, un número de serie, el cual será consecutivo.

c) En toda página enmendada de la AIP, así como en la cubierta aparecerá la fecha de publicación.

d) En toda página enmendada de la AIP relativa a los AIRAC, así como en la cubierta aparecerá la fecha de entrada en vigor.

e) Cuando se publique una enmienda AIP, se incluirá una referencia al número de serie de los elementos de la documentación integrada de información aeronáutica, que se hallan incorporado en la enmienda.

f) En la cubierta de las enmienda AIP se hará una descripción breve de los asuntos afectados por la enmienda

g) Cuando no se publique ninguna enmienda AIP tras el intervalo regular establecido o en la fecha de publicación, se notificará mediante NIL y se distribuirá como lista mensual impresa en lenguaje claro de los NOTAM válidos establecidos en esta regulación.

SECCIÓN 262.77 ESPECIFICACIONES RELATIVAS A LOS SUPLEMENTOS AIP.

a) Las modificaciones temporales de larga duración (de tres meses o más) y la información de corta duración que sea extensa o que contenga gráficos se publicarán como Suplemento AIP.

b) Se asignará a cada Suplemento AIP, un número de serie que será consecutivo y basado en el año civil.

c) Las páginas de los Suplementos AIP, se mantendrán insertadas en la AIP en su parte correspondiente mientras permanezca la validez de todo o de parte de su contenido.

d) Cuando se envíe un suplemento AIP en sustitución de un NOTAM, se incluirá como referencia el número de serie del NOTAM.

e) Se expedirá una lista de verificación de los Suplementos AIP válidos, a intervalos de no más de un mes. Esta información se expedirá, mediante la lista mensual impresa en lenguaje claro de los NOTAM válidos establecidos en esta regulación.

f) La AIP, Enmiendas AIP y Suplementos AIP, se distribuirán por el medio más rápido de que se disponga.

SECCIÓN 262.78 LOS NOTAM.

a) Se iniciará un NOTAM y se expedirá prontamente, cuando la información que se tenga que distribuir sea de carácter temporal y de corta duración, o cuando se introduzcan con poco tiempo de preaviso cambios permanentes, o temporales de larga duración, que sean de importancia para las operaciones.

b) Fuentes originadoras de mensajes administrativos para la elaboración del NOTAM.

1. Las fuentes que originan NOTAM serán las siguientes:
- Los Servicios de Navegación Aérea;
 - Los Organismos encargados de fiscalizar y controlar la actividad aeronáutica del país;
 - Los Organismos responsables del suministro y manutención de instalaciones, servicios y procedimientos de navegación aérea;
 - Los Jefes y encargados de los aeródromos administrados por la autoridad aeronáutica en cuanto tengan conocimiento de deficiencias operativas del aeródromo; y
 - Los propietarios o administradores de aeródromos privados;
 - Toda autoridad aeronáutica designada para cursar mensajes aeronáuticos por la red de telecomunicaciones fija aeronáutica (AFTN).
- c) Para los efectos de proporcionar mediante NOTAM, información de importancia que pueda afectar las operaciones aéreas, la Oficina Notam Internacional iniciará y expedirá un NOTAM de acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo 5 del Anexo 15.
- d) Especificaciones Generales.
- Los NOTAM, se clasificarán mediante un sistema alfabético de serie más un número de cuatro dígitos consecutivos basado en el año civil.
 - Si los NOTAM distribuidos corresponden a más de una serie, cada una se identificará por separado mediante una letra.
 - Cada NOTAM será lo más conciso posible y tratará únicamente de un asunto, se redactará de modo que se entienda claramente, sin necesidad de recurrir a otro documento.
 - El texto de un NOTAM, se editará utilizando los significados / fraseología abreviada uniforme asignada al código NOTAM de la OACI, complementado mediante abreviaturas OACI, indicadores, identificadores, designadores, distintivo de llamadas, frecuencias, cifras y lenguaje claro
 - Cuando la información de un NOTAM haya sido incorporada mediante una Enmienda a la Publicación de Información Aeronáutica, esta situación se comunicará en la Enmienda.
 - Cuando un NOTAM contenga errores, se expedirá otro NOTAM con un número nuevo, que sustituya al NOTAM con errores.
 - Se preparará con la menor demora posible y se transmitirá por el medio más rápido que se disponga a los destinatarios de la documentación integrada de información aeronáutica, una lista mensual impresa y digital en lenguaje claro de los NOTAM válidos comprendida la indicación de las enmiendas AIP, AIC últimamente expedido y una lista de verificación de suplementos AIP.
 - La lista de verificación de los NOTAM, contendrá una referencia a la última enmienda AIP, suplementos AIP y los AIC. Y tendrá la misma distribución de un NOTAM además se identificará claramente como lista de verificación
 - Cuando se expida un NOTAM, que cancele o sustituya el que se encontraba vigente, se indicará el número de serie de este último.
 - Los Indicadores de lugar contenidos en el texto de un NOTAM, corresponderán a las especificadas en el documento 7910 (Indicadores de lugar) de la (OACI). En ningún caso se utilizará una forma abreviada de los indicadores. Si aun emplazamiento no se le hubiese asignado indicador de lugar OACI, se indicará el nombre del lugar con el indicativo SVXX y el texto del NOTAM se escribirá en lenguaje claro.
 - Cuando se seleccione un NOTAM para distribución internacional, se deberá incluir el texto en inglés en las partes que se expresen en lenguaje claro.
 - Se emitirá por la AFTN una lista de verificación de los NOTAM vigentes, a intervalos de no más de un mes. Se expedirá un NOTAM para cada serie.
 - Todo mensaje administrativo que origine la publicación de un NOTAM respecto a la activación de las zonas peligrosas, restringida o prohibidas que están establecidas, y la realización de actividades que requieran restricciones temporales del espacio aéreo que no sean debidas a operaciones de emergencia; se deben comunicar con siete días de antelación.
 - El originador deberá comunicar lo antes posible toda anulación de las actividades o toda reducción de las horas de actividades o de las dimensiones del espacio aéreo afectado
 - Cuando se publique una enmienda AIP o un suplemento AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, se iniciará un NOTAM dando una breve descripción del contenido, la fecha de entrada en vigor y el número de referencia de la enmienda o suplemento. Este NOTAM tendrá la misma fecha de entrada en vigor que la enmienda o suplemento
16. Se empleará el AFS para la distribución de los NOTAM el cual se transmitirá como mensaje único.
17. Todo NOTAM que notifique que no está en servicio una ayuda a la navegación aérea, instalación o servicio de comunicaciones, dará una idea del periodo en que no estén en servicio o del tiempo en que se espera restablecer el servicio.
18. Los NOTAM permanentes contendrán las referencias específicas a la AIP o al suplemento AIP.
- e) La Oficina NOTAM internacional (NOF), determinará la distribución nacional e internacional de los NOTAM, tomando en cuenta:
- El intercambio internacional de NOTAM, tendrá lugar por acuerdo mutuo entre las Oficinas NOTAM Internacionales interesadas.
 - El intercambio de NOTAM internacionales entre Oficinas NOTAM internacionales se limitará, en cuanto sea posible, a las necesidades de los Estados interesados que los reciben, por medio de series separadas para los vuelos que se realizan dentro del país y los de carácter internacional.
 - Siempre que sea posible, se empleará la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) para la distribución de NOTAM.
 - Cuando de conformidad con el literal "a" de esta sección, la República Bolivariana de Venezuela acuerde utilizar un sistema de distribución predeterminada para los NOTAM transmitidos por la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas, el Servicio de Información Aeronáutica (AIS), tramitará con los países interesados la concreción de dichos acuerdos, según los procedimientos del Servicio de Telecomunicaciones Aeronáuticas.
 - Los NOTAM se distribuirán de conformidad con las disposiciones correspondientes de los procedimientos del Servicio de Telecomunicaciones Aeronáuticas.
 - Cuando los NOTAM se envíen por otro medio que no sea la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas, se empleará un grupo de 6 dígitos de fecha y hora que indique la fecha y hora de depósito del NOTAM y la identificación del remitente, que deberá preceder al texto.
 - Se usará un sistema de distribución predeterminada para los NOTAMS transmitidos por el AFS, de conformidad con el apéndice 5 del Anexo 15.
 - Se utilizará la lista de distribución selectiva cuando sea posible.
- f) Medios de Telecomunicaciones de la Oficina Notam Internacional (NOF).
- La Oficina NOTAM Internacional estará conectada por medio de la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas con los siguientes puntos del territorio:
 - Centros de Control de Área;
 - División del Servicio de Información Aeronáutica y;
 - Dependencias AIS de aeródromos que proporcionan información previa y posterior al vuelo.

SECCIÓN 262.79 REGLAMENTACIÓN Y CONTROL DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIRAC).

- a) La información que se menciona a continuación se distribuirá, mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir; basando el establecimiento, suspensión o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días:
- El establecimiento, eliminación y cambios significativos premeditados (Incluso pruebas operacionales) de: Límites horizontales y verticales, reglamentos y procedimientos aplicables a:
 - Regiones de información de vuelo;
 - Áreas de control;
 - Zonas de control;
 - Áreas con servicio de asesoramiento;
 - Rutas ATS;
 - Zonas peligrosas, prohibidas y restringidas (comprendidos por el tipo y periodo de actividad cuando se conozcan) y ADIZ;
 - Zonas o rutas o parte de la misma en las que con carácter permanente, existe la posibilidad de interceptación.
 - Posiciones, frecuencias, distintivos de llamada, irregularidades conocidas y periodo de mantenimiento de radioayuda para la navegación e instalaciones de comunicaciones.

- ix) Procedimientos de espera y aproximación, de llegada y de salida, de atenuación de ruidos y cualquier otro procedimiento ATS pertinente.
 - x) Instalaciones y servicios meteorológicos (comprendidas las radiodifusiones), y procedimientos.
 - xi) Pistas y zonas de parada.
- b) La información será publicada en forma impresa y será distribuida por la dependencia AIS por lo menos con 56 días de antelación respecto a la fecha de entrada en vigor, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de dicha fecha; y la información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.
- c) Cuando no se haya presentado ninguna información para ser publicada en la fecha AIRAC, se iniciará la notificación NIL y se distribuirá mediante NOTAM, no más tarde de un ciclo antes de la fecha de entrada en vigor del AIRAC de que se trate.
- d) Deberá evitarse utilizar la fecha del ciclo AIRAC comprendida entre el 21 de diciembre y el 17 de enero inclusive, como fecha de entrada en vigor para la introducción de modificaciones importantes según el sistema AIRAC.
- e) No se fijarán fechas de aplicación distintas a las fechas de entrada en vigor AIRAC, respecto a modificaciones planeadas, importantes para las operaciones que exijan trabajos cartográficos ni para actualizar las bases de datos de navegación.

SECCIÓN 262.80 CIRCULARES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIC).

- a) Se iniciará una AIC, siempre que sea necesario promulgar información aeronáutica que no se ajuste a los requisitos de:
1. Las especificaciones establecidas en la Sección 262.75 para su inclusión en una AIP; o
 2. Las especificaciones establecidas en la Sección 262.78 referente a los (NOTAM) e iniciación de uno de estos.
- b) Las AIC, se expedirán en forma impresa o digital
1. Se seleccionarán las AIC que hayan de tener distribución internacional.
 2. A cada AIC se asignará un número de serie que deberá ser consecutivo y basado en el año civil. La distribución nacional se identificará con la letra C y la internacional con la letra A.
 3. Se expedirá, con la misma distribución que las AIC, por lo menos una vez al año, una lista recapitulativa de las AIC vigentes.
 4. Las Circulares de Información Aeronáutica tendrán la misma distribución internacional que las AIP.
- c) Se iniciará una AIC siempre que sea conveniente promulgar la información descrita en el capítulo 7 del Anexo 15 de la OACI.

SECCIÓN 262.81 DATOS E INFORMACIÓN ANTES Y DESPUES DEL VUELO.

- a) Información Antes del Vuelo:
1. En todos los aeropuertos y en aquellos aeródromos de operaciones aéreas internacionales en que la autoridad aeronáutica proporcione servicios aeronáuticos, se suministrará al personal de operaciones de vuelo y a las tripulaciones, la información aeronáutica indispensable para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea y la relativa a las etapas que se inician en un aeródromo.
 2. La información aeronáutica facilitada para el planeamiento previo al vuelo en los aeródromos a que se refiere el numeral anterior, deberá incluir:
 - i) Los elementos pertinentes de la Documentación Integrada de Información Aeronáutica; y
 - ii) Los mapas y cartas pertinentes, que se encuentren disponibles.
 3. Se proporcionará información adicional actualizada concerniente al aeródromo de salida, relativa a lo siguiente:
 - i) Trabajos de construcción o de mantenimiento en el área de maniobras o contiguos a la misma;
 - ii) Partes desiguales del área de maniobras, tanto si están señaladas como si no, por ejemplo, las partes rotas de las superficies de las pistas y calle de rodaje;
 - iii) Presencia y profundidad de nieve, hielo o agua en las pistas y calles de rodaje; incluyendo su efecto en el frenado;

- iv) Las aeronaves estacionadas u otros objetos en las calles de rodaje o junto a las mismas;
- v) La presencia de aves que constituyen un peligro potencial para las operaciones aeronáuticas;
- vi) La presencia de otros peligros temporales;
- vii) La avería o el funcionamiento irregular de una parte o de todo el sistema de iluminación del aeródromo, incluyendo las luces de aproximación, de umbral, de pista, de calle de rodaje, de obstáculos, de zonas fuera de servicio del área de maniobras y la fuente de energía eléctrica del aeródromo;
- viii) Las averías, el funcionamiento irregular y las variaciones en el estado operacional del ILS (incluidas las radiobalizas), así como de los siguientes elementos, DME, SSR, VOR, NDB, canal VHF del servicio móvil aeronáutico, sistema de observación del alcance visual en la pista, y fuente secundaria de energía eléctrica;
- ix) El desarrollo en curso de operaciones de misiones humanitarias de socorro, tales como las emprendidas bajo los auspicios de las Naciones Unidas, junto con cualesquiera procedimientos o limitaciones que se apliquen al respecto.

4. Se pondrá a disposición de las tripulaciones de vuelo, una recapitulación de los NOTAM vigentes y demás información de carácter urgente en forma de boletines de información previa al vuelo (PIB) en lenguaje claro.

b) Información Posterior al Vuelo:

1. Se deberá tomar las medidas para que en los aeródromos se pueda recibir la información respecto al estado y condiciones de funcionamiento de las instalaciones de navegación aérea que observen las tripulaciones de las aeronaves, las mismas deben reportar dichas anomalías al servicio de información aeronáutica para su respectiva promulgación de la información.
2. Se deberá tomar las medidas para que en los aeródromos se pueda recibir la información respecto a la presencia de aves que observen las tripulaciones de las aeronaves, las mismas deben reportar dichas anomalías al servicio de información aeronáutica para su respectiva promulgación de la información.

SECCIÓN 262.82 CARTAS AERONÁUTICAS.

a) Disponibilidad

1. El INAC facilitará, cuando lo solicite otro Estado contratante, toda la información referente a las cartas aeronáuticas del territorio nacional que sean necesarias para cumplir con las normas establecidas.
2. El INAC garantizará la disponibilidad de cartas aeronáuticas por cualquier medio que resulte apropiado.
3. El INAC determinará la forma en que se facilite la carta o una sola hoja de una serie de cartas que comprendan el territorio entre los dos Estados. Se determinará esto teniendo en cuenta los acuerdos regionales de navegación aérea.
4. El INAC tomará las medidas para garantizar que la información que proporciona y las cartas aeronáuticas son adecuadas, exactas y se mantienen al día mediante un correcto servicio de revisión.

b) Especificaciones generales:

El vuelo total se subdivide en las fases siguientes:

Fase 1- Rodaje desde el puesto de estacionamiento de aeronaves hasta el punto de despegue,

Fase 2- Despegue y ascenso hasta la estructura de rutas ATS en ruta,

Fase 3- Estructura de rutas ATS en ruta,

Fase 4- Descenso hasta la aproximación,

Fase 5- Aproximación para aterrizar y aproximación frustrada, y,

Fase 6- Aterrizaje y rodaje hasta el puesto de estacionamiento de aeronave.

c) Requisitos de utilización de las cartas:

1. En cada tipo de carta se proporcionará la información correspondiente a su función y en su diseño se observarán los principios relativos a factores humanos que aseguren su uso óptimo.
2. En cada carta se proporcionará la información apropiada a la fase correspondiente del vuelo, con el fin de asegurar la operación de la aeronave.
3. La presentación de la información será exacta, exenta de distorsiones y confusiones, inequívoca y legible en todas las circunstancias normales de operación.

4. Los colores, las tintas y el tamaño de los tipos empleados serán tales que el piloto pueda leer e interpretar fácilmente la carta en diversas condiciones de iluminación natural y artificial.
5. La presentación de la información proporcionada en cada tipo de carta facilitará la transición de una carta a otra según la fase del vuelo.
6. Las cartas deben estar orientadas según el norte verdadero.
7. El Tamaño de la hoja de las cartas debería ser de 210 x 148mm = 21,0cm x 14,8cm (8,27 x 5,82 pulgadas) (A5).
- d) El título de una carta o de una serie de cartas será el mismo que el encabezamiento del capítulo correspondiente a la función de la carta.
- e) Información general:
1. La disposición de las notas marginales, será la que se indica en el Apéndice 1 del Anexo 4 OACI sobre Cartas Aeronáuticas.
 2. Se dará una leyenda de los símbolos y abreviaturas utilizados, la cual figurará en el anverso o en el reverso de cada carta, cuando no sea posible podrá publicarse por separado.
 3. En el margen de la carta se indicará el nombre del organismo y la dependencia que la haya preparado. Cuando la carta se publique como parte de un documento aeronáutico, la información completa del organismo y la dependencia puede darse al principio de dicho documento o parte que corresponda.
- f) Los símbolos utilizados se ajustarán a los indicados en el Apéndice 2 – Símbolos cartográficos OACI del Anexo 4.
- g) Unidades de medida.
1. Las distancias se calcularán como distancias geodésicas.
 2. Las distancias se expresarán en kilómetros o millas marinas o en ambas unidades, se deberá indicar claramente las unidades empleadas.
 3. Las altitudes, elevaciones y alturas se expresarán en metros o en pies, o en ambas unidades, se deberá indicar claramente las unidades empleadas.
 4. Las dimensiones lineales en los aeródromos y pequeñas distancias se expresarán en metros.
 5. El grado de resolución de las distancias, dimensiones, elevaciones y alturas será el especificado para cada carta en particular.
 6. Las unidades de medida utilizadas para expresar distancias, altitudes, elevaciones y alturas se indicarán de manera destacada en el anverso de cada carta.
- h) Escala y proyección.
1. En las cartas de áreas extensas se indicarán el nombre, los parámetros básicos y la escala de la proyección.
 2. En las cartas de áreas pequeñas solo se indicará una escala lineal.
- i) Se indicará claramente la fecha de validez de la información aeronáutica en el anverso de cada carta.
- j) Ortografía de nombres geográficos.
1. Los nombres de lugares y de accidentes geográficos se aceptarán en su ortografía oficial, incluyendo los acentos y marcas diacríticas utilizados en el alfabeto.
 2. Cuando nombres geográficos tales como "cabo", "punta", "golfo", "río", se dará la palabra por entero. En las abreviaturas dentro de la carta no se utilizarán signos de puntuación.
- k) Abreviaturas.
1. En las cartas aeronáuticas se usarán abreviaturas siempre que sean apropiadas. Las abreviaturas deben seleccionarse del documento Procedimientos para los servicios de navegación aérea. Abreviaturas y códigos de la OACI (Documento B400).
- l) Fronteras Políticas.
1. Se indicarán las fronteras internacionales pero, podrán interrumpirse cuando con ello se obstaculicen datos importantes para el uso de la carta.
 2. Cuando en una carta aparezca territorio de más de un país, se indicarán los nombres que identifican los países.
- m) Los colores utilizados en las cartas deberían ajustarse a los indicados en el Apéndice 3 – Guía de colores Anexo 4 OACI.
- n) Relieve
1. Cuando se muestre el relieve, se representará de manera que satisfaga la necesidad de los usuarios de las cartas en cuanto a:
 - i) Orientación e identificación,
 - ii) Margen vertical de seguridad sobre el terreno,
 - iii) Claridad de la información aeronáutica, y planeamiento.
 2. Cuando el relieve se indique mediante tintas hipsométricas, las tintas utilizadas deberían basarse en las indicadas en la Guía de tintas hipsométricas que aparece en el Apéndice 4 – Anexo 4 OACI
 3. Cuando se usen cotas, se indicarán sólo respecto a los puntos críticos seleccionados.
 4. El valor de las cotas de exactitud dudosa irá seguido del signo ±.
- ñ) Zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, se indicará la debida referencia y/o identificación y límites.
- o) Cuando el espacio aéreo ATS figura en una carta, se indicará la clase de dicho espacio, el tipo, nombre o distintivo de llamada, los límites verticales y horizontales; así como las radiofrecuencias que se utilizarán.
- p) Declinación magnética.
1. Se indicará el norte verdadero y la declinación magnética. El grado de resolución de la declinación magnética será el especificado para cada carta.
 2. Los valores de la declinación magnética que se indiquen, deberían ser los correspondientes al año más próximo a la fecha de publicación de la carta, que sea divisible por 5, por ejemplo 1995, 2000, 2005, etc.
- q) Datos Aeronáuticos.
1. El grado de resolución de los datos aeronáuticos de las cartas será el especificado para cada carta en particular.
 2. Los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos en lo que se refiere a la integridad y clasificación de los datos serán los indicados en las Tablas 1-5 del Apéndice 6 – Anexo 4 OACI.

CAPÍTULO D

SERVICIO METEOROLÓGICO AERONÁUTICO.

GENERALIDADES.

SECCIÓN 262.83 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 262.84 FINALIDAD, DETERMINACIÓN Y SUMINISTRO DEL SERVICIO METEOROLÓGICO AERONÁUTICO.

- a) La finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional, será contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea nacional e internacional.
- b) Se logrará esta finalidad proporcionando a los siguientes usuarios: 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.

SECCIÓN 262.85 SUMINISTRO, GARANTÍA DE CALIDAD Y USO DE LA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

- a) 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.
- b) Para satisfacer la finalidad del servicio meteorológico para la navegación aérea nacional e internacional, la autoridad aeronáutica debe asegurarse que el Servicio de Meteorología de la Aviación (SEMETAVIA), 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.

- c) 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.
- d) El sistema debe proporcionar a los usuarios la garantía 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.
- e) 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 y/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.
- f) Debe obtenerse por una auditoría la demostración del cumplimiento del sistema de calidad aplicado. Si se observa una disconformidad del sistema, deben iniciarse un procedimiento para determinar y corregir la(s) causa(s), una vez determinadas deben suministrarse las pruebas y los documentos adecuados de todas las observaciones en una auditoría.
- g) 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.

SECCIÓN 262.86 DELEGACION DEL SUMINISTRO DE LOS SERVICIOS METEOROLOGICOS

- a) El INAC, como la máxima autoridad aeronáutica por disposición de Ley, delega en el Servicio de Meteorología de la Aviación (SEMETAVIA) o aquel que preste el Servicio Meteorológico Aeronáutico, el suministro del servicio meteorológico aeronáutico para la navegación aérea nacional e internacional
- b) Para los fines de esta Regulación, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, como Autoridad de Aeronáutica, es quien fiscaliza, inspecciona y controla el servicio meteorológico aeronáutico suministrado por el SEMETAVIA.

SECCIÓN 262.87 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.

SECCIÓN 262.88 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 jefatura meteorológica u oficinas meteorológicas interesadas, suministrando todos los detalles necesarios para los arreglos correspondientes con una anticipación mínima de tres (3) horas, y en los siguientes casos:
1. Proyección de nuevas rutas o nuevos tipos de operaciones;
 2. Cambios de carácter duradero en las operaciones regulares;
 3. Proyección de otros cambios que afecten al suministro del servicio meteorológico.
- b) 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.

c) La notificación de vuelos individuales a la oficina meteorológica de aeródromo o a la oficina meteorológica que corresponda, debe contener 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 deceleración 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.

En el caso de vuelos regulares, puede prescindirse de tal requisito respecto a parte de esa información o a toda ella por acuerdo entre la oficina meteorológica y el explotador.

SECCIÓN 262.89 SISTEMA MUNDIAL DE PRONÓSTICOS DE ÁREA Y OFICINAS METEOROLÓGICAS.

El objetivo del Sistema Mundial de Pronósticos de Área (WAFS), es proporcionar a las oficinas meteorológicas, pronósticos mundiales sobre los vientos en altitud, las temperaturas y humedad en altitud, la dirección, velocidad y altura del viento máximo, altura y temperatura de la tropopausa, así como los pronósticos sobre fenómenos del tiempo significativo en forma digital.

SECCIÓN 262.90 CENTROS MUNDIALES DE PRONÓSTICOS DE ÁREA.(WAFIC)

Los Estados Unidos de Norte América e Inglaterra como estados contratantes, han aceptado la responsabilidad de proporcionar un WAFIC para el sistema mundial de pronósticos de área, las disposiciones necesarias de tales centros son:

- a) 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, alturas y temperaturas de la tropopausa, velocidad, dirección y altura del viento máximo;
- b) Preparar pronósticos mundiales sobre fenómenos del tiempo significativo en forma digital;
- c) Expedir los pronósticos referidos en (a) y (b) en forma digital a las oficinas meteorológicas de su zona de servicio;
- d) Preparar y expedir las enmiendas de dichos pronósticos;
- e) Recibir información relativa a la liberación accidental de materiales radiactivos a la atmósfera de su centro meteorológico regional especializado de la OMM, para el suministro de información elaborada a título de modelo de transporte, en respuesta a una emergencia

SECCIÓN 262.91 OFICINAS METEOROLÓGICAS AERONÁUTICAS.

- a) Se establecen oficinas meteorológicas de aeródromo (OMAs), en los aeródromos internacionales de: Barquisimeto (SVBM), Base Aérea Libertador (SVBL), Maiquetía (SVMI), Margarita (SVMG) y Valencia (SVVA), para el suministro del servicio meteorológico aeronáutico necesario para atender a las necesidades de las operaciones aéreas nacionales e internacionales.
- b) Las oficinas meteorológicas de aeródromo asegurarán 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 ha sido designada;

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, sobre fenómenos meteorológicos que afecten los servicios de navegación aérea a las dependencias de servicios de tránsito aéreo y a la dependencia del servicio de información aeronáutica.
- d) Las oficinas meteorológicas de aeródromo en las cuales se requiera documentación de vuelo, así como las áreas que hayan de abarcar, se deberían especificar en el Plan de Navegación Aérea de Venezuela.

SECCIÓN 262.92 OFICINA DE VIGILANCIA METEOROLÓGICA (MWO).

- a) La República Bolivariana de Venezuela, como Estado contratante de la OACI, 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).
- 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. Proporcionar a las dependencias del servicio de tránsito aéreo, servicios de información aeronáutica y al VAAC de Washington la información recibida sobre actividad volcánica precursora de erupciones, erupciones volcánicas y nubes de cenizas volcánicas respecto a las cuales todavía no se haya expedido un mensaje SIGMET.
- c) 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.
- d) La vigilancia meteorológica se mantendrá en forma constante.

SECCIÓN 262.93 CENTRO DE AVISOS DE CENIZAS VOLCÁNICAS (VAAC).

- a) Los Estados Unidos de Norte América como Estado contratante ha aceptado, por acuerdo regional de navegación aérea, 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, con el objeto de detectar la existencia y extensión de las cenizas volcánicas en la atmósfera del área en cuestión;
 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 de los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico; 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 ya no sea posible identificar la "nube" de cenizas volcánicas a partir de los datos de satélite, no se reciban nuevos informes de cenizas volcánicas desde el área y no se notifiquen nuevas erupciones del volcán.

- b) Los centros de avisos de cenizas volcánicas mantienen vigilancia las 24 horas del día.

SECCIÓN 262.94 CENTRO DE AVISOS DE CICLONES TROPICALES (TCAC).

Estados Unidos de Norte América como Estado contratante ha aceptado, por acuerdo regional de navegación aérea, la responsabilidad de proporcionar un TCAC, y toma 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) Exponga, 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 de los sistemas de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico.
- c) Exponga cada seis horas como mínimo información de asesoramiento actualizada a las oficinas de vigilancia meteorológica respecto de cada ciclón tropical, cuando es necesario.

SECCIÓN 262.95 ESTACIONES, OBSERVACIONES E INFORMES METEOROLÓGICOS AERONÁUTICOS.

- a) El INAC, establecerá estaciones meteorológicas aeronáuticas en los aeródromos que administra y en otros puntos del territorio nacional necesarias para la navegación aérea. Estas estaciones meteorológicas aeronáuticas podrán estar combinadas con estaciones sinópticas y algunas climatológicas.
- b) Las estaciones meteorológicas aeronáuticas, efectuarán observaciones ordinarias a intervalos fijos de una hora. Se completarán con observaciones especiales (ESPECI), cuando ocurran cambios significativos especificados con respecto al viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, el tiempo presente o las nubes.
- 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 serán 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.
- g) Debido a la variabilidad de los elementos meteorológicos en el espacio y en el tiempo, a las limitaciones de las técnicas de observación, a las limitaciones causadas por las definiciones de algunos de los elementos y a la ubicación del observador, 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.

SECCIÓN 262.96 ACUERDO ENTRE EL SERVICIO DE METEOROLOGIA DE LA AVIACION MILITAR Y LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE.

El acuerdo entre SEMETAVIA y la Autoridad ATS competente, establece:

- 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 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 Cortante de viento); y
- f) La información meteorológica obtenida del radar meteorológico terrestre, en caso de existir.

SECCIÓN 262.97 OBSERVACIONES E INFORMES ORDINARIOS

- a) Las estaciones meteorológicas aeronáuticas, ubicadas en los aeropuertos de Barcelona (SVBC), Maiquetía (SVMÍ), Maracaibo (SVMC) y Margarita (SVMG) realizarán observaciones ordinarias durante las 24 horas del día. Tales observaciones se harán a intervalos de una hora o, si así se determina por acuerdo local, nacional o regional de navegación aérea, entre SEMETAVIA, la autoridad ATS competente y el explotador interesado a intervalos de media hora. En el resto de las estaciones meteorológicas aeronáuticas tales observaciones se efectuarán según se determine, 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 locales ordinarios, los cuales serán difundidos únicamente dentro del aeródromo de origen; (destinado para las aeronaves que llegan y salen); y
 2. METAR para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen, (destinados principalmente para la planificación del vuelo).
- 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 262.98 OBSERVACIONES E INFORMES ESPECIALES

- a) SEMETAVIA, en consulta o a solicitud de 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 262.95, aparte b.
- c) Los informes de observaciones especiales se expedirán como:
1. Informes locales especiales, los cuales serán difundidos únicamente dentro del aeródromo de origen, (destinados para las aeronaves que llegan y salen); y
 2. SPECI para su difusión a otros aeródromos fuera del aeródromo de origen, (previstos principalmente para la planificación del vuelo).
- d) Aquellos aeródromos que no operan las 24 horas del día, expedirán SPECI, según sea necesario, una vez reanudada la expedición de METAR.

SECCIÓN 262.99 CONTENIDO DE LOS INFORMES.

- a) Los informes locales ordinarios y especiales y los METAR y SPECI contendrán los siguientes elementos en el orden indicado a continuación:
1. Identificación del tipo de informe;
 2. Indicador de lugar;
 3. Hora de observación;
 4. Identificación de un informe automatizado o no disponible, 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 262.100 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 transcurso 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:
- 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;
 - 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
 - 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. 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:
- Se observará el tiempo presente en el aeródromo o en sus cercanías y se notificará en la medida en que sea necesario.
 - Para los informes locales ordinarios y especiales; la información sobre el tiempo presente debe ser representativa de las condiciones existentes en el aeródromo.
 - La información del tiempo presente para METAR y SPECI, debe ser representativa de las condiciones en el aeródromo y, de ciertos fenómenos meteorológicos presentes especificados, en sus inmediaciones.
 - Cuando se efectúen observaciones utilizando equipos automáticos para ello, debe disponerse lo necesario para la inserción manual de aquellos elementos del tiempo presente que no puedan observarse adecuadamente por medio de ese equipo.
- e) Nubes:
- Se observará la cantidad, el tipo de nubes y la altura de la base de las mismas, se notificará, según sea necesario, para describir las nubes de importancia en las operaciones. Se notificarán en pies la altura de la base de las nubes.
 - Las observaciones de las nubes para los informes locales ordinarios y especiales, deben ser representativas del área de aproximación.
 - Las observaciones de las nubes efectuadas para METAR y SPECI deben ser representativas del aeródromo y de sus inmediaciones.
 - Cuando se efectúen observaciones de la cantidad de nubes y/o de la altura de la base de las nubes utilizándose equipos automáticos de observación, debe disponerse lo necesario para la inserción manual de la cantidad de nubes y, cuando corresponda, del tipo de nubes, junto con las alturas de las capas o masas que no puedan medirse directamente con tal equipo.
- f) Temperatura del aire y temperatura del punto de rocío:
- La temperatura del aire y la del punto de rocío se medirán y notificarán en grados Celsius.
 - Las observaciones de la temperatura del aire y de la temperatura del punto de rocío para informes locales ordinarios y especiales, y para METAR y SPECI deben ser representativas de todo el complejo de las pistas.
- g) Presión atmosférica:
- Se medirán, calcularán, expresarán y notificarán en hectopascasles la presión atmosférica y los valores QNH y QFE.
- h) Información suplementaria:
- 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 la dirección de la condición meteorológica.
 - 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 262.101 NOTIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA A PARTIR DE SISTEMAS AUTOMÁTICOS DE OBSERVACIÓN.

Cuando se utilicen sistemas automáticos de observación durante las horas en

las cuales el aeródromo se encuentra fuera de funcionamiento, deberán expedirse METAR y SPECI a partir de estos sistemas especificados con la palabra "AUTO".

SECCIÓN 262.102 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:

- Tipo de mensaje, INFORME DE ACTIVIDAD VOLCÁNICA;
- Identificador, indicador ó nombre de la estación (lugar o nombre de la estación);
- Fecha / hora del mensaje;
- Emplazamiento del volcán y nombre, si se conociera; y
- Descripción breve del suceso, incluyendo, el grado de intensidad de la actividad volcánica, con su fecha/ hora y la existencia de nubes de cenizas volcánicas agregando la dirección de su movimiento y su altura.

SECCIÓN 262.103 OBSERVACIONES E INFORMES DE AERONAVE.

Se dispondrá, de conformidad con las disposiciones de la presente sección, 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 262.104 TIPOS DE OBSERVACIONES DE AERONAVE.

Se harán las siguientes observaciones abordo de las aeronaves:

- Observaciones ordinarias de aeronave, durante las fases en ruta y de ascenso inicial del vuelo; y
- Observaciones especiales y otras observaciones extraordinarias de aeronave, durante cualquier fase del vuelo.

SECCIÓN 262.105 OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS ORDINARIAS DE AERONAVE – DESIGNACIÓN.

En los casos en que se utilicen comunicaciones orales, se harán observaciones ordinarias durante la fase en ruta, o intervalos de notificación de los servicios de tránsito aéreo;

- En los procedimientos aplicables para los servicios de tránsito aéreo en los cuales se exijan informes ordinarios de posición; y
- Que sean los separados por distancias que más se aproximen a intervalos de una hora de tiempo de vuelo.

SECCIÓN 262.106 OBSERVACIONES ORDINARIAS DE AERONAVE – EXENCIONES.

Cuando se utilizan comunicaciones orales, una aeronave estará exenta de efectuar las observaciones ordinarias en los siguientes casos:

- La aeronave no esté equipada con RNAV; o
- La duración del vuelo sea de 2 horas o menos; o
- La aeronave esté a una distancia del próximo punto en que se tenga la intención de aterrizar, equivalente a menos de una hora de vuelo; o bien
- La altitud de la trayectoria de vuelo esté por debajo de 1500 m (5000 ft).

SECCIÓN 262.107 OBSERVACIONES ESPECIALES DE AERONAVE.

Todas las aeronaves harán observaciones especiales cuando encuentren u observen las siguientes condiciones:

- Turbulencia fuerte; o
- Engelamiento fuerte; u
- Onda orográfica fuerte; o
- Tormentas sin granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbulencia; o
- Tormentas con granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbulencia; o
- Nube de cenizas volcánicas; o
- Actividad volcánica precursora de erupción o una erupción volcánica.

Además, en el caso de vuelos transónicos o supersónicos:

- h) Turbulencia moderada; o
- i) Granizo; o
- j) Cumulonimbus.

En este contexto la actividad volcánica precursora de erupción, significa que tal actividad es desacostumbrada o ha aumentado, lo cual podría presagiar una erupción volcánica.

SECCIÓN 262.108 OTRAS OBSERVACIONES EXTRAORDINARIAS DE AERONAVE.

- a) Cuando se encuentren otras condiciones meteorológicas no incluidas en el inciso anterior (por ejemplo: Cortante 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 engalamiento, 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 262.109 NOTIFICACIÓN DE LAS OBSERVACIONES DE AERONAVE DURANTE EL VUELO.

- a) Se notificarán 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 262.110 RETRANSMISIÓN DE AERONOTIFICACIONES POR LAS DEPENDENCIAS ATS.

SEMETA VIA 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.

SECCIÓN 262.111 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 aeronotificación 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 SEMETA VIA, podrían estar afectadas por nubes de cenizas volcánicas.

SECCIÓN 262.112 INTERCAMBIO DE AERONOTIFICACIONES.

La Oficina de Vigilancia Meteorológica retransmitirá sin demora las aeronotificaciones a las oficinas meteorológicas de aeródromo, a los bancos de datos internacionales y a los WAFC, según el PNAV.

SECCIÓN 262.113 INTERPRETACIÓN Y UTILIZACIÓN DE LOS PRONÓSTICOS.

- a) 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 valor especificado de cualesquiera de los elementos dados en un pronóstico, se entenderá por el destinatario como 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 sucedería o cambie un elemento, esta hora se entenderá como la más probable.
- b) La expedición de un nuevo pronóstico por una oficina meteorológica, 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 262.114 PRONÓSTICOS DE AERÓDROMO.

- a) Los pronósticos de aeródromo serán preparados por la oficina meteorológica de aeródromo designada en el PNAV.
- 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.

En los TAF se incluirán otros elementos opcionales de conformidad con un acuerdo nacional o regional de navegación aérea.

- d) 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.
- e) Se cancelarán los TAF que no puedan revisarse de forma continua.
- f) El período de validez de los TAF ordinarios, será de 24 horas y deben expedirse cada 6 horas.

SECCION 262.115 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 tipo 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 o especial, o a un METAR o SPECI. El período de validez de este tipo de pronóstico de aterrizaje, será de 2 horas a partir de la hora del informe que forma parte del pronóstico de aterrizaje.

SECCION 262.116 PRONÓSTICOS DE DESPEGUE.

- a) Los pronósticos para el despegue los preparará la oficina meteorológica de aeródromo designada.
- 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 2 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 262.117 PRONÓSTICOS DE ÁREA Y DE RUTA

- a) Los pronósticos de área y de ruta contendrán los vientos en altitud, las temperaturas en altitud, los fenómenos meteorológicos significativos en ruta, las nubes asociadas y otros elementos, según sea necesario. Esta información abarcará las operaciones de vuelo para las que está prevista, con respecto a la hora, altitud y alcance geográfico.
- b) La oficina de vigilancia meteorológica preparará pronósticos de área y de ruta, mantendrá los pronósticos en continua revisión y expedirá enmiendas según sea necesario.

Estos pronósticos no incluyen los expedidos dentro del marco del sistema mundial de pronósticos de área.

SECCION 262.118 INFORMACIÓN SIGMET, AVISOS DE AERÓDROMO Y AVISOS DE CORTANTE DE VIENTO.

- a) La información SIGMET será expedida por la oficina de vigilancia meteorológica y dará una descripción concisa en lenguaje claro y abreviado, del acontecimiento previsto de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar a la seguridad de las operaciones de 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.
- c) El período de validez de los mensajes SIGMET no será mayor a 6 horas y, de preferencia, no excederá de 4 horas.
- d) En el caso especial de mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas, se incluirá una proyección relativa a la trayectoria, con información que se extienda hasta 12 horas después del período de validez que se especifica en (c).
- 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 ASHTAM sea coherente.
- g) Los mensajes SIGMET relativos a la aparición probable de los fenómenos meteorológicos, enumerados en la sección 262.107, 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 relativos a nubes de cenizas volcánicas pronosticadas para la FIR Maiquetía, se expedirán hasta 12 horas antes del inicio del período de validez, o tan pronto como sea posible, si no se cuenta con el aviso anticipado sobre la existencia de ese fenómeno. Los mensajes SIGMET relativos a nubes de cenizas volcánicas se actualizarán cada 6 horas como mínimo.

SECCION 262.119 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) Deben cancelarse los avisos de aeródromo, cuando ya no ocurran tales condiciones o cuando ya no se espere que ocurran en el aeródromo.

SECCION 262.120 AVISOS DE CORTANTE DE VIENTO. (WS)

- a) La oficina meteorológica de aeródromo, preparará los avisos de Cortante de 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 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 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 Cortante de viento o después de un tiempo, sin notificaciones, se cancelará el aviso de Cortante de viento para aeronaves que llegan o que salen. Debe fijarse localmente para cada aeródromo los criterios que regulan la cancelación de un aviso de Cortante de viento por acuerdo entre la jefatura MET y ATS, y los explotadores interesados.

SECCION 262.121 INFORMACIÓN CLIMATOLÓGICA AERONÁUTICA.

- a) La información climatológica aeronáutica necesaria para la planificación de operaciones de vuelo, se preparará en forma de tablas climatológicas y resúmenes climatológicos de aeródromo. Esta información se proporcionará a los usuarios aeronáuticos según convenio entre la SEMETAVIA y dichos usuarios.
- b) La información climatológica aeronáutica se basará normalmente en observaciones efectuadas a lo largo de un periodo de cinco años como mínimo, y dicho período debería indicarse en la información proporcionada.
- c) 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.

SECCION 262.122 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
- b) Poner a disposición del usuario aeronáutico dichas tablas dentro de un período de tiempo convenido entre SEMETAVIA y dicho usuario.

SECCION 262.123 COPIAS DE DATOS DE OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS.

El proveedor de 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.

SECCION 262.124 SERVICIOS METEOROLÓGICOS PARA EXPLOTADORES Y MIEMBROS DE LAS TRIPULACIONES DE VUELO.

- 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;
 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 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 entre este último y uno de alternativa designado por el explotador. Igualmente, si existe un acuerdo entre SEMETAVIA y el explotador, se puede suministrar información que se extienda hasta otro aeródromo.
- c) La información meteorológica proporcionada a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones de vuelo incluirá, vientos en altitud, temperaturas en altitud, fenómenos del tiempo significativo en ruta, METAR y SPECI (incluidos los pronósticos de tipo tendencia), TAF, pronósticos de despegue, información SIGMET y las aeronotificaciones especiales no comprendidas en la información SIGMET, que estén disponibles en la oficina meteorológica y que sean de interés para las operaciones de vuelo previstas.
- d) Cuando sea necesario, SEMETAVIA, iniciará las medidas de coordinación con las autoridades meteorológicas de otros Estados, a fin de obtener de ellas los informes o pronósticos requeridos.
- e) La información meteorológica se proporcionará a los explotadores y a los miembros de las tripulaciones a la hora que se convenga entre la oficina meteorológica y el explotador interesado. El servicio se limitará normalmente a los vuelos que se inicien dentro del territorio de Venezuela.

SECCION 262.125 INFORMACIÓN A LOS EXPLOTADORES PARA LA PLANIFICACIÓN DEL VUELO Y CAMBIOS DURANTE EL MISMO EN CONTROL DE OPERACIONES CENTRALIZADO.

- a) La información meteorológica proporcionada a los explotadores para la planificación previa al vuelo y los cambios en vuelo del plan incluirá todos o cualquiera de los siguientes datos:
 1. Datos actuales y pronósticos de: Vientos, temperaturas en altitud y humedad;
 2. Altura y temperatura de la tropopausa; dirección, velocidad y altura del viento máximo;
 3. Fenómenos meteorológicos significativos en ruta existente y prevista y enmiendas respecto de los mismos;
 4. Un pronóstico de despegue;
 5. METAR y, si están disponibles, SPECI (incluidos pronósticos de tendencia) para el aeródromo de salida, los de alternativa posdespegue y en ruta, el aeródromo de aterrizaje previsto y los aeródromos de alternativa de destino;
 6. TAF y enmiendas de los mismos para los aeródromos de salida y de aterrizaje previstos, y para los aeródromos de alternativa posdespegue, en ruta y de destino;
 7. Información SIGMET y las aeronotificaciones especiales apropiadas para todas las rutas afectadas.
- b) Cuando la información sobre las condiciones en altitud se proporcione en forma cartográfica, consistirá en mapas para niveles de vuelo normales.
- c) La información sobre los vientos y la temperatura en altitud y la información meteorológica significativa en ruta requeridas para el planeamiento previo al vuelo y el cambio de planes en vuelo por el

explosión, se proporcionará, tan pronto como estén disponibles, por lo menos 3 horas antes de la salida. Toda otra información meteorológica requerida por el explotador se proporcionará tan pronto como sea posible.

SECCION 262.126 EXPOSICIÓN VERBAL, CONSULTA Y PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

- a) La exposición verbal o la consulta se suministrará 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 de alternancia y en otros aeródromos que sean pertinentes, ya sea para explicar y ampliar la información contenida en la documentación de vuelo o, si así se conviene entre la SEMETAVIA y el explotador, 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 SECCION 262.125.
- c) Si la oficina meteorológica emite una opinión sobre el desarrollo de las condiciones meteorológicas en un aeródromo que ofiera apreciablemente del pronóstico de aeródromo incluido en la documentación de vuelo, se hará notar tal discrepancia a los miembros de la tripulación de vuelo y al explotador interesado. En circunstancias de 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 suministrarán, normalmente, por la oficina meteorológica asociada con el aeródromo de salida. En un aeródromo en donde no se pongan a disposición estos servicios, los arreglos para satisfacer las necesidades de los miembros de la tripulación de vuelo se determinarán entre SEMETAVIA y el explotador interesado. En circunstancias excepcionales, tales como una demora inusual, la oficina meteorológica de aeródromo 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, visitará 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.

SECCION 262.127 DOCUMENTACIÓN DE VUELO.

- a) La documentación de vuelo debe cubrir toda la ruta por la que haya de volar y contener la información detallada en la Sección 262.125 referente a la información suministrada a los explotadores para la planificación previa al vuelo y cambios durante el mismo en control de operaciones centralizado, establecida en el literal (a), numerales (1), (2), y (5) al (7). 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, pero en todo caso debe comprender al menos la información mencionada en la sección 262.125, numerales (5), (6) y (7).
- b) Las oficinas meteorológicas de aeródromo (OMAs) deben suministrar la información recibida dentro del cuadro del sistema mundial de pronósticos de área para la documentación de vuelo. La documentación de vuelo debe presentarse en forma de mapas, tablas o textos en lenguaje claro abreviado. Los TAF deben presentarse en clave.
- c) Cuando sea evidente que la información meteorológica a incluirse en la documentación de vuelo, difiere bastante de la que se utilizó 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.
- d) Siempre que sea necesario y posible, debe actualizarse la documentación de vuelo, por escrito o verbalmente, antes de proporcionarla a los miembros de la tripulación de vuelo. 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, debe 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.
- e) Los formularios y cartas incluidas en la documentación de vuelo deben estar impresos en español; siempre que sea posible, deben leerse en el idioma solicitado por el explotador, preferentemente en inglés. Cuando correspondiera, se emplearán abreviaturas aprobadas. Se indicarán las unidades utilizadas para cada elemento; las cuales deben estar en conformidad con el presente reglamento.
- f) La jefatura de la oficina meteorológica conservará, ya sea como archivos de computadores o en forma impresa, durante un periodo 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.

SECCION 262.128 INFORMACIÓN PARA LAS AERONAVES EN VUELO.

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 SEMETAVIA y el explotador interesado.

SECCION 262.129 INFORMACIÓN PARA LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

- a) La oficina meteorológica asociada 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 asociada a la torre de control de aeródromo o a la oficina de control de aproximación será una oficina meteorológica de aeródromo.
- c) La oficina meteorológica asociada al centro de control de área (ACC) será la Oficina de Vigilancia Meteorológica.
- d) 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.
- e) Cuando los servicios de tránsito aéreo tengan conocimiento de incidentes, accidentes o emergencias de alguna aeronave, deberán informar a la oficina meteorológica o la oficina de vigilancia asociada inmediatamente cuando ocurra el suceso.

SECCION 262.130 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.

SECCION 262.131 DATOS PROPORCIONADOS A LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.

El servicio meteorológico aeronáutico, 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.

SECCION 262.132 NECESIDADES Y UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES.

- a) El INAC 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) El INAC 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 (Meteo)), áreas de control y regiones de búsqueda y salvamento que tengan bajo su responsabilidad, y en particular a los centros de control de área, los centros coordinadores de salvamento, y a las correspondientes estaciones de telecomunicaciones aeronáuticas.
- c) El INAC mantendrá sistemas adecuados de telecomunicaciones para que el Centro Mundial de Pronósticos de Área (WAFS), pueda proporcionar la información necesaria elaborada por el sistema mundial de pronósticos de área a las oficinas meteorológicas y centros 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, demostrarán 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 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 deberá exceder de 5 minutos.
- f) Los sistemas de telecomunicaciones necesarios de acuerdo con los literales (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 jefatura meteorológica 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) El INAC 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.

SECCION 262.133 UTILIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES DEL SERVICIO Fijo AERONÁUTICO — BOLETINES METEOROLÓGICOS EN FORMATO ALFANUMÉRICO.

Los boletines meteorológicos que contengan información para las operaciones y que hayan de transmitirse mediante el servicio fijo aeronáutico, procederán de la oficina meteorológica o estación meteorológica aeronáutica correspondiente.

SECCION 262.134 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 transmitirá mediante técnicas de comunicaciones de datos binarios. El método y los canales que se aplican para la obtención de esta información elaborada, son los determinados por acuerdo nacional y regional de navegación aérea.

SECCION 262.135 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 serán de acuerdo a disposiciones establecidas en esta Regulación.

SECCION 262.136 EXPRESIONES DE SIGNIFICADO RESTRINGIDO.

En relación con este Reglamento, las expresiones siguientes se utilizan con el significado restringido que se indica a continuación:

- a) Para evitar confusiones entre la dependencia de meteorología aeronáutica del INAC y el Servicio de Meteorología del Componente Aviación (SEMETAVIA), se considera la primera como entidad administrativa y la segunda como operativa, igualmente las funciones que estas ejecutan, se ha usado como "oficio" para indicar el primer concepto y "servicio" el de SEMETAVIA.
- 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.

SECCION 262.137 ACLARATORIAS.

- a) Se reconoce que las disposiciones de este Capítulo relativas a información meteorológica presuponen que, de acuerdo con las disposiciones del Anexo 3 y de conformidad con el Artículo 28 del Convenio, 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 6-1 y 6-2

CAPITULO E

SERVICIO DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA, Y SALVAMENTO

SECCION 262.138 SAR (SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO)

MISIÓN Garantizar un servicio de búsqueda, asistencia, y salvamento de calidad, oportuno y permanente, dentro de nuestra región de búsqueda y salvamento, cumpliendo con los convenios internacionales suscritos por el estado venezolano.

GENERALIDADES

- a) La República Bolivariana de Venezuela, por intermedio del Ministerio de Infraestructura a través, del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), dispondrá de los recursos materiales y del capital humano necesario para establecer y prestar prontamente los Servicios de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico conforme a lo establecido en el Anexo 12 de la OACI.
- b) La Gerencia General de los Servicios a la Navegación Aérea del INAC, es la encargada de prestar el servicio de búsqueda, asistencia y salvamento a través del SAR (Servicio de Búsqueda y Salvamento).
- c) La República Bolivariana de Venezuela, prestará de forma individual o en cooperación con otros Estados durante las 24 horas del día, el servicio de búsqueda, asistencia, y salvamento Aeronáutico dentro de su territorio.
- d) Los servicios de búsqueda, asistencia y salvamento, se prestarán en las partes de alta mar o las zonas de soberanía indeterminada, en base a los acuerdos regionales de navegación aérea en materia de Búsqueda y Salvamento, según lo establecido en el Anexo 12 de la OACI.
- e) El Servicio de Asistencia Búsqueda y Salvamento será una responsabilidad compartida entre el INAC y los Usuarios de la Comunidad Aeronáutica, al responsabilizarse el Estado en prestar un servicio de calidad, oportuno y permanente, y los Usuarios al cumplir lo establecido en cuanto a requisitos de aeronegabilidad y tránsito aéreo.
- f) El Servicio de Asistencia Búsqueda y Salvamento, será una responsabilidad compartida entre el INAC y los Usuarios de la Comunidad Aeronáutica, al responsabilizarse el Estado en prestar un servicio de Búsqueda Satelital (COSPAG-SARSAT) de calidad, oportuno y permanente, dentro de la vigencia del acuerdo internacional, y los Usuarios al cumplir lo establecido en cuanto a suministrar a la autoridad aeronáutica, la información completa y actualizada de la Radiobaliza de emergencia empleadas en cada aeronave. Asimismo se efectuarán las coordinaciones necesarias con los organismos y dependencias involucrados en el sistema para la creación de la base de datos.

FUNCIONES

- a) Coordinar con organismos gubernamentales y no gubernamentales, nacionales e internacionales, su participación en un caso SAR de acuerdo a la inherencia de sus funciones.
- b) Mantener actualizado el Plan Nacional de Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, así como las Normas y Procedimientos SAR del INAC, en concordancia con el marco jurídico nacional vigente y los lineamientos establecidos por la OACI para la elaboración de los mismos.
- c) Velar por que el personal bajo su responsabilidad se encuentre, capacitado y entrenado para el cumplimiento de sus funciones.
- d) Velar por que el personal bajo su responsabilidad se encuentre, debidamente certificado y habilitado.
- e) Administrar por medio del Centro de Control de Misión (MCC), la información del Sistema de Alerta Satelital COSPAG-SARSAT, a fin de garantizar un servicio de asistencia, búsqueda y salvamento de calidad, oportuno y permanente, mediante la utilización de los equipos del segmento terrestre de dicho sistema, distribuidos en el Territorio Nacional en concordancia al Plan Nacional SAR. La información recibida, será transmitida al ente competente, de acuerdo a su ámbito de responsabilidad (Aéreo, Marítimo o Terrestre).

GACETA OFICIAL

DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA
DE VENEZUELA

DEPOSITO LEGAL ppo 187207DF1

AÑO CXXXIV - MES IX N° 5.840 Extraordinario

Caracas, viernes 15 de junio de 2007

www.gacetaoficial.gov.ve
San Lázaro a Puente Victoria N° 89
CARACAS - VENEZUELA

Tarifa sujeta a publicación de fecha 14 de noviembre de 2003
en la Gaceta Oficial N° 37.818

Esta Gaceta contiene 48 Págs. costo equivalente
a 18,05 % valor Unidad Tributaria.

LEY DEL 22 DE JULIO DE 1941

Art. 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 REPUBLICA DE VENEZUELA.

Art. 12.- La GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA 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 Unico.- Las ediciones extraordinarias de la GACETA OFICIAL tendrán una numeración especial.

Art. 13.- En la GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA, se publicarán los actos de los Poderes Públicos que deberán insertarse y aquéllos cuya inclusión sea conveniente por el Ejecutivo Nacional.

Art. 14.- Las Leyes, Decretos y demás actos oficiales tendrán carácter de públicos por el hecho de aparecer en la GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA, cuyos ejemplares tendrán fuerza de documentos públicos.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA IMPRENTA NACIONAL Y GACETA OFICIAL DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA advierte, que esta publicación se procesa por reproducción fotomecánica directa de los originales que recibe del Consejo de Ministros, originados en los diferentes Despachos de la Administración Pública y que por consiguiente, sus trabajadores gráficos no son responsables de inserciones cuyos originales lleguen en forma defectuosa.

f) Establecer las coordinaciones necesarias con los Centros de Control de Misión (MCC) de otros Estados, afiliados al Sistema COSPAS-SARSAT, para el intercambio de la información relacionada con el funcionamiento operacional del sistema.

g) Transmitir, previo acuerdo con otros Estados que sean Puntos de Contacto (SPCC) del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT de Venezuela, la información de dicho sistema que sea de interés para ese Estado, en función de su ubicación geográfica.

h) Coordinar y ejecutar por medio del Centro Coordinador de Salvamento (RCC), las acciones necesarias para desarrollar todas las etapas de un caso SAR, a fin de garantizar un servicio de asistencia, búsqueda y salvamento de calidad, oportuno y permanente.

i) Efectuar operaciones de transporte aéreo, búsqueda y salvamento, a través, de la Dependencia de Operaciones Aéreas, a fin de prestar un eficiente y oportuno Servicio SAR, así como también apoyar a Instituciones públicas cuando así lo requieran las autoridades competentes.

j) Desarrollar programas efectivos de mantenimiento organizacional y de campo, y ejercer las actividades logísticas necesarias para lograr un mayor número de aeronaves y equipos de apoyo disponible.

k) Elaborar y ejecutar los programas de seguridad aérea y seguridad e higiene industrial.

SECCIÓN 262.139 SERVICIOS DE ASISTENCIA.

a) Se prestará a aquellas personas o instituciones que así lo requieran sin menoscabo de la coordinación y ejecución de operaciones de búsqueda y salvamento de medios aeronáuticos o marítimos.

b) Se activará para la atención de emergencias primarias y apoyo a organismos de respuesta secundaria en situaciones de desastres, según lo establecido en el manual de normas y procedimientos del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

SECCIÓN 262.140 REGIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

La República Bolivariana de Venezuela, establece como Región de Búsqueda y Salvamento, el espacio conformado por la región de información de vuelo (FIR Maquetta), conforme a lo establecido en Anexo 12, Capítulo 2, OACI.

SECCIÓN 262.141 DEPENDENCIAS OPERATIVAS SAR.

a) Centro de Control de Misión (MCC) - Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", Maquetta, cuyo funcionamiento se encuentra bajo la responsabilidad de los Oficiales SAR.

b) Operaciones Aéreas - Base Aérea "Generalísimo Francisco de Miranda", La Carlota, cuyas funciones son desempeñadas por Pilotos de Búsqueda y Salvamento, Oficiales SAR y Técnicos en Mantenimiento Aeronáutico.

c) Centro Coordinador de Salvamento (RCC) - Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", Maquetta, sus funciones son desempeñadas por Oficiales SAR y se encuentra conformado por los siguientes Subcentro de Salvamento:

1. Subcentro SAR Caribe - Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar", Maquetta.
2. Subcentro SAR Occidente - Aeropuerto Internacional "La Chinita", Maracaibo.
3. Subcentro SAR Oriente - Aeropuerto Viejo "José Antonio Ansolabehere", Barcelona.
4. Subcentro SAR Angostura - Ciudad Bolívar.
5. Subcentro SAR Amazonas - Aeropuerto Nacional "Cacique Aramare", Puerto Ayacucho.

SECCIÓN 262.142 ACTIVACIÓN DEL SERVICIO DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

El servicio de búsqueda, asistencia y salvamento, se activará cuando se reciba información del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT, o de alguna dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo.

SECCIÓN 262.143 COMUNICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

El SAR, mantendrá medios de comunicación en ambos sentidos rápidos y seguros con las Dependencias del INAC y los organismos gubernamentales y no gubernamentales, nacionales e internacionales, que participen en una misión de búsqueda y salvamento.

Toda aeronave de búsqueda y salvamento estará equipada con lo necesario para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de zóforo (121.5 MHz / 406 MHz) y en la frecuencia utilizada en el lugar del suceso, así como las demás frecuencias que puedan prescribirse.

SECCIÓN 262.144 TIPOS DE MISIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

Los tipos de misiones SAR se determinarán por las características del objeto a buscar según lo siguiente:

a) Misión aérea: Se determinará una misión como aérea, cuando el objeto de la búsqueda sea una aeronave y/o las personas que se encontraban en ella, así como el salvamento de personas víctimas de accidentes aéreos instantáneamente del escenario donde haya ocurrido el hecho. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil a través del Servicio de búsqueda y salvamento (SAR) será el organismo rector en este tipo de misión.

b) Misión marítima: Se determinará una misión como marítima cuando el objeto de la búsqueda sea una embarcación y/o las personas que se transportaban en ellas así como el salvamento de personas víctimas de accidentes en el mar. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) será el organismo rector en este tipo de misión y el INAC a través del Servicio de búsqueda y salvamento (SAR) actuará como organismo concurrente a solicitud del INEA.

c) Misiones Misceláneas: Se determinará que una función es miscelánea cuando el objetivo de la búsqueda sea una embarcación y/o las personas que no eran transportados en aeronaves o embarcaciones. El organismo rector lo definirán las leyes vigentes en el ordenamiento jurídico de la nación y el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil participará como organismo concurrente a solicitud del organismo rector.

SECCIÓN 262.145 PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIR LOS PILOTOS AL MANDO QUE SE ENCUENTREN EN EL LUGAR DE UN ACCIDENTE.

a) Cuando el piloto al mando de una aeronave observe que otra aeronave o una embarcación está en peligro o reciba una llamada de auxilio, deberá notificar al Centro de Control Maquetta o a la dependencia ATS más cercana sobre la emergencia.

SECCIÓN 262.146 PROCEDIMIENTO PARA LA SUSPENSIÓN DE LAS OPERACIONES POR PARTE DEL SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR).

a) El Servicio de búsqueda y salvamento una vez cumplidos los parámetros y las evaluaciones, establecidas en el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR) que se mencionan a continuación, someterá a consideración de la Autoridad Aeronáutica la suspensión de una misión:

1. Búsqueda a fondo en todas las áreas asignadas.
2. Evaluación de la probabilidad de que haya supervivientes.
3. Evaluación de la probabilidad de supervivencia de las personas involucradas, después del accidente. (En caso de que una persona haya sobrevivido a un accidente, la evaluación del tiempo y condiciones, hasta el momento de su rescate).
4. Evaluación de la probabilidad de que se encuentre alguno de los supervivientes dentro del área de búsqueda calculada.
5. Investigación de todas las situaciones razonables y probables.
6. El tiempo transcurrido desde el suceso.
7. Probabilidad de que la detección es tan alta como se desea.
8. Condiciones ambientales.
9. Evaluación de la edad, experiencia y el estado físico de los posibles sobrevivientes.
10. Disponibilidad de equipo de supervivencia.
11. Utilización de todos los medios razonables para obtener información sobre el paradero de la aeronave, u otras naves o personas que fueron objeto de la búsqueda, y
12. Confirmación de todos los supuestos y cálculos utilizados en la preparación de la búsqueda.

b) Cuando se obtengan nuevas pistas o información de importancia verificable, la autoridad aeronáutica por medio del Servicio de Búsqueda y Salvamento, considerará la posibilidad de reanudar un caso suspendido.

CAPÍTULO F

DISPOSICIONES FINALES

SECCIÓN 262.147.

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con los Servicios de Navegación Aérea, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

SEGUNDA: La presente Providencia entrará en vigencia en la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comunicado y Publicado
Por el Ejecutivo Nacional
G/8 (Av) Ramón Jesús Méndez García,
Presidente.
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Decreto N° 4.894 del 17 de octubre de 2006
Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela
N° 38.545 del 18 de octubre de 2006